HAL
open science

La rivalité franco-britannique autour du droit de visite. Dans la répression de la traite des Noirs (1850-1880)

Jehanne-Emmanuelle Monnier

To cite this version:

Jehanne-Emmanuelle Monnier. La rivalité franco-britannique autour du droit de visite. Dans la répression de la traite des Noirs (1850-1880). Revue historique de l'océan Indien, 2011, France/Grande-Bretagne dans l'océan Indien (XVIIe-XXIe siècles). De la rivalité à l'alliance, 07, pp.95-101. hal-03419174

HAL Id: hal-03419174

https://hal.univ-reunion.fr/hal-03419174

Submitted on 8 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La rivalité franco-britannique autour du droit de visite Dans la répression de la traite des Noirs (1850-1880)

Jehanne-Emmanuelle Monnier
Université de La Réunion
CRESOI – EA 12

Introduction

Au milieu du XIXe siècle, la Grande-Bretagne décide d'asseoir son pouvoir dans l'océan Indien en y étendant la lutte contre la traite négrière qui connaît un essor dans les années 1850-1860. A cette date, pourtant, non seulement la France et le Royaume-Uni ont déjà aboli la traite, mais l'esclavage lui-même est désormais illégal[266]. Cette hégémonie britannique se fait au détriment de Zanzibar, du Portugal et bien sûr de la France. Prenant prétexte de la faiblesse numérique de la flotte militaire française et du développement de l'engagement de travailleurs africains dans d'obscures conditions, la Grande-Bretagne s'arroge le droit de visiter et fouiller les navires battant pavillon français. Les boutres francisés sont particulièrement visés, accusés de pratiquer indifféremment la traite des esclaves et le transport d'engagés. Ce droit de visite humiliant, toujours contesté par la France car devenu caduc depuis 1848, donne lieu à de nombreuses exactions et frictions entre les deux nations rivales. Cette pratique menace directement la présence française et cache un cynique double-jeu britannique parfaitement organisé.

I – La situation dans l'océan Indien vers 1850

Au début la période qui nous intéresse, l'on pourrait croire que tout va bien entre la France et la Grande-Bretagne puisque les deux pays sont alliés dans la Guerre de Crimée et que l'océan Indien n'est plus qu'une zone secondaire. Cependant, le conflit de Crimée à peine terminé, le Royaume-Uni se tourne à nouveau avec intérêt vers l'océan Indien, dont il veut en quelque sorte faire sa « Méditerranée »[267], pour des raisons toutes stratégiques.

A cette époque, la Grande-Bretagne règne déjà en maîtresse dans l'océan Indien. Sa marine puissante, bien équipée, moderne et nombreuse, voire omniprésente, lui permet d'étendre toujours plus son influence politique, militaire et économique. Cette montée en puissance se fait au détriment de Zanzibar, du Mozambique portugais et, bien sûr, des colonies

266 Les Britanniques abolissent la traite négrière à partir de 1807 puis l'esclavage en 1833. La France abolit définitivement la traite en 1817 et l'esclavage en 1848.
267 Auguste Toussaint, *Histoire de l'Océan Indien*, Paris, PUF, 1980, 128 p.

françaises réduites à La Réunion, Sainte-Marie de Madagascar, Mayotte et Nosy-Be.

La France est, quant à elle, très affaiblie sur toutes les mers du globe et particulièrement dans l'océan Indien. Sa flotte militaire a été considérablement réduite depuis l'époque napoléonienne. Au mieux, l'on compte deux fois moins de navires de guerre français croisant dans l'océan Indien, que de navires anglais, mais parfois la France ne compte qu'un unique navire à sa disposition dans toute la zone. Une telle indigence est sans cesse dénoncée par les officiers et consuls français[268]. Avec la perte des îles Maurice, Rodrigues et Seychelles, la navigation commerciale a bien décliné aussi, et pour se maintenir, la France doit pratiquer la francisation de boutres arabes depuis 1846[269]. En 1867, près de 100 boutres sont immatriculés dans les îles françaises et constituent l'écrasante majorité de la flotte commerciale française[270], dix ans plus tard ils sont 150[271].

Qu'est-ce-que la francisation ? Il s'agit d'accorder des papiers et le pavillon français à des boutres enregistrés à Mayotte et à Nosy-Be. Ces boutres assurent la quasi-totalité du commerce de ces petites îles françaises mais sont également utiles d'un point de vue stratégique parce qu'ils permettent au drapeau français d'être encore visible du Canal de Mozambique à Bombay en passant par Aden et Mascate, présence que les navires réunionnais ou métropolitains à eux seuls seraient incapables d'assurer. Les boutres francisés deviennent donc en quelque sorte des émissaires éparpillés dans tous les ports de l'Ouest de l'océan Indien. En outre, la France étend ainsi son influence parmi les Arabes et les Swahili. Elle espère s'attirer les bonnes grâces du Sultan de Zanzibar, jusqu'à ce que celui-ci se place officiellement sous sa protection, ruinant ainsi les plans des Anglais qui prennent prétexte de la répression de la traite pour prendre le contrôle du Sultanat. Pour les boutriers, qui naviguaient auparavant souvent sous le pavillon de Zanzibar ou d'Oman, la francisation est l'assurance d'être davantage respectés et protégés, garanties que le Sultanat peut de moins en moins assumer face à la toute-puissance britannique. Cette mesure suscite donc l'engouement des Swahili et des Comoriens qui affluent pour se faire franciser.

Car pour étendre son hégémonie tout en renforçant son image internationale de nation moderne et vertueuse, le Royaume-Uni a décidé de se parer des couleurs de l'Humanisme. Ainsi lutte-il sans relâche avec une patrouille maritime spéciale contre les négriers zanzibarites, dont tous les boutres arabes font les frais, ce qui compromet gravement le commerce de Zanzibar et la souveraineté du Sultan dans ses propres ports. Le Capitaine

---

268 Archives de la Marine à Lorient 4C5-9A, lettre du Consul de France à Zanzibar au Lieutenant de Vaisseau De Penfentenyo le 2 janvier 1875 ; AMV BB4-1047, lettre du Gouverneur Darricau au Ministre de la Marine, le 10 septembre, 1858.

269 Décret du 5 février 1846 accordant le drapeau français aux boutriers pouvant justifier d'un domicile à Mayotte ou Nossi-Bé.

270 AML 4C3-3, lettre du Commandant Hugueteau-de-Chaillé au Ministre de la Marine, le 4 juin 1867.

271 AML 4C5-30, liste des boutres francisés au 1er août 1877.

Bigrel l'assure en 1865 : « J'ai pu me convaincre par moi-même de la terreur qu'éprouvaient les caboteurs étant pavillon arabe à la seule vue d'un bâtiment de guerre »[272]. On remarque de ce fait une nette corrélation entre les périodes de sévère contrôle britannique et la hausse des demandes de francisation. Mais, contrairement à ce qu'espèrent les boutriers francisés, cette répression s'étend également souvent aux boutres sous pavillon français. Au grand dam des autorités françaises, évidemment, qui, se sentant acculées, seraient prêtes à couvrir n'importe qui et n'importe quoi pourvu que cela aille à l'encontre des menées britanniques. Car la francisation, qui prend de l'ampleur à partir de 1860, irrite au plus haut point les Britanniques.

II – L'engagement de travailleurs africains et le droit de visite mutuel

Si les boutres francisés sont victimes de la Marine britannique, c'est en grande partie parce qu'ils se livrent au transport d'engagés africains vers les îles françaises. En effet, depuis l'abolition de la traite en 1817 et l'abolition de l'esclavage en 1848 en France, on a recours à des travailleurs soi-disant libres et volontaires, recrutés en Afrique, à Madagascar et en Inde principalement. En Inde, le Royaume-Uni empêche les Français de recruter hors des comptoirs français jusqu'en 1860, ce qui limite très sévèrement le nombre d'Indiens engagés. Les Britanniques espèrent ainsi affaiblir et asphyxier un peu plus les colonies françaises. Les Français doivent donc se rabattre sur les sources les plus douteuses qui soient : Madagascar et les côtes d'Afrique. Et ce sont les boutres francisés qui assurent une grande partie de ce commerce, car il s'agit bien en effet, trop souvent, d'une nouvelle traite négrière.

Ces engagements se font dans de mauvaises conditions, quand ils ne sont pas tout simplement illégaux et clandestins. D'ailleurs, à partir de 1872, l'on assiste à une explosion des demandes de francisation car la traite maritime est interdite sous pavillon de Zanzibar, suite à la mission britannique Bratle-Frere. Ceci indique combien le drapeau français est considéré comme un pavillon de complaisance[273]. En Afrique et même à Madagascar, il est de notoriété publique que les engagés sont en fait des esclaves « rachetés »[274] aux négriers pour être « libérés », mais sont en fait

272 AML, 4C5-4A, lettre du Capitaine Bigrel au Commandant de la Division des côtes Orientales d'Afrique, le 3 avril 1865.

273 AML 4C3-6, lettre du Commandant Gizolme au Ministre de la Marine, le 13 août 1869.

274 Le rachat est un terme très employé à l'époque qui correspond à une situation juridique très précise. Il s'agit d'acheter des esclaves pour leur rendre leur liberté complète, qui prend effet au moment même où la vente est conclue. Le négrier vendeur n'est donc pas lésé mais l' « acheteur » se refuse en fait toute propriété sur l'esclave. Dans les faits, achat et rachat sont trop souvent synonymes. Ce principe va souvent de pair avec celui dit « de la liberté par le sol » qui veut qu'à l'instant où un esclave pose le pied sur une terre française ou même sur un navire français, il est automatiquement libéré de toute servitude puisque l'esclavage n'existe plus en France, ce statut n'étant plus reconnu. De fait, il n'est plus possible, juridiquement, que des

contraints de signer un engagement pour les colonies françaises, voire tout simplement achetés comme esclaves et laissés tels. Le Commandant Fleuriot-de-Langle témoigne à ce propos en 1861 que « le recrutement africain ne différait en réalité en rien de la traite. Près de 4000 Africains que j'ai interrogés ou fait interroger m'ont déclaré qu'ils avaient été arrachés violemment à leur famille et qu'ils avaient le désir d'y retourner, en sorte que la spontanéité n'existait pas chez les émigrants de cette catégorie »[275]. Cependant, il va de soi que jamais les autorités françaises n'admettraient devant leurs homologues britanniques que le pavillon français devient le refuge des négriers de l'océan Indien.

Les boutres francisés et quelques navires recruteurs métropolitains ou créoles vont donc acheter ou « racheter » des captifs dans les grands ports de traite de la côte orientale d'Afrique et de Madagascar, qu'ils conduisent ensuite directement à La Réunion, ou plus souvent font transiter par Mayotte et Nosy-Be. Les engagés sont ainsi pourvus de papiers qui les déclarent originaires des petites îles françaises et ils sont réintégrés dans le circuit légal. La France est donc bientôt accusée par la Grande-Bretagne, sur la scène internationale, de continuer la traite à grande échelle. Les officiers et consuls britanniques sur place envoient de nombreux rapports en ce sens à Londres de la fin des années 1850 au début des années 1880. L'Empereur Napoléon III doit alors interdire totalement le recrutement en Afrique et à Madagascar en 1859 à destination de La Réunion, mais ne précise rien pour Mayotte et Nosy-Be. Cependant le phénomène persiste jusqu'au début des années 1880, notamment parce qu'il reste permis de transporter des engagés entre les îles françaises et que Mayotte et Nosy-Be sont bien mal surveillées.

Ce que voyant, la Grande-Bretagne décide de réactiver unilatéralement le droit de visite mutuel. Cette disposition avait été instituée en 1831 afin de lutter contre la traite clandestine mais avait été annulée de fait en 1848 avec la réduction, pour raisons budgétaires, du nombre de croiseurs français. Les accords bilatéraux en prévoyaient au moins 26 – toutes mers confondues – et la France ne peut plus en entretenir que 14[276]. Le droit de visite est une disposition qui permet à la Marine d'arraisonner un navire appartenant à l'autre nation s'il est suspecté de traite négrière, et de procéder aux poursuites judiciaires et sanctions. Théoriquement, les navires militaires français peuvent donc également arrêter des embarcations britanniques. Mais la France est si faible qu'elle ne parvient même pas à surveiller ses propres navires, comment pourrait-elle s'occuper des autres ?

Bien que ce droit de visite soit désormais illégal, la Grande-Bretagne le brandit comme un droit d'ingérence pour raisons humanitaires, rabaissant la France au rang de nation esclavagiste trop faible pour riposter, comme le

---

esclaves soient transportés sur des navires battant pavillon français ou travaillent sur le sol français. La réalité est toute autre. Jehanne-Emmanuelle Monnier, *Le recrutement de travailleurs africains libres, un défi pour la France dans l'océan Indien 1858-1883,* maîtrise, 2004.

275 Rapport de fin campagne de Fleuriot-de-Langle au Ministre de la Marine, 1861.

276 Serge Daget, *La répression de la traite des Noirs au XIXe siècle*, Paris, Karthala, 1997, 625 p.

Portugal et surtout Zanzibar. Quelle humiliation pour la France, qui continue pourtant à nourrir des prétentions expansionnistes dans l'Océan Indien ! Elle clame bien haut son indignation, mais en vain, d'autant qu'elle sait que certains boutriers francisés enfreignent la loi. En effet, comme se l'avouent parfois des officiers français entre eux : « Malheureusement dans ces parages [du Canal de Mozambique] la méfiance des croiseurs français à l'égard de notre pavillon semble suffisamment justifiée »[277].

III – Le droit de visite habilement instrumentalisé au profit de la Grande-Bretagne

Sachant qu'elle ne craint aucune riposte sérieuse de la France, la Grande-Bretagne pourchasse donc sans vergogne les embarcations françaises au même titre que celles de Zanzibar, créant délibérément un sentiment d'insécurité. Elle montre ainsi aux yeux du monde qu'elle est désormais sans véritable rivale dans la région.

Et, parce que leur pouvoir apparaît désormais presque absolu, les officiers britanniques n'hésitent pas à commettre de nombreux abus de pouvoir, multiplient les bavures et les exactions, toujours couverts par l'Amirauté britannique. Ce n'est qu'au début des années 1880 que les autorités britanniques commencent à reconnaître les abus. Les Anglais s'attaquent sans distinction aux vrais négriers et aux boutres honnêtes. Il en est ainsi du *Fitima*, pris en chasse à la sortie de la baie de Baly par une corvette à vapeur alors qu'il devait transporter de la nourriture à Mayotte. Les Anglais ouvrent le feu, le boutre s'échoue à l'entrée de la rivière Marambitsy et le boutrier s'enfuit sans même pouvoir ôter les couleurs françaises. Cela n'empêche pas l'équipage britannique d'y mettre le feu. Les Français sont outrés de voir quel sort est réservé à leur pavillon. Cependant la plainte n'aboutit pas car elle jugée trop mince à Londres et n'est même pas examinée[278] ! Les Britanniques ne se contentent donc pas d'arraisonner mais pillent, coulent et brûlent au lieu de juger. Ils ne reculent en outre devant aucune ruse, se parant par exemple des couleurs françaises pour endormir la méfiance des navires francisés, ne révélant leur identité qu'au moment de l'abordage, commettant ainsi de véritables actes de piraterie[279] !

Mais les lois de la navigation ne sont pas les seules enfreintes pas la Marine britannique. Les Britanniques bafouent les lois humanitaires mêmes qu'ils brandissent pour justifier leur action. En effet, loin de rendre la liberté aux esclaves ou soi-disant engagés qu'ils recueillent lors de leurs opérations,

---

277 AML 4C5-9B, lettre du Capitaine Brossard-de-Corbigny au Commandant de la Division, le 1er février 1875.

278 AML 4C6-2E1 rapport du Commandant Particulier de Nosy-Be au Commandant Supérieur de Mayotte du 10 novembre 1858 et déclaration du propriétaire du 1er février 1859 ; AML 4C1-1A1, dépêche ministérielle à Fleuriot-de-Langle, le 18 juillet 1859.

279 AML 4C5-4A, lettre du Capitaine Bigrel au Consul de France à Zanzibar, le 12 mars 1865.

SERVICE COMMUN DE LA DOCUMENTATION
UNIVERSITE de la REUNION

ils les déposent aux Seychelles ou dans d'autres dépôts plus petits[280], où les « rescapés » sont obligés de s'engager pour un planteur ou pour l'Administration, puis répartis selon les besoins des colonies anglaises de la zone. Pendant ce temps, les équipages négriers sont systématiquement relâchés, ainsi qu'en témoigne le Capitaine Fournier en 1867 : « Quelques temps avant [notre] passage, les Anglais ont saisi, près de Baly, un boutre arabe. […] Il avait à bord 160 esclaves et 10 hommes d'équipage. Comme de coutume l'équipage a été relâché, et les esclaves, confisqués, ont été débarqués aux Seychelles »[281]. Le Royaume-Uni pratique donc en fait le « rachat » qu'il reproche tant aux Français. Le Commandant Penhoat écrit en 1869 : « Quant aux bâtiments de guerre anglais, ils se livrent, sous le prétexte de la répression de la traite des Noirs, à toutes sortes d'actes irréguliers. Tout le monde dit ici que les commandements de ces croiseurs sont achetés assez cher en Angleterre et que pour entrer dans les fonds dépensés pour cet achat, les capitaines sont entraînés à saisir à tort et à raison une certaine quantité de Noirs. On les porte aux Seychelles où ils sont vendus comme engagés »[282].

Ce double-jeu particulièrement cynique mais habile est triplement bénéfique pour les Britanniques. Ils sèment la terreur dans tout l'Ouest de l'océan Indien, contribuant à ruiner significativement le commerce traditionnel arabe, mais aussi portugais et français. En agissant au nom de la lutte contre la traite et l'esclavage, cause si honorable, ils s'affichent comme la seule véritable nation vertueuse au monde, ayant discrédité la France sur ce point, et comme le redresseur de torts universel, capable de s'attaquer même aux plus grands pays. Enfin, en récupérant les Africains sur les navires incriminés, les Britanniques s'assurent une main d'œuvre abondante et totalement gratuite qui contribue beaucoup à l'essor d'archipels comme celui des Seychelles. Entre 1861 et 1870, environ 2500 Africains « libérés » auraient été amenés aux Seychelles[283].

La France voit clair dans le jeu britannique et enrage plus de ne pas être capable de l'imiter qu'elle n'est outrée par son hypocrisie ! Les officiers français sont nombreux à évoquer cette position dominante, qu'ils jalousent : « L'Angleterre étant la seule nation qui ait continué à exercer le droit de visite, il en résulte pour elle un bénéfice immense. Les Noirs enlevés par les croiseurs sont portés aux colonies anglaises où ils sont cédés aux planteurs à un prix très minime »[284]. Les Seychelles apparaissent donc bientôt aux Français comme le symbole de l'hypocrisie britannique et le haut-lieu d'un trafic de main-d'œuvre dans les colonies anglaises. Le Commandant Gizolme n'hésite d'ailleurs pas à comparer le rôle des Seychelles avec celui de Mohéli dans l'approvisionnement en travailleurs, avec une lucidité grinçante :

---

280 Les autres dépôts sont situés à Aden, Anjouan et Bombay.

281 AML 4C5-6C, lettre du Capitaine Fournier au Commandant de la Division, le 29 avril 1869.

282 AML 4C6-3b, rapport du Commandant Penhoat au Ministre de la Marine, le 25 janvier 1869.

283 L. Fane-Pineo, « Aperçu d'une immigration forcée : l'importation d'Africains libérés aux Mascareignes et aux Seychelles 1840-1880 », *Minorités et gens de mer en Océan Indien*, Université de Provence, 1979, p. 73-82.

284 AML 4C3-6, lettre du Commandant Gizolme au Ministre de la Marine, le 13 août 1869.

« [Mohéli], par son voisinage de la côte d'Afrique, est facilement accessible aux boutres arabes chargés d'esclaves qui échappent aux croisières anglaises, et c'est parmi ces esclaves qui, en traversant l'île, s'y « nationalisent », si je puis m'exprimer ainsi, que nous venons choisir des engagés. Mohéli joue donc vis-à-vis [de] nos possessions de Mayotte et de Nosy-Be le même rôle que les Seychelles vis-à-vis des possessions anglaises avec cette différence que les esclaves qui sont engagés à Mohéli ont échappé au croiseurs anglais et que ceux qui sont engagés aux Seychelles y ont été apportés par eux après avoir produit un fructueux bénéfice au profit des capteurs »[285].

Conclusion

Loin d'être anecdotique, le droit de visite dans le cadre de la lutte contre la traite clandestine est un véritable révélateur des relations tendues entre la France et la Grande-Bretagne dans l'océan Indien au milieu du XIXe siècle, point de crispation qui concerne aussi bien le commerce que la diplomatie et les ambitions politiques. On comprend dès lors pourquoi le droit de visite est considéré par les uns comme une atteinte à la fierté nationale et par les autres comme une arme à part entière. C'est aussi le révélateur d'inquiétudes plus profondes. Derrière les querelles apparemment insignifiantes sur le droit de visite ou la francisation, derrière le paravent moral des grands principes d'abolition de la traite et de l'esclavage, c'est bien le contrôle des Comores, du Sultanat de Zanzibar et, dans une moindre mesure de Madagascar, qui est en jeu, c'est-à-dire de tout l'océan Indien occidental. Par des moyens opposés, les deux nations rivales poursuivent le même but et se livrent là un véritable combat naval pendant une trentaine d'années. Le bras de fer se termine progressivement à la fin des années 1870 et au début des années 1880 parce que la France se met à combattre elle-même ses négriers et affecte davantage de bâtiments militaires dans l'océan Indien. Encore davantage affaiblie par la Guerre Franco-prussienne, elle sent que Zanzibar lui a définitivement échappé et qu'elle n'inspire plus confiance aux Sultans comoriens ni aux divers boutriers face à la Grande-Bretagne. Le nombre des francisations décroît et la France se résigne, pour un temps au moins, à reconnaître la suprématie britannique dans l'océan Indien.

Jehanne-Emmanuelle Monnier est doctorante en Histoire
jehanneemmanuellemonnier@yahoo.com

285 AMV BB4-888, lettre du Commandant Gizolme au Ministre de la Marine, date ?