



**HAL**  
open science

## La traite négrière : problèmes et débats

Jean-Michel Deveau

► **To cite this version:**

Jean-Michel Deveau. La traite négrière : problèmes et débats. Revue historique des Mascareignes, 2000, Contributions à l'histoire de l'esclavage, 02, pp.7-16. hal-03454026

**HAL Id: hal-03454026**

**<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03454026>**

Submitted on 29 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 traite négrière : problèmes et débats

Jean-Michel Deveau

*Professeur à l'Université de Nice*

## INTRODUCTION : LE RENOUVEAU DES ÉTUDES

Reléguée jusqu'à il y a une trentaine d'années dans les placards de l'oubli, la traite négrière mobilise actuellement des équipes d'historiens dans le monde entier, si bien que clichés et inhibitions commencent à s'effondrer. Si les inconnus et les problèmes laissent encore du travail à plusieurs générations de chercheurs, du moins commence-t-on à percevoir certaines réalités que la masse des archives à peine effleurées livre avec générosité. Depuis quelques années le travail entrepris par l'UNESCO au sein du Comité scientifique international « *la Route de l'Esclave* » a considérablement accéléré les travaux à la fois par les encouragements prodigués aux chercheurs et par le dialogue que le Comité instaure dans la communauté scientifique au travers des multiples colloques qu'il organise.

Actuellement les recherches croisent deux types de sources. D'abord celles que conservent les classiques dépôts répartis à travers le monde et dont on dresse peu à peu l'inventaire. Échappant à tout classement spécifiquement centré sur ce sujet, il faut aller un peu au hasard dans les liasses qui contiennent les séries dévolues à la marine, aux problèmes coloniaux, aux textes législatifs et décisions gouvernementales. L'ensemble des sources concernant la circulation des marchandises n'a pas encore été mis au jour. À cela il faut ajouter les dépôts légués par des particuliers (armateurs, planteurs, fonctionnaires, etc.) dont les familles commencent à se dessaisir. Ce sont du reste, souvent, les archives les plus fructueuses. Mais des kilomètres restent encore à découvrir dans les greniers. Classer tout cela relève d'un immense travail qu'effectuent peu à peu les bibliographies des thèses universitaires et que l'UNESCO souhaiterait centraliser par l'informatique<sup>1</sup>. L'archéologie sous-marine a, pour l'instant, mis au jour, avec un certain fracas médiatique, l'épave d'un négrier naufragé sur les côtes norvégiennes à son retour de

---

[1] Résultats du colloque de Copenhague, 1996, en cours de publication par l'UNESCO.

voyage<sup>2</sup>. On cherche encore une épave accessible coulée entre l'Afrique et le Caraïbe ou le Brésil pour en savoir plus sur les aménagements internes de l'entrepôt où logeaient les esclaves.

La seconde source de nos connaissances court encore dans les récits, proverbes, chansons, etc. que se transmettent toujours les Africains ou les Afro-Américains et que l'on regroupe sous la rubrique de mémoire orale. C'est elle qu'il faut décrypter si nous voulons savoir exactement ce qui s'est passé en Afrique et ce qu'ont pu être le vécu et la pensée des esclaves. En effet, il est curieux que presque aucun historien n'ait encore centré son étude sur la victime elle-même. On connaît les mécanismes économiques, les schémas de l'idéologie dominants des négriers, les grands problèmes maritimes mais on ignore encore presque tout de l'esclave. Privé de l'écriture, la voix s'est cependant transmise au fil des générations et c'est elle que l'on commence à recueillir<sup>3</sup>. L'exploiter demande des techniques particulières que les ethnologues commencent à bien maîtriser. Les historiens trouveront là un domaine novateur largement aussi fructueux que le précédent lorsque leurs préventions à l'encontre de tout ce qui n'est pas immédiatement tangible seront tombées. D'ores et déjà on commence à identifier des marchés et des routes de traite à l'intérieur de l'Afrique, on espère déterminer également les zones de razzias et de larges pans de l'histoire africaine devraient surgir lorsque l'on aura croisé sources écrites et sources orales pour tout ce qui concerne les événements du littoral et ce qui les sous-tend parfois très loin dans l'intérieur.

Enfin, pour l'Amérique il y a là de quoi renouveler entièrement l'histoire de l'esclavage en le centrant sur l'esclave et non plus sur les maîtres. L'eurocentrisme s'en ressentira, mais l'histoire universelle y gagnera.

## I - DES BASES STATISTIQUES ENCORE FRAGILES

Si dans l'ensemble les mécanismes du commerce colonial, où s'inscrit la traite, sont à peu près maîtrisés, leur importance laisse encore la place à de larges débats. Quatre rubriques se dégagent essentiellement : le nombre de voyages, le nombre de victimes déportées, l'investissement de départ et les profits.

Actuellement seuls la France et le Danemark ont dressé le bilan exhaustif de leurs expéditions. Soit 3328 voyages pour la période légale et 717 pendant la période de traite dite illégale pour la France, et 280 voyages pour le Danemark<sup>4</sup>. Ni l'Angleterre, première nation négrière, ni le Portugal, qui vient en second rang, n'ont encore dressé le bilan, quant aux Pays-Bas, on ignore l'essentiel de leur activité. Il faudrait également estimer l'importance de la traite directe d'Amérique en Afrique pratiquée par le Brésil ou par les colonies anglaises devenues États-Unis. Pour l'instant on a répertorié environ 25 000 expéditions pour le monde entier, mais ce nombre est encore très loin du compte. Un minutieux comptage navire par navire,

---

[2] Le *Fredensborg*, échoué en 1768 et fouillé par Leif Svalesen. Voir à ce sujet son remarquable ouvrage *Slaveskipet Fredensborg Og Den Dansk-Norske Salvehandel*, PA 1700 Tallet, Cappelen Fakta, 1996.

[3] Colloque de Conakry « Traditions orales et traite négrière », mars 1997, en cours de publication par l'UNESCO.

[4] Mettas (J). *Répertoire des expéditions négrières au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, S.F.H.O.M., 1984, 2 vol.

Daget (S). *Répertoire des expéditions françaises à la traite illégale (1814-1850)*, Nantes, Centre de Recherches sur l'histoire du Monde Atlantique, 1988.

Hernoes (Perd.) *The Danish Slave trade*, Trondheim, University of Trondheim.

souvent fastidieux, reste cependant la base sur laquelle repose ensuite toute la compréhension du phénomène.

Au cours de ces milliers d'expéditions combien d'Africains furent-ils déportés ? Le calcul est très complexe car il n'est pas possible d'établir de moyenne. Aucun navire n'a chargé la même densité de captifs par tonneau. Ainsi, à La Rochelle, dans les dernières années de la traite, les armateurs expédient des navires de gros tonnage où l'encombrement ne dépasse pas un individu au tonneau<sup>5</sup> et tombe même à 0,5 en 1786 alors que sur l'ensemble du siècle il atteint 1,4 et dépasse largement 2 certaines années<sup>6</sup>. Les Hollandais ou les Anglais semblent avoir été encore bien au delà<sup>7</sup>. Quant à la période de traite clandestine, aucune estimation ne semble possible puisque, par définition, un commerce clandestin ne s'encombre pas de statistiques ! Cependant les récits de Canot laissent entrevoir le martyre de ceux qui ont traversé l'Atlantique, assis entre les jambes les uns des autres, dans une imbrication telle qu'on n'en pouvait pas loger un de plus et qu'il fallait en laisser quelques-uns sur le pont exposés à toutes les intempéries nocturnes<sup>8</sup>. Dans ces conditions avancer un nombre relève du calcul de probabilité, objet de débat encore très vif entre experts. Depuis que Philip Curtin a avancé la première estimation fondée sur des bases rigoureuses à 9,5 millions de personnes, les données se sont considérablement élargies. Une fourchette entre 11 et 20 millions de personnes semble assez probable, la plupart des historiens poussent plutôt le statistique vers le haut. Mais il faut définitivement se résoudre à une estimation, tant que l'on se fondera exclusivement sur le nombre des voyages. Peut-être qu'une approche de démographie historique conduite sur le continent africain se révélera un jour plus fructueuse, mais nous en sommes encore très loin.

Toujours dans la même vision impressionniste, on avance que pour une personne ayant traversé l'océan, trois à cinq sont mortes au cours des opérations de razzias et de transfert vers la côte, voire pendant la période d'attente dans les captivités pour ceux qui y séjournèrent.

On atteindrait ainsi l'épouvantable record de 80 à 100 millions de victimes ponctionnées sur environ trois siècles. Pour en saisir pleinement les conséquences catastrophiques sur l'évolution de l'histoire africaine, il faut y ajouter quelques 30 millions de déportés vers le monde musulman par la Mer Rouge et par les caravanes transsahariennes<sup>9</sup>. Sont inclus là dedans ceux que la mort a fauchés en cours de traversée (13 % pour La Rochelle, et parfois beaucoup plus ailleurs, l'imprécision demeure).

Quoi qu'il en soit, le gigantisme de l'entreprise planifiée à l'échelle européenne ne peut pas ne pas avoir eu de conséquences à long terme sur l'évolution économique, politique et intellectuelle de l'Afrique. Si les effets régionaux sont encore à peine perçus, au niveau de la macro histoire, on peut sans risque avancer que le meilleur des forces vives du continent s'est évanoui dans la tragédie. Les négriers prenaient en priorité les plus jeunes et les plus vigoureux. C'est donc à la fois une

[5] Deveau, J.-M., *Le commerce Rochelais face à la Révolution*, La Rochelle. Rumeur des Âges. 1989, p. 149 et p. 98.

[6] Deveau, J.-M. *La traite des Noirs à La Rochelle au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Thèse, Poitiers, 1987, t. I, p. 348.

[7] Jusqu'à 3,7 pour certains voyages de Liverpool.

[8] Canot, Th. *Vingt années de la vie d'un négrier*, Paris, Librairie des Libertés françaises, 1938, p. 97.

[9] Mauny, R. *Tableau géographique de l'Ouest africain au Moyen-Âge*, Dakar, I.F.A.N., 1961.

Austen, R. « The Trans-saharian slave trade », in Gemery, H.A., *The uncommon market*, New-York, 1979, p. 66 sqq.

force de travail dont on peut mesurer l'importance par la mise en valeur de l'Amérique, et une puissance créatrice à jamais étouffées (et impossible à mesurer puisque les colons américains l'ont détruite à coup de fouets) que l'on a arrachées à l'Afrique. Enfin, et pire que tout, peut-être, pendant des décennies, la vie sous la menace perpétuelle des razzias a privé les hommes du désir de projets. Le long terme perd son sens lorsque l'enfant que l'on voit le matin, ne sera peut-être plus là à midi. Pourquoi améliorer les choses lorsque l'on sait la probabilité de voir le village incendié et l'essentiel de la population capturé dans l'année ?

Avant que les gouvernements danois, français et anglais n'autorisent la traite aux particuliers, elle restait le monopole exclusif des compagnies créées depuis le XVII<sup>e</sup> siècle pour gérer l'ensemble des entreprises coloniales. Seules les Provinces-Unies refusèrent d'élargir le marché, conservant son monopole à la W.I.C. D'une manière générale, toutes ces compagnies finirent dans une totale déconfiture. Il n'est pas encore possible de déterminer si la lourdeur administrative de ces énormes entreprises en fut responsable. Autrement dit, les dirigeants avaient-ils techniquement la capacité d'en embrasser l'immense complexité ? Toujours dans la même hypothèse de travail on peut se demander quelle fut la part de responsabilité de la corruption et de la gabegie généralisées ; en particulier dans la gestion des forts de la côte africaine. Si nous connaissons assez bien le problème de la compagnie des Indes, grâce au travail exemplaire et décisif de Philippe Haudrière<sup>10</sup>, pour le reste, l'analyse des comptabilités de ces compagnies au niveau micro-économique comme celle de leurs politiques globales au niveau macro-économique et géostratégique, n'ont pas encore trouvé leurs historiens. Ce n'est qu'au terme de ces études que l'on pourra dire si la traite, en soi, génère ou non un profit.

En revanche, on commence à percevoir avec plus de précision la réalité des entreprises des armateurs particuliers<sup>11</sup>. Entrent en compte dans cette analyse l'investissement de départ, la durée du voyage, les fluctuations du prix des esclaves en Afrique, puis en Amérique, la mortalité pendant la traversée, le cours des denrées coloniales avec quoi l'on paye les esclaves, les délais de remboursement, alors crûment appelés « *queues de retour* » et enfin le cours des marchandises revendues en Europe. Ceci pour chaque expédition, et, globalement, la synthèse comptable de l'ensemble des expéditions sur la carrière d'un armateur. L'ensemble des cas traités converge autour d'un profit compris entre 5 et 8 % ce qui contredit totalement la vision impressionniste et trop rapide de bénéfices mirifiques calculés sur la simple différence entre prix d'achat et prix de vente des esclaves. Si certaines expéditions rapportèrent effectivement 100 et parfois 200 % sur la base de ce calcul trop partiel, le calcul exact de l'ensemble des paramètres diminue considérablement ce résultat et de tels cas demeurent l'exception. Aujourd'hui l'impression domine que la traite rapporte très peu en soi, mais qu'il faut l'inclure dans un commerce et une politique coloniale globale qui furent l'un des piliers de la prospérité de l'Europe du XVIII<sup>e</sup> siècle. Autrement dit, la traite en tant que transport des esclaves rapporta peu, voire même dans certains cas fut déficitaire et vécut grâce aux primes de l'État, alors que le système de production esclavagiste, lui, fut largement bénéficiaire.

[10] Haudrière, Ph. *La compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989.

[11] Rinchon, D. *Pierre-Ignace-Lievin Van Alstein, capitaine négrier*, Dakar, I.F.A.N., 1964.

Meyer, J. *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVEN, 1969.

Deveau, J.-M. *La traite rochelaise*, Paris, Karthala, 1990.

La nuance ne relève pas uniquement d'une simple casuistique d'érudit mais pose le problème épistémologique de l'ensemble de la politique coloniale. Certains le posaient déjà dans ces termes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Pourquoi maintenir la traite en direction de l'Amérique s'il était possible d'obtenir ailleurs les mêmes résultats avec des travailleurs libres ? Et en particulier, l'Afrique ne conviendrait-elle pas aussi bien pour le sucre, le café ou le cacao ? A la veille de la Révolution l'aspect comptable aurait-il pu faire triompher l'humanisme abolitionniste si le lobby colonial n'avait pas dissimulé la réalité pour conserver ses propriétés ? C'est un versant de la problématique coloniale qui n'est peut-être pas à rejeter.

Poser le problème dans ces termes demandait de remettre en cause tout le système. C'est bien ce qu'avaient compris les armateurs qui plaidaient le maintien de la traite pour éviter le chômage dans les ports, où les tisserands de Carcassonne (qui n'a jamais été un port de mer !) lorsqu'ils demandaient ce même maintien pour éviter la fermeture des ateliers de tissage<sup>12</sup>. En effet l'énormité des capitaux engagés entretenait une activité industrielle dont la carte couvre l'ensemble de l'Europe atlantique et baltique : textiles d'abord (80 % de la valeur des cargaisons), fer en barres, armes à feu et munitions, objets métalliques de toutes espèces, cauris pêchés aux Maldives, vendus en Inde, et rapportés à pleines cales par les navires des compagnies, verreries de Bohême ou de Venise etc. De Saint-Étienne à Bristol, de Hambourg aux hauts-fourneaux de l'Oural, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle une bonne partie de la production sidérurgique européenne prenait le chemin de l'Afrique. Chaque fois les capitaines avaient la responsabilité de 200 000 à 300 000 livres, c'est-à-dire le prix d'un très bel hôtel particulier à Paris<sup>13</sup>. La traite appartient au domaine du grand capitalisme mercantile.

À la suite de Marx, on a longtemps affirmé que l'argent de la traite avait alimenté le démarrage de la Révolution industrielle en Europe. Ce que l'intuition avait pressenti au vu d'une succession chronologique assez cohérente en Angleterre, allait être conforté par l'analyse d'Éric Williams qui puisait un solide argumentaire dans les archives britanniques<sup>14</sup>. « *Le capitalisme commercial du XVIII<sup>e</sup> siècle a développé la richesse de l'Europe, écrit-il, par l'esclavage et le monopole. Mais ce faisant, il a contribué à la création du capitalisme industriel du XIX<sup>e</sup> siècle, dont l'évolution nouvelle a entraîné la destruction de la puissance du capitalisme mercantile, de l'esclavage et de ses œuvres* »<sup>15</sup>. Williams restait prisonnier à la fois d'impressions un peu rapides et de sources trop étroitement narratives. Depuis, les historiens ont décortiqué les comptabilités dans la minutie d'une micro-histoire des entreprises et ont utilisé les armes de la statistique macro-historique pour évaluer globalement la réalité des investissements du XIX<sup>e</sup> siècle.

Il est difficile de contredire la thèse d'une contribution de la traite à la prospérité économique du XVIII<sup>e</sup> siècle. Par les chantiers navals, la production industrielle et agricole destinée aux cargaisons et, plus indirectement, par l'économie coloniale américaine essentiellement fondée sur l'esclavage, par l'ensemble de la main-d'œuvre liée à l'ensemble de ces activités, le capitalisme du XVIII<sup>e</sup> siècle est

[12] Deveau, J.-M. *La France au temps des négriers*, Paris, France-Empire, 1994.

[13] Meyer, J. op. cit. et Deveau, J.-M. *La traite rochelaise*, op. cit.

[14] Williams, E. *Capitalisme et Esclavage*, Paris, Présence africaine, 1968. 1<sup>re</sup> édition anglaise, 1944.

[15] Idem, p. 270.

fortement négrier. Personne ne le conteste, même si l'on ignore dans quelle proportion.

En revanche, les plus récentes des recherches contestent les prolongements financiers sur le XIX<sup>e</sup> siècle. L'importance de l'investissement nécessaire à l'industrialisation dépasserait largement les possibilités de l'accumulation réalisée au siècle précédent. Seuls un gigantesque crédit, généralisé à partir d'un système bancaire entièrement nouveau dans sa conception<sup>16</sup>, et une mise en coupe réglée du monde à partir de la nouvelle politique coloniale, investissant la terre entière, auraient pu venir à bout de l'industrialisation. Nous entrons dans l'analyse d'une extraordinaire complexité où s'entrecroisent données financières et démographiques, investissements d'État (armements modernes et gestion des conflits) et investissements privés, tout cela sur fonds de croissance exponentielle qui laisse loin derrière elle l'ensemble des courbes de prospérité du XVIII<sup>e</sup> siècle.

R. Anstey<sup>17</sup> démontre qu'avec un taux de profit de 9,5 % les armateurs étaient incapables de répondre à cette demande. L'école des historiens britanniques estime aujourd'hui, qu'au maximum, la traite a pu répondre à 0,1 % par an du financement industriel du XIX<sup>e</sup> siècle commençant<sup>18</sup>.

Pour la France n'existe encore que la thèse d'O. Pétré-Grenouilleau<sup>19</sup>. L'analyse, centrée sur Nantes, montre que déjà, au XVIII<sup>e</sup> siècle, les armateurs n'investissent pas hors de l'armement. Ni les chantiers navals, ni les industries destinées à la traite ne les tentent. Ils s'en tiennent à l'armement, croisent leurs capitaux avec ceux de leurs confrères pour ne pas tout miser sur un même navire. Sur les bénéficiaires, ils dépensent en propriétés foncières et constructions de prestige, mais rien pour le développement régional ou national. Début XIX<sup>e</sup> siècle, ils reprennent des affaires à Cuba et dans l'océan Indien, et maîtrisent assez bien le secteur sucrier. Mais là n'est toujours pas le grand démarrage de la Révolution de la vapeur, du charbon, ou de la métallurgie. Finalement le prestige social l'emporte et ils passent à côté du grand courant économique ; frilosité que l'on retrouve probablement dans les autres ports. Encore faudrait-il le confirmer par des minutieuses analyses. Cependant reste un point majeur que Pétré-Grenouilleau ne soulève pas. Que devient cet argent dépensé hors du secteur industriel ? N'y revient-il pas en fin de compte par le biais des compagnies d'assurances maritimes ou de simples particuliers, entrepreneurs entre-autre, qui, eux, investissent dans l'industrie ? Le problème reste ouvert, et, semble-t-il, pour longtemps étant donnée la difficulté que l'on a à suivre cet argent à la trace.

---

[16] Les banques ont tenu un rôle limité dans l'investissement négrier. Les sommes nécessaires aux expéditions ont été récoltées d'abord dans la mouvance familiale des armateurs, puis dans les ports et, seulement vers la fin du siècle, mais très timidement, dans quelques banques parisiennes. (cf. J.-M. Deveau, *La traite rochelaise*, op. cit.). Seules les assurances ont amorcé la naissance d'un capitalisme international où les Anglais se sont taillé la part essentielle (Compagnie Lloyd).

[17] Anstey, R. *Liverpool, the african slave trade and Abolition*, Londres, 1976.

[18] Drescher, S. « The slaving capital of the world », in *De la traite à l'Esclavage*. Colloque Nantes 1985, Paris, S.F.H.O.M., 1988, t. 2, p. 281-295, et D. Richardson, *The cost of survival*, Idem, p. 169-187.

[19] Pétré-Grenouilleau, O. *Négoce maritime et monde moderne*, Université de Rennes, 1994, parue sous le titre *L'argent de la Traite*, Paris, Aubier, 1996.

## II - TRAITE ET IDENTITÉ

L'ensemble des études et thématiques analysées dans le paragraphe précédent relève d'une vision étroitement européocentriste qui met en scène les négriers européens et leur univers économique ou politique. Mais dans tout cela n'en n'est dit sur les principaux intéressés, les victimes. Jusqu'à aujourd'hui la voix des esclaves reste bâillonnée, sans que les historiens réagissent devant cet obstiné silence. Tellement obstiné, du reste, qu'il en devient suspect, comme si l'histoire de l'Europe et de ses habitants était seule digne d'analyse.

S'il est temps d'écrire une histoire mondiale, prenant en compte l'ensemble des peuples (la redondance est parfois nécessaire...), il faut aller la chercher là où, jusqu'ici, l'historien s'est peu aventuré. Familier de la source écrite jusqu'à la virtuosité dans ses analyses, il semble, en revanche, complètement démuné devant d'autres types de sources comme la mémoire orale, ou la mémoire gestuelle que la chorégraphie peut abondamment livrer, pour ne rien dire de l'analyse musicale. C'est pourtant là qu'il faut aller chercher l'histoire des esclaves. Mais avant d'y arriver un immense travail de déculpabilisation reste à faire pour délier les langues qui n'osent pas évoquer un passé considéré comme dévalorisant, une sorte de tache indélébile qui collerait aux gènes familiaux et que l'on s'efforce de dissimuler. D'autre part ce type d'informations complètement déconnectées de leur cadre chronologique demande des méthodes d'analyse qui restent encore largement à mettre au point. Des croisements avec les sources écrites ou les données archéologiques donneront en particulier d'excellents résultats<sup>20</sup>.

L'enjeu d'une telle histoire dépasse la simple connaissance du passé pour atteindre le cœur de l'angoisse identitaire qui taraude tous ceux dont on tait l'histoire. Gavé de sa propre mémoire qu'il scrute jusqu'à l'indigestion dans le silence des archives, l'Européen ne semble pas s'être aperçu que des millions de contemporains, arrachés depuis des siècles à leurs racines, cherchent désespérément qui ils sont, d'où ils viennent et comment le passé a pu les construire dans l'immense brassage ethnique des histoires coloniales. Cette volonté de savoir, qui, au fil des ans, s'affirme avec un fracas de plus en plus insistant, commence à ébranler la communauté scientifique, si bien que quelques travaux émergent timidement.

D'abord en Afrique. La disparition des griots provoquée par la gigantesque turbulence sociale qui précipite les hommes vers les villes rend urgente une collecte avant la disparition de ces poètes qui détiennent les clefs du passé. Directement lié à l'histoire de l'esclavage on peut citer l'effort original qu'on fait les Béninois à Widah en matérialisant le trajet parcouru avant l'embarquement pour l'Amérique. Des plaques commémoratives disent l'emplacement de marchés d'esclaves abrités par des arbres immenses. D'autres mentionnent l'arbre de l'oubli autour duquel tournaient sept fois les captifs pour oublier d'où il venaient et celui du retour autour duquel ils tournaient trois fois pour garantir le retour de leur âme après leur mort, et la sigma, cette case obscure où l'on enfermait ceux qui devaient partir pour que l'obscurité occulte leur mémoire et les livre sans passé aux Européens. Tout cela nous dit concrètement l'identité profonde de l'esclave que Claude Meillassoux a si bien définie

---

[20] Un premier colloque sur ce thème s'est tenu sous l'égide de l'UNESCO à Conakry en 1997. Texte en cours de publication.

après de longues enquêtes orales<sup>21</sup>. L'exemplarité de l'ouvrage donne une base d'analyse très sûre pour la thématique, mais que l'historien devra compléter en l'insérant dans un cadre chronologique qui permette de cerner des évolutions<sup>22</sup>. Ces mémoires d'esclaves n'ont pas encore donné lieu à de nombreuses publications<sup>23</sup>. Un immense travail reste à faire que les enseignants de tout niveau peuvent entreprendre en Amérique, en Afrique ou dans l'océan Indien, auprès de leurs élèves en suscitant simplement le désir de raconter ce qu'ils ont entendu dans leurs familles. La collecte des chansons, des proverbes, des contes, le tournage au magnétoscope de danses donneront une foule de matériaux pour écrire cette histoire des esclaves. L'analyse sémantique n'est pas, non plus, à négliger. Ainsi le vocabulaire botanique de La Réunion ouvre-t-il de larges fenêtres sur la résistance des esclaves. Le café sauvage, dit « café marron », le qualificatif « marron » toujours usité pour désigner ce qui est caché. Le bois de quivi, qui donne du lait, n'est autre qu'une plante abortive, utilisée par les femmes dont la volontaire stérilité représentait la plus élémentaire des résistances au maître. Or « quivi » signifie « maman ». En un seul mot s'étale tout le drame de ces femmes. Le Mahafa Teamboa (*Cnestis glabra*) composé de « mahafate », danger, et « emboa » chien, pour désigner le bois avec lequel on tue les chiens qui chassent les marrons<sup>24</sup>, dit à lui seul la violence de ces chasses à l'homme.

Cet immense savoir transmis à travers les générations est à confronter avec la mémoire du continent africain si l'on veut déterminer avec précision l'origine des esclaves. Cela confirmera ou infirmera les hypothèses sur les localisations des zones de razzias et, partant, sur les routes par lesquelles on conduisait les caravanes d'esclaves jusqu'à la côte<sup>25</sup>. Cependant, si les parentés d'un continent à l'autre sont des indicateurs fiables, il ne faut pas pour autant négliger les différences. Ces dernières enseignent le métissage et les évolutions subies par les cultures en contact avec d'autres cultures (amérindiennes, européennes, asiatiques depuis le XIX<sup>e</sup> siècle avec l'introduction d'Asiatiques pour compenser les manques de main-d'œuvre après les abolitions). L'institut d'anthropologie de Colombie travaille depuis des années dans ce sens. À Mexico des études vont également dans le même sens<sup>26</sup>.

Dans cette quête identitaire les résistances à l'esclavage occupent une place majeure puisque par la révolte l'esclave affirmait sa dignité d'homme. Trois domaines restent à investir. Le plus complexe est celui de la résistance en Afrique avant l'embarquement. On sait par l'archéologie que certains villages dressaient des remparts d'épineux avec chicanes contre les armées des royaumes côtiers qui

[21] Meillassoux, Cl. *Anthropologie de l'esclavage*, Paris, PUF, 1986.

[22] Cette méthodologie s'inscrit dans le droit fil de celle de l'école des Annales qui a pour base l'étude du temps long.

[23] Pour ne citer que les plus connues : Barnet, M. *Esclave à Cuba*, Paris, Gallimard, 1966. Bebel-Gisler, D. *Léonora*, Paris, Seghers, 1985. Textes divers dans Beckles, H. et Shepherd, U. *Caribbean slave Society*, London, James Currey, 1991. Les autobiographies sont rares : Equiano, *La véridique histoire*, Paris. Ed. Caribéennes, 1983. Parker, J. *His promised Land*, Londres, 1996. Gray White, D. *Ar'n't I A Woman?*, New York, 1999. Sans oublier le roman d'Alex Haley, *Racines*.

[24] Termes recueillis à l'exposition botanique des Avirons (commune de La Réunion) en septembre 1999.

[25] Herskovits, M. *The myth of the negro past*, 1841. Freyre, G. *Maîtres et esclaves*, 1952 avaient déjà suivi cette piste que le festival widah 1992 a concrétisée en invitant des musiciens, conteurs, et danseurs vaudou d'Afrique et de la Caraïbe. Pour la première fois des similitudes ont montré l'étroite parenté des cultures.

[26] Friedemann, N. « Le rôle de l'Afrique et des Noirs dans la construction de l'Amérique » et Martinez-Monteil, « L'influence des Noirs dans les Amériques » in *La chaîne et le lien*. Éditions UNESCO, 1998 et toujours Martinez-Monteil, « Notre troisième racine », *Diogène*, 1997, n° 179, p. 146-167.

revenaient chaque année après la saison des récoltes pour razzier les esclaves. Plusieurs textes parlent de profondes cicatrices qui balafrèrent le visage des agresseurs. Parfois on escortait les femmes et les enfants lorsqu'ils sortaient du village<sup>27</sup>. Les Africains ne se sont donc pas laissés entraîner en victimes consentantes. Les précautions prises par les razzieurs pour conduire leurs victimes à la côte le prouvent amplement: esclaves liés par de longues perches, attachés les uns aux autres, escortes armées. Ensuite que s'est-il passé dans les captivités? L'histoire des forts européens construits le long des côtes reste entièrement à écrire<sup>28</sup>. Les révoltes sur les navires négriers sont mentionnées çà et là, mais mériteraient une étude spécifique qui occuperait largement le cadre d'une thèse d'université. Quant au marronnage dans les colonies, à la résistance des femmes qui avortent systématiquement ou emploient des méthodes contraceptives venues d'Afrique, nous n'en connaissons que l'anecdotique. Les mécanismes, les chronologies, les interactions avec la répression des colons restent totalement inconnus.

### III - LA TRAITE DANS L'OCÉAN INDIEN

Longtemps laissée dans l'ombre, la traite de l'océan Indien relève d'une problématique spécifique. L'étude pionnière et exemplaire de J.-M. Filliot<sup>29</sup> a mis en évidence les circuits internes propres à la région. En particulier l'existence d'une traite directe destinée à Bourbon et à l'Île de France en direction de Madagascar implique directement ces colonies, là où dans la Caraïbe l'intermédiaire des négociants métropolitains s'affirmait obligatoire au nom de l'Exclusif. La chronologie diffère de celle de l'Atlantique à la fois par des débuts plus tardifs et par un prolongement fort actif où l'abolition de 1794 ne tint à peu près aucun rôle. Les rythmes de traite ne suivent pas ceux de l'Atlantique. Enfin sur les côtes de l'Afrique de l'Est se croisent des expéditions destinées à l'Atlantique comme à l'océan Indien. Encore mal connue, l'importation d'esclaves achetés en Inde a peut-être été plus importante qu'on ne l'imagine.

Si beaucoup reste encore à faire, néanmoins l'esprit de la recherche a bien assimilé ces spécificités. On attend toujours l'œuvre majeure d'Hubert Gerbeau, qui a consacré sa vie à mettre au jour des kilomètres d'archives et à résoudre l'essentiel des inconnues. Deux magnifiques volumes mettent en scène l'ambiance générale des Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>30</sup>. L'abondance de l'illustration et la qualité des textes de ces catalogues d'exposition montrent que ce pan de l'histoire est en bonne voie, mais ils concernent plus l'histoire de l'esclavage que la traite elle-même. Il en va de même de l'excellent petit ouvrage de Prosper Ève qui ouvre la voie des études démographiques<sup>31</sup> ou du tout nouveau et monumental livre d'Amédée Nagapen *Le marronnage à l'île de France*<sup>32</sup>.

[27] Dans la région de Podor des villageois m'ont dit en 1999 continuer à le faire par crainte de rapt opérés par des Mauritanais incontrôlés sur les berges du Sénégal qui marque la frontière.

[28] Seul celui de la Mine a été étudié pour la période portugaise.

[29] Filliot, J.-M. *La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, ORSTOM, 1974.

[30] *Île de la Réunion, regards croisés sur l'esclavage*, La Réunion, CNH, 1998 et *Souvenirs de Paul et Virginie*, Musée Léon Dièrx, 1995.

[31] Ève, P. *L'amour à Bourbon à l'époque de l'esclavage*, La Réunion, Océan Éditions, 1998.

[32] Nagapen, A. *Le marronnage à l'île de France*, Port-Louis, 1992. Centre culturel africain. 1999.

Sans conteste, l'époque la mieux analysée reste celle de l'abolition où Claude Wanquet et Sudel Fuma ont dressé une œuvre qui ne risque pas d'être renouvelée avant longtemps<sup>33</sup>.

De cet ensemble émerge la spécificité de l'océan Indien où la traite laisse encore une large place à tous ceux qui voudront se lancer à la fois dans l'étude des archives et dans celle de la mémoire orale. L'ampleur de cette traite reste à établir, en particulier pour la période clandestine<sup>34</sup>. On sait encore peu de chose sur les zones de razzia et sur l'histoire des populations victimes de ces razzias sur le continent africain et à Madagascar. De même restent à élucider les rapports qu'ont entretenus Arabes et Européens sur ces côtes. Quel rôle jouèrent les Comores en tant que carrefour et escales sur la route des négriers ? Il faudrait également préciser ce que fut la vie des grands ports négriers d'Afrique de l'Est, comment y fut régulée la traite et, du même coup, comment évolua le marché. Le trend du prix des esclaves reste bien mystérieux. Quant aux esclaves avant l'embarquement, leurs réactions, leurs éventuelles résistances, tout reste à préciser. Enfin comme pour la traite atlantique, dans quelle mesure persiste une traite arabe en direction de la Mer Rouge et du golfe persique ? Que représente cette ponction ?

## CONCLUSION

L'histoire de la traite relève de paramètres émotionnels qui ont longtemps inhibé la recherche et bloqué le dialogue entre historiens des différents continents. Depuis une dizaine d'années les mentalités ont évolué, on accepte de part et d'autre d'en parler, d'échanger des informations et la rigueur scientifique l'emporte de plus en plus sur l'anathème. Plus la recherche avance, plus on prend conscience de l'extraordinaire complexité du phénomène qui embrasse l'histoire de trois continents (en incluant les Mascareignes dans un ensemble africain). Mécanismes économiques et politiques, dimension géopolitique, dialogue inter-culturel dans l'intime croisement d'un métissage des cultures fondatrices d'identités. Un versant immense de l'histoire mondiale que l'on avait laissé enfoui surgit brutalement dont nous ne pouvons encore qu'énoncer les données fondamentales mais dont les mécanismes nous échappent. La collaboration des ethnologues, des archéologues et des historiens se renforcera au sein d'équipes internationales. L'identification des sources et du patrimoine occupera de longs inventaires et des précautions pour leur préservation engageront les gouvernements des pays concernés. Un courant d'opinion favorable soutiendra les efforts des uns et des autres. C'est l'ensemble de ces efforts qui assurera la connaissance réelle de ce qui s'est passé et autorisera un enseignement dégagé de clichés réducteurs et de généralisations abusives.

---

[33] Wanquet, Cl. *Histoire d'une Révolution. La Réunion 1789-1803*, Marseille, Jeanne Laffitte, 1984. 3 vol.

Idem. *La France et la première abolition de l'esclavage*, Paris, Karthala, 1998.

Fuma, S. *L'esclavagisme à La Réunion*, Paris, l'Harmattan.

Idem. *L'abolition de l'esclavage à La Réunion*, La Réunion, Océan Éditions, 1998.

[34] Deux articles pionniers dressent un lourd bilan : 45 000 entrées illégales à Bourbon entre 1817 et l'émancipation des esclaves et peut-être 70 000 à Maurice. Wanquet Cl., « La traite illégale à Maurice à l'époque anglaise » et Gerbeau H., « Fabulée, fabuleuse, la traite des Noirs à Bourbon au XIX<sup>e</sup> siècle » in *De la traite à l'esclavage*, colloque Nantes 1985, op. cit., p. 451-465 et 467-485.