

Jeudi 4 juin 2020, continuons nos promenades virtuelles du jeudi et gardons nos distances.

Le commerce triangulaire en Normandie

Encyclopédie de Diderot et d'Alembert

Extraits de l'article « esclavage » du chevalier de Jaucourt, 1755.

« Après avoir parcouru l'histoire de l'esclavage, nous allons prouver qu'il blesse la liberté de l'homme, qu'il est contraire au droit naturel et civil, qu'il choque les formes des meilleurs gouvernements, et qu'enfin il est inutile par lui-même. La liberté de l'homme est un principe qui a été reçu longtemps avant la naissance de Jésus-Christ, par toutes les nations qui ont fait profession de générosité. La liberté naturelle de l'homme c'est de ne connaître aucun pouvoir souverain sur la terre et de n'être point assujettie à l'autorité législative de qui que ce soit, mais de suivre seulement les lois de la Nature : la liberté dans la société est d'être soumis à un pouvoir législatif établi par le consentement de la communauté, et non d'être sujet à la fantaisie, à la volonté inconstante et arbitraire d'un seul homme en particulier. Cette liberté par laquelle on n'est point assujetti, est un pouvoir absolu, elle est unie si étroitement avec la conservation de l'homme, qu'elle n'en peut être séparée que par ce qui détruit en même temps sa conservation et sa vie. Quiconque tâche donc d'usurper un pouvoir absolu sur quelqu'un, se met par là en état de guerre avec lui, de sorte que celui-ci ne peut regarder le procédé de l'autre que comme un attentat manifeste contre sa vie. En effet, du moment qu'un homme veut me soumettre malgré moi à son empire, j'ai lieu de présumer que si je tombe entre ses mains, il me traitera selon son caprice et ne se fera pas scrupule de me tuer, quand la fantaisie lui en prendra. La liberté est, pour ainsi dire, le rempart de ma conservation, et le fondement de toutes les autres choses qui m'appartiennent. Ainsi, celui qui dans l'état de la nature, veut me rendre esclave, m'autorise à le repousser par toutes sortes de voies, pour mettre ma personne et mes biens en sûreté.

Tous les hommes ayant naturellement une égale liberté, on ne peut les dépouiller de cette liberté, sans qu'ils y aient donné lieu par quelques actions criminelles. (...) Les peuples qui ont traité les esclaves comme un bien dont ils peuvent disposer à leur gré, n'ont été que des barbares. »

La mémoire du commerce triangulaire et de la traite des noirs au Havre

Rue Masurier, rue Begouen, rue Boulongne, rue Eyriès, rue Massieu... Des noms de voies comme les autres pour la plupart des Havrais qui y vivent ou les

empruntent chaque jour. Ils sont pourtant la trace d'un passé considéré aujourd'hui comme peu glorieux : celui d'un port ayant pratiqué le commerce triangulaire.

« Le passé de traite négrière n'est pas très connu au Havre, expose Éric Saunier, maître de conférences en Histoire Moderne à l'Université Le Havre Normandie et auteur du livre « Le Havre, port négrier : de la défense de l'esclavage à l'oubli ».

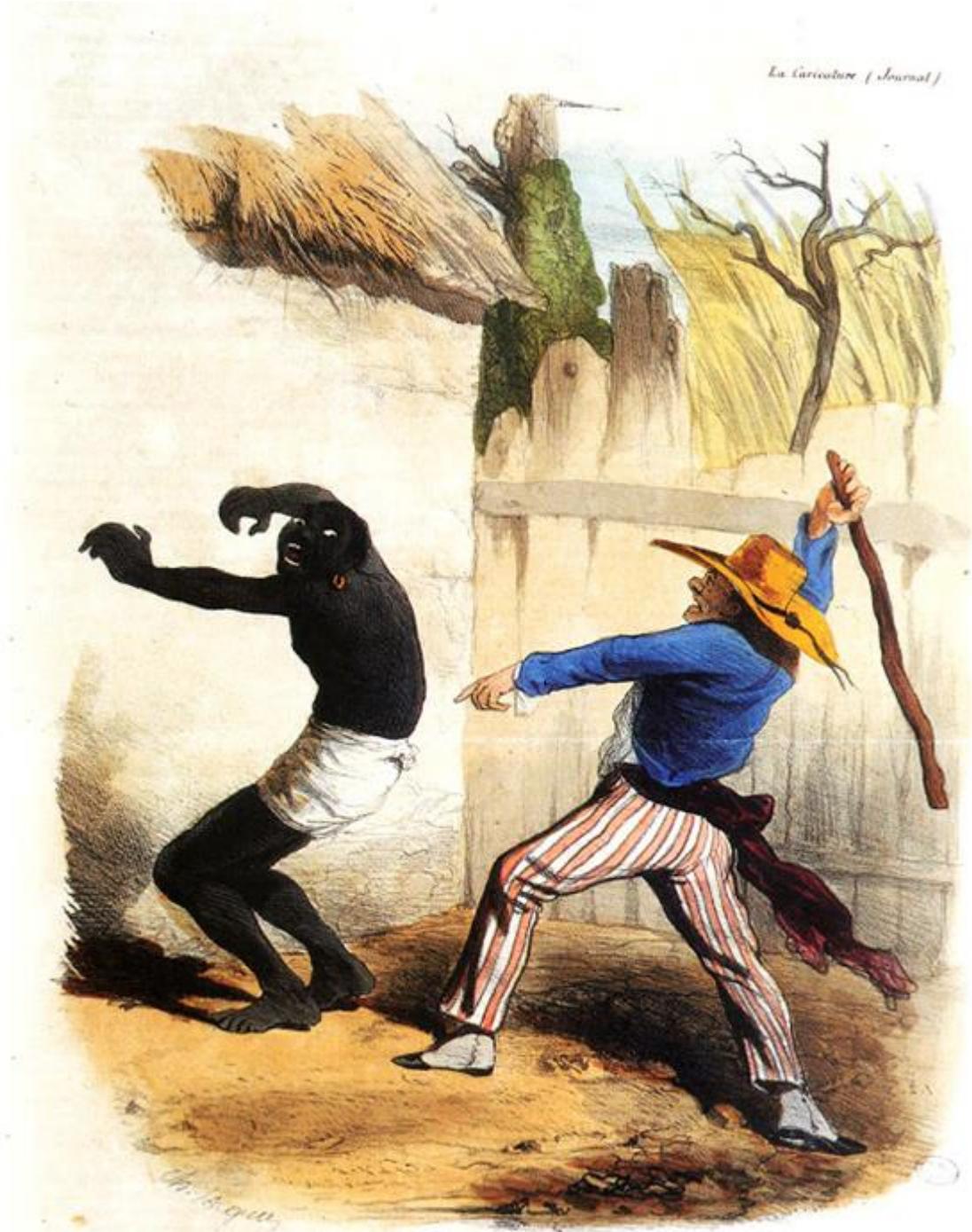
Plusieurs raisons l'expliquent. Le bombardement de 1944 a effacé les traces du passé, dont celui-ci. À Nantes ou Bordeaux, la traite, l'histoire coloniale, sont dans la pierre. Le fait est aussi que contrairement à ces villes, le milieu des négriers au Havre était peu cosmopolite. Cela se faisait entre Havrais donc cela s'est moins su en dehors de la cité. Enfin, la traite en Normandie n'était pas que Le Havre mais concernait Rouen, qui obtient le commerce vers les Antilles en 1716, et Honfleur. Le Havre n'était que l'avant-port ».

Au Havre, la traite a été pratiquée longtemps. On date le début de ce commerce entre 1660 et 1665, au début du règne de Louis XIV mais elle a sans doute commencé avant. Le dernier bateau négrier a été arrêté en 1840 alors que la traite était interdite depuis 1815. D'ailleurs, parmi les dix derniers navires négriers dont les propriétaires sont connus, six étaient Havrais. La traite havraise a donc duré longtemps mais avec une intensité moindre sauf entre 1783 et 1791, période qui représente la moitié des expéditions, soit 192 environ sur un peu moins de 400. L'année 1787 établit un record avec 30 expéditions organisées. En 1788, les registres indiquent que 7 500 esclaves ont été vendus.

La traite négrière à Honfleur

Les Honfleurais élargissent au XVIIIe siècle leur panoplie économique à la traite négrière. L'opération consiste à envoyer des bateaux le long des côtes africaines, à les charger d'esclaves (capturés et vendus par les royaumes noirs) puis à transporter cette main d'œuvre outre Atlantique. Là-bas, ils travailleront dans les plantations sucrières des Antilles. En moyenne, quatre bateaux négriers quittent Honfleur par an et le rythme s'accélère. Au début de la Révolution, Honfleur se hisse au rang de 3e ou 4e port négrier de France, derrière Nantes et Le Havre. Ce commerce colonial, très lucratif pour ses habitants, s'effondre après l'interdiction de la traite négrière puis de l'esclavage. Au XIXe siècle, la ville d'Honfleur entame une période de stagnation, à l'image de sa démographie. Si elle s'étend en superficie, la ville ne grossit plus si bien que, de nos jours, elle

compte moins d'habitants qu'au temps de la Révolution française (7 676 au dernier recensement en 2014 contre 9 500 en 1793).



Ch. Biquet

Paris, chez les Citoyens

UN PLANTEUR ENTÊTÉ.

Ces philanthropes Européens ont beau dire ce n'est qu'avec l'aide de la CANNE qu'on peut faire du sucre!

Le commerce triangulaire à Caen

Louis Houël, négociant caennais, issu d'une vieille famille protestante, apparenté aux armateurs havrais Feray et Dangirard, participa financièrement à six voyages négriers, de 1763 à 1768 :

2 voyages du navire *Le Frère et la Soeur*, 3 de *l'Uranie*, 1 de *l'Hercule*. Cette participation fut de 1/16e, sauf dans le cas de *l'Hercule* : échaudé par les voyages antérieurs du *Le Frère et la Soeur*, Houël se détermina « à ne prendre part que pour 1/32e » (lettre du 1er avril 1766).

En 1763, la famille Feray n'était pas une nouvelle venue dans le commerce des Noirs. Dès 1714-1715, Jacob Feray armait deux négriers pour le Congo, et jusque vers 1720 il s'occupait au Havre des armements de la Compagnie du Sénégal. Mais lorsque cette Compagnie fut absorbée par la Compagnie des Indes (celle de Law), Le Havre fut supplanté par Lorient, et jusqu'à la guerre de Succession d'Autriche.

À l'essentiel de la population normande, ce « commerce » passe inaperçu puisque les bateaux vont chercher les esclaves en Afrique, les débarquent aux Antilles et reviennent au Havre chargés de produits tropicaux. En 1789, la ville accueille le second port négrier de France. Honfleur et, dans une moindre mesure, Rouen, Cherbourg et Caen, participent aussi à ce trafic lucratif.

Des caennais se lancent dans l'aventure du commerce triangulaire à l'apogée de celui-ci dans les années 1780. En 1781, un bourgeois de la ville, l'ancien capitaine négrier Louis Le Vannier y publie un *Mémoire*, véritable apologie de la traite des esclaves.

Extrait du « Roman de Charlotte Corday » d'Hélène MAURICE-KERIMER

Monsieur Le Vannier, c'était le nom du propriétaire, était un ancien capitaine marchand devenu armateur puis bourgeois de la ville à la suite d'une fortune faite dans les bois d'Afrique. Il s'absentait souvent pour ses affaires et pour suivre les travaux de son nouveau domicile, qu'il se faisait construire dans l'île Saint-Jean. Nous apprîmes quelque temps plus tard que ce marchand dont on nous vantait la probité faisait en vérité commerce du bois noir. Nous en sûmes le menu détail un jour de 1781 où parut son Mémoire officiel sur la traite des esclaves. Nous avons emménagé depuis plusieurs mois quand il nous rendit visite un matin, accompagné d'un enfant à la peau si foncée que j'en fus effrayée et que ma sœur Éléonore courut aussitôt se cacher. L'étrange créature était grimée de

rubans, vêtue d'une livrée vermillon galonnée d'argent. Sa tête était coiffée d'un tricorne haut perché sur des cheveux plus crépus qu'une laine de mouton. Il portait à l'oreille un anneau d'or et sur l'épaule, tenu au bout d'une chaîne, un minuscule singe que l'on nomme ouistiti. Monsieur Le Vannier les faisait marcher à ses côtés à la façon d'une ménagerie et leur commandait mille farces pour amuser le public. L'enfant roulait des yeux ronds comme des billes, puis il grimaçait un sourire démesuré qui laissait entrevoir, entre les deux rangs de ses dents étonnamment blanches et serrées, une horrible langue rouge et noire. Lorsqu'il croisait notre regard, il poussait des cris d'animaux inconnus ou alors, repliant les bras sur sa poitrine, il entonnait à voix basse une mélodie fort triste. Le singe, lui, tirait les dentelles, arrachait les perruques et volait dans les poches. Ma mère se tenait à distance, chassant d'un revers de manche l'animal mal élevé qui tentait de l'approcher, tandis qu'elle regardait, plus effarouchée encore, le petit Africain. Certes nous avons vu certaines de ces peuplades noires sur des gravures appartenant à mon grand-père. Il les empruntait à l'université de Caen qui en assurait la diffusion pour éclairer le royaume des curiosités du monde. Mais de voir là, à notre porte, l'un de ces sauvages venus de contrées exotiques fut une énorme émotion. Monsieur Le Vannier éclaira mon père sur l'enfant. Ce petit négriillon faisait partie de sa dernière cargaison.

« Songez donc, monsieur d'Armont, ma livraison à Saint-Domingue ne comptait pas moins de six cent neuf esclaves, trois cent cinquante et un hommes, cent vingt-sept femmes, quatre-vingt-dix négriillons et quarante et une jeunes négresses. J'ai décidé de garder ce petit pour mon usage. Il amuse madame Le Vannier et il est fort adroit pour porter mon manteau. Sam compter, ajouta-t-il avec bonhomie, que je fais sensation dans la ville en m'exhibant avec mon sauvage. » Cet homme aux manières affables nous apprit que cette façon était fort à la mode à Versailles. « On a vu une duchesse à la cour avoir pour page un sapajou et un babouin pour lui servir le thé. Un ami m'a même raconté, ajouta-t-il en adressant un clin d'œil à mon père, que cette dame se fait mettre les bas par un orang-outang et sa chemise par un négriillon de Nubie. » Mon père, incrédule souriait, le regard troublé. Je ne comprenais pas son comportement. Je le savais hostile à ce commerce. Qu'avait-il à se griser des parlottes de notre hôte ? Depuis qu'il vivait à Caen, mon père n'avait cessé d'épouser les nouvelles manières. Il tenait toute mode pour une avancée à laquelle il était de bon ton de souscrire. À défaut de posséder l'une de ces créatures pittoresques, il jugeait donc courtois de s'en laisser amuser. Où étaient ses convictions ? Lui, l'homme que l'on décrivait plein d'humanité pour ses semblables. Quelle fable plaisante à croire ! Il pouvait

bien sûr se montrer généreux envers les plus faibles. Mais je l'affirme aujourd'hui, mon père cultivait en vérité et avant tout sa réputation d'honnête homme. Oui, il tirait vanité d'être tenu de protéger ses gens et ses biens, et le faisait savoir quelquefois avec une ostentation que ma mère jugeait déplacée.



« Il n'en reste pas moins que ces activités ne représentent qu'une frange des entreprises maritimes de la ville de Caen. L'étonnante réserve caennaise se révèle donc structurelle durant les trois siècles de négoce triangulaire. L'envasement récurrent de l'Orne ne l'explique qu'en partie.



Caen, un port impraticable.

Les sinuosités de l'Orne allongent le trajet entre la mer et le port (bassin Saint-Pierre) et rendent la navigation difficile. Au XVIIe siècle, à la demande de Colbert, le marquis de Vauban vient à Caen voir comment améliorer les choses. « On commence par redresser l'Orne entre les carrières de Ranville et les moulins de Clopée. Mais la mort de Colbert, en 1683, interrompt ce dessein. » Malgré ces travaux, l'embouchure de l'Orne reste impraticable. « Et le bassin creusé au pied des murailles de la ville n'est plus qu'un borbier à marée basse. Même à marée haute la hauteur d'eau est insuffisante pour accueillir des navires. »



Au XVIII^e siècle, la situation du port devient catastrophique. « L'ensablement de l'embouchure, l'érosion inquiétante des berges, l'envasement du cours de la rivière et du port finissent par priver la ville de son commerce », expliquent les Archives départementales. De nombreux bateaux coulent dans l'Orne.

Au XVIII^e siècle, l'ingénieur Lefèvre propose une nouvelle embouchure de l'Orne dans la baie de Colleville, « avec le redressement complet de la rivière, et de nouveaux aménagements portuaires ». En 1786, la construction des murs des quais dans le bassin Saint-Pierre débute. Mais les travaux sont stoppés, en 1789, par la Révolution.

En 1798, l'ingénieur Cachin préconise la construction d'un bassin, isolé de la rivière, avec deux portes d'écluses, sur le canal Saint-Pierre. Mais aussi le creusement « d'un nouveau canal, qui accéderait au bassin creusé sous les murs de Caen, et qui affluerait à la mer ».

D'autres ingénieurs se succèdent proposant diverses solutions. En 1804, l'ingénieur Lescaille parle d'un canal qui partirait du pied d'Ouistreham. Le 25 mai 1811, Napoléon vient à Caen et ordonne de nouvelles études pour la réalisation d'un canal et l'achèvement des quais à Caen. L'ingénieur Eustache, reprenant les projets antérieurs, propose, en 1836, un canal maritime partant « du milieu du canal Saint-Pierre pour [...] déboucher à la mer au travers des dunes de Ouistreham ». Son projet est adopté.

Après vingt-trois ans de travaux, le canal de Caen à la mer est ouvert à la navigation le 1er juillet 1857, et inauguré en grande pompe le 23 août 1857.

Un commerce d'hommes influents

La traite négrière occidentale, qui comporte d'importants risques militaires, nécessite une surface financière conséquente : on n'y trouve guère d'artisans ou petits marchands mais surtout des officiers supérieurs, la plupart du temps très proches de la royauté, ou des financiers confirmés.

La majorité de ces armateurs consacre qu'une partie de leur activité à la traite négrière afin de diversifier les risques. Ainsi à Nantes, premier port négrier en France (43 % des expéditions négrières françaises, représentant un peu plus d'un dixième de l'activité maritime nantaise), l'armement négrier n'a jamais excédé 22 % de l'armement total.

Craints et respectés dans leur milieu, ces hommes disposent d'un pouvoir considérable, qui explique le développement très rapide de la traite entre 1665 et 1750 et l'acquisition de fortunes considérables, à une époque où l'argent est rare et circule peu, l'absence d'industrie limitant les possibilités de s'enrichir vite. Leur influence amène l'Angleterre puis la France à approvisionner en esclaves l'Espagne à qui le traité de Tordesillas interdit l'accès aux côtes d'Afrique.

Le nombre de victimes des traites négrières :

On estime à 42 millions le total de victimes pour trois traites négrières :

- **La traite orientale**, à destination du monde arabo-musulman : 17 millions de personnes ;
- **La traite intra-africaine** : 14 millions de personnes, dont une partie revendue à des Européens ou des Arabes ;
- **La traite occidentale (ou atlantique)** : 11 millions de personnes, dont l'essentiel à partir de la fin du XVIIe siècle.

