

**René Estienne,**

***Les archives des compagnies commerciales et la traite :  
l'exemple de la Compagnie des Indes,***

**Lorient, Service historique de la Défense, 2009**

À François Chappé.

La parution du *Guide des sources de l'histoire de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions* s'inscrit, pour le site de Lorient du département Marine du service historique de la Défense, dans la continuité – oserons-nous dire la familiarité ? – d'un thème abordé de manière récurrente depuis 1733 au cours de sa vie par ce service d'archives, héritier direct de celui de la Compagnie perpétuelle des Indes<sup>1</sup>.

**La traite française au XVIII<sup>e</sup> siècle : des monopoles aux mains de la Compagnie des Indes**

Sous l'Ancien Régime, les échanges entre l'Europe et l'Asie se font essentiellement par voie maritime. La réussite de ce commerce suppose un solide capital, la maîtrise de la navigation, de bonnes capacités militaires et une parfaite insertion dans les réseaux du grand commerce international. Ce n'est permis qu'à des groupes d'intérêts puissants, et les enjeux sont d'une grande importance en politique intérieure et internationale. Dès lors, l'État intervient systématiquement pour fixer les règles du jeu économique en attribuant des monopoles commerciaux entre les groupes concurrents<sup>2</sup>.

En France, la première compagnie des Indes Orientales, établie par une déclaration du roi donnée à Vincennes au mois d'août 1664, est une création directe de Colbert avec les fonds des financiers de la Cour. Avant tout soumise aux exigences de la politique de puissance maritime de Louis XIV<sup>3</sup>, elle n'a plus en 1706 que son privilège à faire valoir. De 1708 à 1719, elle sous-traite son monopole aux armateurs malouins<sup>4</sup> qui à leur tour ne peuvent résister en 1719 à Law et aux « Mississipiens ».

La nouvelle Compagnie perpétuelle des Indes forme un vaste conglomérat autour de la compagnie d'Occident, créée en août 1717 pour la mise en valeur de la Louisiane, détentrice depuis août 1718 de la ferme du tabac et depuis le 15 décembre 1718 du monopole de la compagnie du Sénégal. L'édit de

---

<sup>1</sup> Le versement aux Archives de la compagnie de tous les documents nécessaires à la justification et au contrôle de son activité fait l'objet de trois mentions explicites dans le *Reglement touchant la marine de la compagnie des Indes, arrêté en l'assemblée d'administration du 16 septembre 1733*, Paris, Imprimerie royale, 1734. On en trouvera le rappel au fil des notes de bas de page. L'article XI du titre XXV spécifie en particulier que « Les comptes de chaque vaisseau seront arreztez en consequence de l'examen qui en sera fait sur les registres generaux et particuliers de l'ecrivain, & autres pieces justificatives des dépenses et consommations. Et le tout sera déposé aux archives de la compagnie, au port de l'Orient ». A l'opposé, au cours du voyage, « Tout capitaine aura une attention particuliere à tenir les factures, connoissemens, ordres, depesches, & autres papiers dont il sera chargé, dans un endroit de son vaisseau, d'où il puisse, en cas de necessité urgente, les jeter à la mer avec un boulet » [Article VIII du titre XXIV].

<sup>2</sup> Pour une première approche générale, voir l'ouvrage récent du grand spécialiste français du sujet, Philippe Haudrière, *Les compagnies des Indes orientales. Trois siècles de rencontre entre Orientaux et Occidentaux (1600 – 1858)*, Paris, Desjonquères, 2006.

<sup>3</sup> L'histoire de cette première compagnie n'a guère été revisitée à notre connaissance depuis le monument d'érudition positiviste de Paul KAEPPELIN, *La Compagnie des Indes orientales et François Martin*, Paris, Challamel, 1908.

<sup>4</sup> Voir sur ce sujet la magistrale synthèse d'André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, L'Ancre de Marine, 1990, 867 p.

réunion du 23 mai 1719 lui adjoint ceux des compagnies des Indes orientales et de la Chine, avant qu'elle mette la main le 4 juin 1719 sur la compagnie d'Afrique, puis le 12 septembre 1720 sur la compagnie de Saint-Domingue et le 27 du même mois sur la compagnie de Guinée.

En lien avec la Banque royale et la Ferme générale, elle devient pour 50 ans l'instrument monopolistique d'organisation et de capture par l'État des profits du grand commerce international, avant de suspendre son activité en 1770 sous la contrainte militaire britannique et la pression des partisans du libre échange. C'est le moment pour ses anciens employés, fournisseurs, clients et correspondants de prendre la relève pour quinze ans de « commerce libre » dans un port de Lorient qui reste le lieu exclusif de retour et de vente des marchandises d'Asie en France.

Le 14 avril 1785, Calonne, contrôleur général des finances, arbitre une dernière fois en faveur de deux groupes de négociants appuyés sur Londres et Genève, qui s'assurent le monopole du commerce au-delà des Mascareignes. Uniquement commerçante, cette compagnie gère avec profit jusqu'à la Révolution un fructueux trafic interrompu définitivement en 1794 par la guerre et par les répercussions politiques des spéculations sur ses actions.

La notion de compagnie des Indes, à première vue limpide si on l'assimile à une entreprise commerciale vouée à une destination précise, se révèle donc dans la réalité beaucoup plus complexe à appréhender. Tout particulièrement la Compagnie perpétuelle des Indes<sup>5</sup>, accumulation réalisée par Law entre 1717 et 1720 de toutes les compagnies à monopoles de France, dans un contexte de mainmise et de capture universelle des ressources financières du royaume et des échanges internationaux pour rétablir les finances de l'État.

Quatre de ces monopoles concernent directement la traite des noirs. Celui de la compagnie du Sénégal s'exerce sur un littoral borné par le cap Blanc au nord et la rivière de Sierra Leone au sud, avec Gorée et Saint-Louis, d'où l'on remonte le Sénégal, et la rivière de Gambie. Celui de la compagnie de Guinée garantit la traite exclusive des nègres depuis la rivière de Sierra Leone jusqu'au cap de Bonne Espérance. Au-delà de ce cap, en océan Indien, les droits de la compagnie des Indes orientales prennent le relais. Pour l'autre côté de l'Atlantique, elle a le monopole du commerce des nègres à Saint-Domingue<sup>6</sup>. Enfin, après surenchère sur les Marseillais, celui de la compagnie d'Afrique, avec le monopole du commerce des régence d'Alger et de Tunis, permet d'espérer se procurer à bon marché le corail nécessaire à la traite.

Cela veut dire qu'en 1720, la Compagnie des Indes a en mains toutes les cartes juridiques pour maîtriser la quasi totalité du grand commerce international de la France, et notamment l'intégralité de celui effectué avec l'Afrique. Si l'Asie reste sa principale destination, elle se retrouve détentrice des droits régaliens qui régissent la majeure partie des échanges atlantiques, et tout particulièrement la traite négrière.

Cette question des monopoles, qui engendre une masse indigeste et toujours renouvelée de déclarations, édits, arrêts du conseil, codes, règlements, mémoires et publications de toutes sortes, est à nos yeux absolument fondamentale, ne serait-ce que par la documentation qu'elle met depuis toujours à notre disposition. Elle a servi de base à la plupart des publications d'avant guerre, fourni d'anecdotiques pépites dans les décennies qui l'ont suivie, pour s'estomper quelque peu nous semble-t-il dans les références mises en œuvre aujourd'hui par les tenants de la global history<sup>7</sup>.

Elle nous apparaît pourtant comme une clef majeure de la compréhension des choses, à condition de l'aborder avec le regard critique qui s'impose. Cesser d'abord d'idéaliser les institutions. La Compagnie des Indes est sans doute la « grande dame » que révèrait notre prédécesseur Geneviève

---

<sup>5</sup> Nous avons la chance de disposer pour la connaissance de cette compagnie de l'herculéenne compilation d'informations que représente la thèse d'État de Philippe Haudrère, soutenue en 1987, que l'on consultera plus aisément dans sa seconde édition revue et corrigée en deux volumes, munis d'index : Philippe HAUDRÈRE, *La Compagnie française des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2005, 1091 p. Nous l'évoquerons désormais en référence « H p. tant ».

<sup>6</sup> L'article LI des lettres patentes instituant la compagnie d'Occident précise également pour la Louisiane : « Nous faisons pareillement don à ladite compagnie, des vaisseaux, marchandises & effets que le sieur Crozat nous a remis, [...] à condition de transporter six mille blancs & trois mille noirs au moins, dans les pays de sa concession, pendant la durée de son privilège ».

<sup>7</sup> Nous ne partageons pas totalement de ce fait la conclusion d'Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU lorsqu'il résume son chapitre « Pouvoirs en place et entrepreneurs privés » par la formule « À la différence des corporations, le commerce maritime à longue distance fut, dès les débuts du XVIII<sup>e</sup> siècle, un monde d'assez grande liberté » p. 129 de *Traites négrières. Essai d'histoire globale*. Paris, Gallimard, 2004, 733 p [dans l'édition en Folio Histoire].

Beauchesne. Mais c'est avant tout un regroupement hétérogène et vorace d'intérêts particuliers chassant le profit sous le couvert d'une tutelle publique orchestrée par des choix politiques au nom de l'intérêt général.

Loin d'incarner une légitimité supérieure à laquelle chacun serait tenu de se conformer, tous ces textes sont l'enregistrement momentané des points d'équilibre d'inexpiables rapports de force entre quatre grandes catégories d'acteurs en confrontation perpétuelle :

- les administrateurs, syndics, principaux actionnaires et directeurs de la Compagnie, qui cherchent à exploiter leur position privilégiée au meilleur de leurs intérêts, quitte à se déchirer entre eux ;
- le personnel politique au plus haut niveau de l'État, du Régent aux contrôleurs généraux successifs des finances, en passant par les secrétaires d'État à la Marine et aux Affaires étrangères, et de façon plus générale tous les favoris du moment, qui s'efforcent de contrôler cet instrument majeur de la puissance du royaume et dont l'arbitrage est indispensable pour continuer à le faire bénéficier de la manne publique qui se substitue chroniquement à une apparente insuffisance de moyens ;
- les acteurs économiques et financiers exclus du système ou dont les lobbys sont mis en cause par tout ou partie de l'activité de la Compagnie et qui cherchent par tous les moyens, soit à y rentrer pour en prendre leur part, soit à l'éliminer ;
- les partenaires commerciaux, autorités et producteurs d'Asie, d'Afrique et d'Amérique, avec lesquels sont durement négociés les termes de l'échange, mais aussi les concurrents européens, Néerlandais et Britanniques tout particulièrement, dont les réactions et l'efficacité conditionnent en dernier recours, dans l'implacable exercice des rapports de force internationaux, le sort de toutes ces subtilités franco-françaises.

Deux autres facteurs au moins contribuent à complexifier le sujet.

Le premier est que la recherche du profit maximal par un détenteur de monopole n'est pas limitée à son exercice direct, mais intègre tout autant sa concession d'exploitation à d'autres partenaires pour en retirer des royalties, voire même sa destruction si l'on se juge suffisamment armé pour s'en affranchir avantageusement. Dans cette logique, la structure existante n'est jamais l'important, mais bien la mise en place des conditions optimales de la poursuite du profit.

Le second est que la Compagnie des Indes est tout sauf une structure désincarnée mais bien, comme toujours, une affaire d'hommes – et de femmes. Tout au long de la hiérarchie de cette gigantesque machinerie financière, industrielle et commerciale, la palette des ressources humaines s'étend du contrôleur général à l'esclave. De l'homme de la marchandisation à la marchandisation de l'homme, à chacune des étapes le regard sur l'activité, les intérêts, l'action sur l'esclavage et sur la traite n'a bien évidemment rien d'homogène. Grâce au travail de Philippe Haudrère, nous allons essayer d'en revisiter quelques aspects.

## **Acteurs et enjeux de la traite négrière au sein de la Compagnie**

Distinguons principalement deux niveaux, celui du siège, à Paris et dans les sphères du pouvoir, où se joue la politique générale de la Compagnie, et celui de l'exécution, à Lorient et partout où se concrétise l'activité, en Europe, en mer et outre-mer.

La mission générale de l'entreprise est dès le début définie par l'État, dans la logique mercantiliste la plus affirmée<sup>8</sup>. Obsédée par la défense du pré carré économique, cette philosophie ne s'inscrit en rien

---

<sup>8</sup> On en trouve le rappel en H. p. 261 : « L'exercice du commerce, raison d'être de la Compagnie, se conforme à un modèle défini par Colbert, rappelé au début du XVIII<sup>e</sup> siècle par le caissier Dutot : procurer à moindre frais « (les) épicerie(s), (les) drogues et autres choses que nos provinces ne produisent pas, dont nous ne pouvons nous passer, et que nous serions absolument obligés de tirer de nos voisins, (car) si nous cessons d'aller chercher nous-même ces marchandises, nous serons dans la nécessité de les recevoir des Hollandais ou des autres nations étrangères qui nous les apporteront, et auxquels il faudra payer non seulement le prix du premier achat de ces marchandises dans les Indes, mais encore tous les frais qu'ils auront faits pour les aller chercher et le profit qu'ils doivent faire sur la revente ; ce qui revient à sept à huit fois plus que le prix du premier achat. Par conséquent l'État perdrait sept à huit fois plus d'argent qu'il ne le fait. Donc bien loin que ce

dans une dynamique de croissance et de diversification des marchés, alors même que son « cœur de métier », comme l'on dit aujourd'hui, ouvre la voie à la société de consommation. Complétant les épices et les matières premières des cargaisons initiales par la gamme exhaustive des stimulants de la vie moderne, tabac, café, thé, enrichis par une foisonnante et fascinante gamme de textiles et de produits manufacturés, elle démultiplie les possibilités de manifestation du paraître, offre aux plus riches les moyens et les décors d'une affirmation de soi sans cesse renouvelée par les plaisirs et les libertés de la mode, sans interdire aux plus pauvres d'accéder aux satisfactions du confort.

Or la stratégie française adoptée implicitement pour tirer le maximum de profit de ce secteur, mal nécessaire plus qu'opportunité de développement, consiste à minimiser les investissements et à créer des prix élevés par la rareté orchestrée de ventes captives sous la protection du monopole, le différentiel faisant tout le bénéfice. Cela entraîne un débat permanent entre administrateurs et syndicats sur le positionnement à adopter outre-mer pour obtenir les conditions les plus avantageuses sur les lieux d'approvisionnement : faut-il s'y limiter au commerce « pur » ou s'engager dans un processus de colonisation ?

Selon les destinations géographiques et les périodes, la réponse n'est pas identique. En revanche, une constante s'affirme : le refus au plus haut niveau de s'engager au-delà d'un certain seuil, celui des investissements indispensables, tout en étant toujours tenté par ce qui peut améliorer le profit. Très schématiquement, en Asie et en Afrique, la compagnie se limite à son rôle d'intermédiaire du commerce et du transport. En Louisiane et aux Antilles, elle ne parvient pas à tenir ses positions dans l'économie de plantation, alors qu'en océan Indien, aux îles Bourbon et de France, elle réussit au contraire à la développer dans toute son étendue.

La diversité de ces comportements, plus que le fruit d'un choix théorique ou d'une pragmatique exploitation des particularités locales, est d'abord celui de l'hétérogénéité d'équipes de direction qui, sous une raison sociale unique, n'ont pas renoncé à leur culture d'origine et, partagées en groupes de pression, s'affrontent pour le pouvoir au sein même de la Compagnie. Les intérêts divergents des financiers de la cour ou des banquiers parisiens, des gens du Havre, de Nantes, de Saint-Malo, de ceux qui restent en France et de ceux qui vont chercher fortune au loin, les fait s'associer ou se déchirer selon des logiques de réseau dont la mise en évidence, esquissée par Philippe Haudrière, devrait être un des chantiers majeurs de l'historiographie à venir.

Il en résulte à nos yeux deux conséquences propres à modifier l'image et les représentations couramment admises sur les compagnies des Indes. Plutôt qu'une institution majestueuse fédérant les forces vives du royaume pour s'imposer dans la compétition internationale, elle est le plus petit commun dénominateur des personnalités qui y spéculent à l'abri du monopole, soit la somme des dépenses – vécues comme des charges et non des investissements – qu'elles consentent à mutualiser par subordination aux contraintes de l'économie réelle. En retour, l'évasion des profits se fait à tous les étages, dans un chacun pour soi exerçant au passage un droit universel de préemption, la « rentabilité » globale de l'entreprise ne semblant le souci de personne tant qu'elle garantit les frais généraux, à condition de ne pas outrepasser certaines limites.

La traite négrière se retrouve à tous les rendez-vous de l'activité de la Compagnie, où elle suscite l'intégralité des positions susceptibles de s'exprimer à son égard, depuis l'interdiction absolue d'un comportement inhumain incompatible avec l'établissement de bonnes relations commerciales<sup>9</sup>,

---

commerce nous soit à charge, nous ne saurions trop le protéger et l'augmenter afin que les étrangers ne nous apportent plus rien de ces pays là et qu'au contraire nous leur en portions ».

<sup>9</sup> Voir H. p. 654. Le *Recueil ou collection des titres, édits, déclarations, arrêts, réglemens, & autres pièces concernant la Compagnie des Indes orientales établie au mois d'août 1664, précédé d'un avertissement historique sur l'isle de Madagascar, depuis 1506, époque de sa découverte, jusqu'au tems que le roi la réunit à son domaine*, publié en 1755 et 1756 à Paris chez Antoine Boudet en quatre volumes par notre lointain prédécesseur Demis, « chef du bureau des archives de la Compagnie des Indes », expose de la politique initiale d'implantation de celle-ci à Madagascar les principes suivants, tirés des statuts du 26 octobre 1664 : « Article 12 : il est très expressément défendu de vendre aucuns habitans originaires du pays comme esclaves, ni d'en faire trafic sur peine de la vie ; & il est enjoint à tous les François qui les loueront ou retiendront à leur service, de les traiter humainement, sans les molester ni les outrager, à peine de punition corporelle, s'il y échet ». Il était prévu d'envoyer des émissaires dans tout Madagascar « pour informer les habitans de nos desseins, & pour tâcher de les attirer à nous par toutes les voyes de douceur imaginables, & en leur faisant entendre qu'ils venoient de la part du plus grand roi du monde & de la plus célèbre compagnie de négoce qui ait jamais été formée, afin de trafiquer avec eux & de leur apporter du royaume de France les choses dont ils manquoient ; que la parole & la bonne foi seroient gardées inviolablement de notre part ; que jamais aucun Nègre ni autre habitant de l'isle n'en seroit enlevé ni transporté pour être vendu comme esclave ou pour être contraint de servir ; mais au contraire que les François lui donneroient une protection entière contre ceux qui voudroient leur faire un pareil traitement ». Cette politique fut bien difficile à mettre en œuvre : « Un auteur moderne, très estimé, dit que dans les premiers voyages des François aux Indes, ils bâtirent le Fort Dauphin dans l'isle de Madagascar, la plus grande que nous connoissons. Les Sauvages commençoient à s'approprier avec nos échanges, lorsqu'ils

jusqu'à la loterie spéculative basée sur la réussite d'expéditions au rendement aussi aléatoire que miraculeux, surtout en période de fin de conflit lorsqu'il faut reconstituer des équipes de plantations décimées par la mortalité<sup>10</sup>, en passant par la concession usuelle et fructueuse des droits d'exploitation<sup>11</sup>, et enfin par l'exercice direct de ce trafic, charge à minimiser mais rouage jugé indispensable de la colonisation.

L'activité de traite directe de la Compagnie, à peu près dix pour cent de ses armements, 40 à 50000 personnes déportées, surtout au début dans les années 1720 – 1730<sup>12</sup>, ne représente finalement que la partie émergée de l'iceberg, celle qui a longtemps fait relativiser sa participation, par référence à

---

aperçurent dans leurs nouveaux voisins l'esprit d'une domination prête à les subjuguier. Ce foible établissement fut aisément détruit par leur attroupement, & ceux des nôtres qui échappèrent publièrent, pour se disculper, que ces barbares indisciplinables avoient empoisonné les fontaines, & qu'on feroit d'inutiles tentatives pour y revenir. Nos François attendoient-ils de la docilité de ces peuples, qu'ils présentassent des mains soumises aux chaînes qu'on leur apportoit de si loin ? » [pp. liv, lvi, xcviij de l'avertissement, tome 1, consultable sur Gallica].

<sup>10</sup> C'est à cette aune qu'il faut replacer l'affrontement du début des années 1740 entre les groupes concurrents de Gabriel Michel et d'Antoine Wailsh pour obtenir l'exploitation de la traite du Sénégal, rebondissant de 1748 à 1754 dans l'affaire de la société d'Angola.

<sup>11</sup> Tout particulièrement pour le commerce de Guinée. A titre d'exemple, ce document signé à Paris par les syndics et directeurs de la Compagnie des Indes le 1<sup>er</sup> juillet 1765 : « LA COMPAGNIE DES INDES permet à Messieurs Dominique Jacquier et Compagnie, armateur du navire la Minerve, du port d'environ 70 tonneaux, commandé par le sieur Philippe Michon, de faire partir par ledit navire de la rivière de Nantes pour aller à la côte d'Afrique, depuis la rivière de Gambie exclusivement, jusqu'au cap de Bonne Espérance, faire dans cette étendue de côte la traite des Nègres, poudre d'or & autres marchandises du crû du pays ; la Compagnie permettant à cet effet que l'armateur use et jouisse des privilèges & exemptions qui lui ont été accordés par les lettres patentes, édits, déclarations & arrêts rendus en sa faveur pour le commerce de Guinée ; se réservant toutefois la gratification de treize livres que le Roi lui a accordée & lui fait payer pour chaque tête de Noirs & Nègresses introduits dans les Colonies françaises de l'Amérique, & aux autres clauses et conditions portées ci-après.

1<sup>o</sup> Il est expressément défendu auxdits armateur & capitaine, sous peine de la confiscation du navire & de sa cargaison, & de l'amende portée par l'arrêt du conseil d'État du Roi du 26 février 1726, dont il a été remis un exemplaire audit armateur, de faire aucune escale ni aucune traite à la mer ou à terre, dans l'étendue de la côte d'Afrique comprise depuis le Cap Blanc jusqu'à la rivière de Gambie inclusivement, laquelle renferme une partie de la concession dont la Compagnie n'entend point communiquer le privilège & le commerce, lesquels au contraire elle se réserve exclusivement à tous autres, & sous les peines de droit.

2<sup>o</sup> La même défense a lieu, & sous les mêmes peines, pour les ports, havres, rades, côtes ou isles occupés par les Naturels du pays ou par des étrangers, ou même qui ne sont pas occupés dans ladite étendue de mer & de côtes ; tout commerce étant absolument interdit auxdits armateur & capitaine, depuis le Cap Blanc jusques & y compris la susdite rivière de Gambie.

3<sup>o</sup> Dans le cas que le navire soit obligé, par un événement forcé, de relâcher dans l'étendue de la susdite côte de la concession de la Compagnie, occupée par elle ou même non occupée & par elle réservée, il lui est également défendu, sous les mêmes peines ci-dessus, d'y faire aucune traite ou commerce, de quelque nature que ce puisse être.

4<sup>o</sup> Dans ledit cas de relâche, il sera permis aux employés de la Compagnie à ladite côte de visiter ledit navire toutes les fois qu'ils le jugeront à propos.

5<sup>o</sup> Si le capitaine refuse la visite, la confiscation ci-dessus sera encourue, son refus établissant pour lors la preuve complète de sa contravention.

6<sup>o</sup> Le capitaine sera obligé de porter ses Noirs dans les colonies françaises de l'Amérique, & non ailleurs.

7<sup>o</sup> L'armateur sera obligé de payer à ladite Compagnie, entre les mains de son caissier à Paris, ou au porteur de ses ordres, dix livres par chacune tête de Nègre, Nègresse, Négrillon & Négritte vivans, que ledit navire aura introduits dans les isles et colonies françaises de l'Amérique, & ce six mois après qu'elle aura eu avis de l'arrivée dudit navire dans lesdites isles et colonies.

8<sup>o</sup> Le capitaine sera tenu de lever des certificats par duplicata et triplicata du nombre de Nègres, Nègresses, Négrillons et Négrittes que ledit navire aura débarqués & introduits dans lesdites isles & colonies ; lesdits certificats visés de M. le gouverneur & de M. l'intendant, ou en leur absence, de Mrs les officiers & commissaires, ou autres qui les représenteront.

9<sup>o</sup> Deux des certificats seront remis par le capitaine du navire entre les mains du commissionnaire de la Compagnie établi dans le port où le navire fera sa vente, s'il y en a un, sinon à celui établi dans le port le plus voisin ; & le troisième certificat sera remis par l'armateur, un mois après le retour de son navire en France, à la direction de ladite Compagnie à Paris.

10<sup>o</sup> Faute par lesdits capitaine & armateur de remettre dans les susdits délais lesdits certificats en bonne & dûe forme, pour assurer à la Compagnie la perception de son droit de dix livres par tête de Noirs & Nègresses, grands & petits, lesdits capitaine & armateur seront tenus solidairement de payer à la Compagnie le susdit droit de dix livres par tête de Noirs & Nègresses, sur le pied du plus grand nombre d'esclaves qu'il soit possible de porter à un navire de même grandeur ; si mieux n'aime la Compagnie faire justifier par enquêtes ou autrement, & toujours aux frais de l'armateur, du nombre réel d'esclaves que ledit navire aura introduits.

11<sup>o</sup> La Compagnie réserve son recours contre l'armateur, dans le cas que faute par son capitaine ou par lui d'avoir remis à ladite Compagnie lesdits certificats d'introduction en dûe forme, elle ne fût pas en état de se faire payer par le Roi de la gratification de treize livres par tête de Noirs & Nègresses référés ci-dessus.

12<sup>o</sup> L'armateur sera tenu & responsable en son propre & privé nom, envers la Compagnie, de tous les faits de son capitaine qui l'intéresseront en France, à la côte d'Afrique & dans les colonies françaises, notamment pour la défense & interdiction de toutes escales & traites dans l'étendue de la côte d'Afrique comprise depuis le Cap Blanc jusques & compris la rivière de Gambie ; pour l'assujétissement à la visite des employés de la Compagnie le long de ladite côte ; pour le transport des Noirs aux colonies françaises & non ailleurs ; & pour la remise dans les colonies & en France des certificats d'introduction de Noirs ; le tout sous les peines & amende exprimées dans les articles précédens, & il en fera sa soumission au pied d'une copie de la présente permission.

13<sup>o</sup> Moyennant les susdites clauses & conditions, la Compagnie consent que l'armateur dudit navire jouisse des privilèges & exemptions de droits dont elle même a droit de jouir pour son commerce de Guinée, en vertu de la concession qui lui en a été faite par le roi en différens temps ; sauf & réservé seulement par la Compagnie & à son profit son droit de dix livres par tête de Noirs & Nègresses, & la gratification de treize livres, aussi par tête de Noirs & Nègresses, qui lui est accordée & payée par Sa Majesté.

La présente permission sera nulle si le vaisseau ne part pas d'un port de France dans l'espace de six mois à compter du jour de la date de la présente permission.

Et sera tenu le capitaine, s'il va à Juda, à son arrivée en ladite rade, de présenter sa permission au directeur dudit lieu, préposé par la Compagnie, & de la faire viser de lui ».

<sup>12</sup> On trouvera les mises au point les plus récentes sur ces estimations et sur la question des traites dans *Lorient, la Bretagne et la traite (XVII<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècles), Cahiers de la Compagnie des Indes n° 9/10*, Lorient, Musée de la Compagnie des Indes, 2006, 222 p.

l'image traditionnelle du trafic triangulaire. Elle a pour base principale le Sénégal, où elle négocie cérémonieusement avec les puissances africaines, se donnant les moyens de naviguer sur plusieurs centaines de kilomètres le long du fleuve. Elle s'exerce aussi en océan Indien, arrachant à Madagascar et au Mozambique les esclaves nécessaires à la mise en valeur des Mascareignes dans le cadre du commerce d'Inde en Inde, sans exclure des transports depuis le Sénégal, ce qui porte l'estimation globale à plus de 90000 personnes.

Mais ce sont les aspects indirects qui suscitent aujourd'hui la prise de conscience la plus stimulante, grâce aux initiatives de Brigitte Nicolas, conservateur en chef du Musée de la Compagnie des Indes<sup>13</sup>. Tour à tour transporteur, promoteur de l'économie de plantation en Louisiane puis dans les îles de l'océan Indien, pourvoyeur contesté aux Antilles, friable détentrice d'escales africaines, impérieuse revendicatrice de son monopole auprès des armateurs particuliers, la Compagnie joue également, voire pourrait-on dire avant tout, un rôle fondamental dans les impératifs économiques « invisibles » préalables à la traite.

Une grande part des textiles du commerce asiatique vendus à Nantes puis à Lorient à partir de 1734, qui représentent 30 à 50 % de son chiffre d'affaires et qui, pour des raisons de protectionnisme vis à vis des producteurs du royaume, doivent être obligatoirement réexportés, servent à constituer une part fondamentale des cargaisons expédiées d'Europe en Afrique. Sans être inédite – Gaston-Martin la soulignait déjà largement en 1931 – cette imbrication des circuits indien et atlantique mérite d'être beaucoup plus mise en lumière que par le passé. Elle peut faire accéder la traite d'un statut secondaire à celui d'un élément central de l'activité de la Compagnie, ou à tout le moins d'un mortier qui maintient solidaires toutes les pierres de son édifice.

La traite est en tout cas très officiellement identifiée dans la réglementation interne de la navigation de la Compagnie, répartie en deux sous-ensembles dont on n'a peut-être pas souligné jusqu'à présent toutes les implications<sup>14</sup>. La plus saisissante est la discrimination qui s'exerce, au sein des personnels navigants, entre ceux de la première et de la deuxième navigation. Moins bien payés à la mer, ceux de la deuxième ne sont pas payés à terre, alors que ceux de la première y sont à la demi solde.

La différence est surtout notable dans les à-côtés qui permettent de démultiplier de manière considérable les revenus des personnels, notamment des officiers et des états majors, en les associant financièrement bien au-delà de leurs salaires à la réussite de la Compagnie. Ceux de la première navigation bénéficient de port permis, de pacotille – sommes pour acheter des marchandises – alors que ceux de la seconde doivent se contenter des gratifications qui leur sont accordées pour chaque, comme on disait, tête de nègre transportée d'Afrique jusque sur son lieu de servitude<sup>15</sup>.

---

<sup>13</sup> Que nous remercions tout particulièrement pour sa relecture d'une première version de ce travail et pour les nombreuses et pertinentes remarques dont elle nous a fait bénéficier.

<sup>14</sup> Le titre II du règlement de 1733 organise ces relations en « première navigation » [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] et en « seconde navigation », soit les vaisseaux destinés « Pour la traite des noirs à l'isle de Madagascar, & leur transport aux isles de Bourbon & de France, ou ailleurs. Pour le transport des noirs, de la coste de Guinée aux isles françaises de l'Amérique. Pour le transport des noirs, du Senegal aux mêmes isles. Pour le Senegal, & faire de là leur retour en France avec des cargaisons de gomme. Et enfin pour tous les lieux, autres que ceux qui ont esté designez dans le département de la premiere navigation ».

<sup>15</sup> Le titre VIII du règlement de 1733 traite « Des gratifications qui seront accordées dans la seconde navigation ».

Article premier : « Il n'y aura point de port-permis dans la seconde navigation : la compagnie accordera seulement des gratifications aux officiers de l'estat major, au chirurgien major & au maistre de chaque vaisseau qui sera expédié pour la traite des Noirs de Madagascar, de la coste de Guinée ou du Sénégal ».

Les articles II à IV répartissent entre eux « par teste de Noir » 6 livres « pour les Noirs transferez de l'isle de Madagascar, & introduits vivans aux isles de Bourbon & de France, suivant les certificats des conseils des lieux » ; 20 livres « pour les Noirs transferez de l'isle de Madagascar, & introduits vivans en d'autres lieux que les isles de Bourbon & de France, suivant les certificats des personnes qui y seront chargées des affaires de la compagnie » ; 15 livres « pour les Noirs, transportez de la coste de Guinée, & introduits vivans aux isles françaises de l'Amérique, suivant les certificats des correspondans ou agens de la compagnie » ; 10 livres « pour les Noirs transportez du Senegal, & introduits vivans aux isles françaises de l'Amérique, suivant les mêmes certificats des correspondans & agens de la Compagnie ».

L'article V spécifie que « Les capitaines auront en outre un pour cent de gratification sur le montant du prix de la vente de toutes les cargaisons de Noirs, autres que celles qui seront destinées pour les isles de Bourbon & de France, attendu qu'ils seront chargez de la vente des cargaisons aux isles françaises de l'Amérique, conjointement avec les personnes que la Compagnie y aura préposées à la direction de son commerce, ses agens & correspondans ».

L'article VI règle méticuleusement la dévolution des gratifications en cas de décès des bénéficiaires en cours de campagne. Enfin, l'article VII stipule que « Les gratifications énoncées dans le titre present, même celles pour raison du transport & de l'introduction des Noirs de Madagascar aux isles de France & de Bourbon, seront payables en France, au retour de chaque navire au port de l'Orient : mais le payement ne pourra en estre fait, qu'en rapportant par les capitaines, à la compagnie des Indes, des certificats de l'introduction & de la vente des Noirs de leurs cargaisons, comme aussi, si la traite leur en a esté commise, des pièces justificatives de leur bonne gestion, le tout en la forme que la compagnie leur aura prescrite ».

Tout se passe comme si, selon le fameux principe du diviser pour régner, tous les avantages étaient réservés aux équipages destinés à l'Asie, savant jeu de la carotte et du bâton, la contrainte hiérarchique ne s'exerçant pas seulement entre les officiers et les marins, mais surtout entre ceux admis ou non à la destination la plus lucrative<sup>16</sup>. Les autres faisant leurs preuves dans l'Atlantique, ou pouvant y être relégués en cas de manquement. Sous réserve d'approfondir la question – la Compagnie échouant par exemple à inventer et à imposer une culture d'entreprise commune à des personnels qui seraient restés avant tout fidèles à leurs identités initiales ; l'envergure mondiale de ses activités imposant une segmentation socio professionnelle différenciée selon les destinations géographiques et la spécificité des « produits » – la traite semble donc reléguée au plus bas de l'activité maritime de la Compagnie, avec l'espoir néanmoins pour ceux qui la pratiquent de s'en servir de marchepied pour parvenir jusqu'en haut.

Cela nous rappelle que pour ses milliers d'employés et de marins, elle représente un gigantesque accélérateur de destins individuels, où chacun peut gager de sa vie l'accès à la fortune comme la perte de sa propre existence. Dans ces époques de violence, de pénurie et de misère, la coercition et la contrainte s'étendent à tous les personnels. La Compagnie n'opprime pas que les noirs, puisqu'elle est aussi célèbre pour avoir embarqué de force vers la Louisiane les filles de la Salpêtrière, bon nombre de « bénéficiaires » de lettres de cachet, et que le recrutement des colons et des soldats, sinon des marins fortement encadrés par le système des classes, fait bien souvent litière de tout respect de la personne humaine.

Ces deux dernières notions sont absolument étrangères au statut des captifs<sup>17</sup>, au moment même où le monde maritime, confronté aux difficultés de recrutement de spécialistes aux indispensables et rares compétences professionnelles, réglemente le statut des gens de mer, ébauche d'un suivi par l'écrit de carrières personnelles qui répandent dans la douleur ce préalable à l'émergence de l'individu au sein de la société d'Ancien Régime.

## Le fonds d'archives de la Compagnie

À en croire sa réglementation et les publications de son archiviste, la Compagnie perpétuelle des Indes met en place dès le premier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle pour son fonctionnement courant un appareil documentaire capable de faire pâlir d'envie tout technocrate contemporain du records management. Elle possède même à Lorient son propre imprimeur pour se doter des innombrables formulaires dont elle use avec abondance.

Le suivi des stades « intermédiaire » et « définitif » n'a sans doute pas été, compte tenu de l'évaporation des archives centrales que tenait Dernis, à la hauteur de débuts aussi prometteurs<sup>18</sup>. Le fonds qui existe aujourd'hui à Lorient et qui reflète fort logiquement l'activité portuaire locale et les mouvements maritimes intercontinentaux des navires et des personnels, reste en revanche un ensemble homogène en provenance directe de la Compagnie.

---

<sup>16</sup> Le passage de la deuxième à la première navigation est une véritable promotion pour les personnels, difficile à obtenir. L'article II du titre III du règlement de 1733 spécifie que « ce sera seulement une récompense attachée aux services réels qu'ils auront rendus à la compagnie à différents égards, & notamment dans le transport des Noirs du Senegal, de la coste de Guinée ou de Madagascar, & dans la vente de ces Noirs aux isles françoises de l'Amérique ».

<sup>17</sup> Soixante quinze ans après sa parution, nous ne connaissons pas de définition plus marquante que celle développée par GASTON-MARTIN, pages 16 et 17 de son *Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'ère des négriers (1714-1774) d'après des documents inédits*, Paris, Librairie Félix Alcan, 1931. « On ne peut pas trouver trace non plus d'évolution dans les sentiments des négociants européens à l'égard de cette marchandise particulière. L'état d'esprit ordinaire des transporteurs est qu'ils ont affaire à un *bétail*, plus rétif et dangereux que tout autre, et de haut prix. Ils ne la maltraiteront pas systématiquement, à cause de sa valeur marchande, et prendront même de relatives précautions d'hygiène pour éviter les excès de mortalité. Mais ils châtieront les révoltés avec une cruauté indifférente qui s'appuie sur deux postulats : ces gens là sont hors de l'humanité, et le châtimement doit être tel qu'il fasse réfléchir les autres pour éviter le retour des mêmes actes. Nous ne pouvons ici songer à apprécier la valeur morale des faits que nous aurons à signaler, et ce chapitre préliminaire n'a d'autre but que de faire le point, au début de notre étude. En 1715 donc, ainsi que Mellier l'exprimait, après Jacques Savary, l'opinion commune en France est que la traite des nègres est un commerce lucratif, du reste dangereux et difficile, que les négociants y sont beaucoup plus aptes que les compagnies ; et que le « *bétail* » ainsi traité, probablement moins malheureux en esclavage qu'en liberté, ne saurait être regardé autrement que n'importe quelle autre denrée d'échange. »

<sup>18</sup> Voir la présentation des sources et de la bibliographie la concernant en H pp. 927 à 1016.

En prenant la peine – exercice fort prisé par les temps qui courent au sein du département Marine du service historique de la Défense – de créer un plan de classement à partir du règlement de 1733, on obtient l'articulation générale suivante :

- 1.1. : la correspondance des autorités, à commencer par le directeur du port de Lorient, commandant absolu de toutes les opérations maritimes de la compagnie,
- 1.2. : les projets annuels d'armements,
- 1.3. : les états de gestion des officiers de la première et de la deuxième navigation, certificats de service rédigés par les capitaines et les responsables de la compagnie, brevets d'entretien pour la première navigation, registre des écrivains, aumôniers, chirurgiens majors, maîtres et premiers pilotes, listes générales d'embarquement,
  
- 2.1. : les dossiers d'armement par vaisseau, regroupant l'inventaire général d'armement, le registre des agrès, appareils et ustensiles, armes et munitions de guerre, les registres des articles des différents maîtres, celui du coffre du chirurgien, celui des vivres et des boissons et des rafraîchissements des malades,
- 2.2. : les inventaires au départ et états de consommations des poudres et munitions, futailles,
- 2.3. : les dossiers de désarmement, inventaires et états de consommation pendant la campagne, avec estimation de l'état des éléments restitués,
  
- 3.1. : les rôles et les revues d'équipages à l'armement et au désarmement,
- 3.2. : les états des changements, des remplacements, des dépôts dans les concessions et comptoirs et des pertes des marins et des soldats au cours du voyage,
- 3.3. : les ordres d'embarquement de passagers,
- 3.4. : les états de malades et journal du chirurgien,
- 3.5. : les inventaires des morts, procès verbaux de dépôt et de ventes, récépissés de remises aux caisses des comptoirs,
  
- 4.1. : les certificats de réception des vivres et des boissons pour l'équipage et pour les comptoirs, avec les récépissés de livraison ou d'embarquement, les procès verbaux de visite et d'avaries, déchets ou coulage des aliments, les états de distribution des vivres à l'équipage, les comptes de gestion des tables des capitaines, les états d'avitaillement en cours de voyage,
- 4.2. : le registre journal des consommations du bord, tenu par l'écrivain et visé par le capitaine, les pièces justificatives des soins à terre pour les malades,
  
- 5.1. : les connaissements des chargements au départ de Lorient, les factures et connaissements des cargaisons de retour, les certificats sur les raisons du non remplissage complet du navire, ou au contraire du refus de prendre des marchandises en surcharge,
- 5.2. : les récépissés de port permis, de petit port permis ou de pacotille, les décomptes de solde, tableaux de gratifications et pièces justificatives de pertes et de ventes des Noirs,
  
- 6.1. : les ordres et instructions de navigation, registres de procès verbaux, dépositions à la mer, ordres écrits,
- 6.2. : les journaux de navigation, extraits de navigation, états d'observations à la mer des officiers, examens d'hydrographie, documents sur les qualités des vaisseaux,
  
- 7.1. : les papiers des ventes de marchandises.

S'il est de bon ton d'affirmer depuis Legrand – qui trace de sa destinée une description des plus pathétiques<sup>19</sup> – que le fonds ne représente plus qu'une infinitésimale partie des documents initiaux, la véritable catastrophe archivistique rencontrée par les dossiers survivants est sans équivoque le démembrement typologique des plus destructurants, aggravé par la dissociation traumatique en curiosa des papiers les plus intéressants, que ce digne professeur de lycée leur fit subir de 1909 à 1913.

---

<sup>19</sup> Voir *l'inventaire des archives de la Compagnie des Indes (sous-série 1 P) des archives de l'arrondissement maritime de Lorient*, Paris, Imprimerie de la Marine, 1978 par A LEGRAND, Félix MAREC, revu et corrigé par Geneviève BEAUCHESNE et Jean-Bernard LACROIX, 131 p.



En attendant de procéder à la reconstitution virtuelle de la filiation organique et de l'articulation fonctionnelle des documents, à laquelle la numérisation pourrait prêter un minimum de fluidité, contentons-nous de présenter le diagnostic suivant :

- 1 : la correspondance conservée n'est pas négligeable pour les décennies 1740 à 1770, de même qu'un certain nombre de documents d'intérêt local sur le fonctionnement direct du port de Lorient, son emprise domaniale et la société lorientaise, et les états de gestion générale du personnel sont fort présents.
- 2 : les dossiers techniques sur les navires, la construction navale, les inventaires d'armement et de désarmement des bateaux et les opérations d'investissement associées sont exhaustifs de 1746 à 1769.
- 3 : les pièces de gestion des équipages forment vraiment le cœur du fonds, et la comparaison avec les inventaires manuscrits réalisés au XVIII<sup>e</sup> siècle montre qu'elles ont été sauvegardées méticuleusement. On peut y rencontrer potentiellement la trace de tous les marins, de tous les officiers, d'une grande partie des soldats et des passagers, embarqués à un titre ou à un autre sur les navires de la Compagnie, à ce « détail » près : celle-ci gère des équipages. Il n'y a donc pas de dossiers individuels et il faut « aller à la pêche » pour retrouver quelqu'un au hasard de dizaines d'embarquements potentiels.
- 4 : les suivis journaliers de consommation ont été largement exterminés, même s'il n'est pas rare d'en trouver.
- 5 : les destructions les plus importantes ont concerné en priorité les papiers de gestion des cargaisons, ce qui nous prive d'une source particulièrement précise sur la traite<sup>20</sup>.
- 6 : les dossiers liés à la navigation<sup>21</sup> sont aujourd'hui conservés dans leur intégralité en sous-série 4 JJ du fonds Marine mis en dépôt aux Archives nationales.
- 7 : les registres de gestion financière et des ventes aux enchères qui chaque année au début du mois d'octobre font venir à Lorient des acheteurs de l'ensemble du royaume, forment un ensemble assez conséquent<sup>22</sup>.

Au total, nous ne pouvons que nous incliner avec déférence devant nos anciens. Les éliminations des points 4 et 5 sont tout à fait légitimes une fois validées les gestions, surtout lorsque l'on tient compte du fait que l'élément de référence est l'assortiment général de la vente globale annuelle des marchandises, sans souci des navires qui les ont transportées.

Même si à première vue cela est directement dommageable pour l'histoire de la traite, il n'est pas dit que le port ait conservé dès l'origine beaucoup de dossiers spécifiques sur le sujet : il ne s'occupe pas des ventes aux Antilles, le suivi financier de la deuxième navigation doit se tenir plutôt à Paris qu'à Lorient, et les papiers concernant les possessions d'outre-mer sont limités à quelques affaires concernant des personnes qui y sont affectées.

La documentation subsistante reste néanmoins capable de pallier une part non négligeable de ces amputations, qu'il ne faudrait surtout pas interpréter comme le fruit d'une quelconque malignité de la

---

<sup>20</sup> L'article III du titre XXVII consacré aux connoissemens spécifie : « Que si le chargement des vaisseaux consiste en Noirs, il en sera usé de même pour la confection et la décharge des connoissemens. Mais en outre le capitaine sera tenu de rapporter en France des procès verbaux, par ordre de dates, des pertes qu'il aura faites sur sa cargaison, pendant son voyage, du lieu de la traite des Noirs au lieu de leur destination, & au surplus un certificat conforme aux instructions de la compagnie, qui constate la remise qu'il aura faite de Noirs vivans aux conseils des lieux ou aux personnes qui y seront préposées en chef à la direction des affaires de la compagnie ».

<sup>21</sup> L'article VI du titre X consacré à la sûreté de la navigation indique qu'à chaque capitaine confronté à une destination nouvelle « il luy sera en outre fourni des archives du port de l'Orient, un journal d'une pareille navigation, s'il s'y en trouve ». Dans cette perspective, l'article premier du titre XXX, consacré aux divers, stipule que « Les copies des journaux de navigation, que les capitaines, premiers lieutenans, autres officiers, & premiers pilotes, seront tenus, au retour de chaque voyage, de remettre au port de l'Orient, avec les copies des cartes & plans qu'ils auront pû lever, seront déposées aux archives du port : & chaque capitaine, comme aussi chaque premier pilote, sera en outre tenu de remettre, quinze jours au plus tard après le désarmement du vaisseau, le double des mêmes cartes & plans, au département de la marine de la compagnie à Paris, avec un extrait de son journal, & un mémoire sur ce qu'il aura remarqué, tendant à rectifier ou perfectionner la navigation ; pour estre le tout déposé aux archives ».

Confiés à Jean-Baptiste d'Après de Mannevillette, ces documents servent à établir le *Neptune oriental*. Ils sont transférés de Lorient au Dépôt de la Marine à Paris en 1780, après la mort de l'hydrographe. Voir Manonmani RESTIF, *Routiers de navigation et instructions nautiques*, dans Annie CHARRON, Thierry CLAERR et François MOUREAU, *Le livre maritime au siècle des Lumières. Édition et diffusion des connaissances maritimes (1750 – 1850)*, Paris, Presses universitaires de Paris Sorbonne, 2004, pp. 133-148.

<sup>22</sup> Il n'est pas interdit de penser qu'une bonne part de ceux qui manquent sont conservés dans les cartons Ms 12404 à 12429 des archives de la Bastille à la bibliothèque de l'Arsenal depuis l'incarcération en 1782 de Michel Droneau, caissier de la Compagnie à Lorient. Documents retrouvés par Jean-Michel ANDRÉ, *Les engagés de la Compagnie des Indes. Marins et ouvriers (1717 – 1770)*, Vincennes, Service historique de la Marine, 2004, p.185. La prise de connaissance de première main de ces documents fait partie de ces nombreuses bonnes résolutions que nous avons tous...

part de leurs auteurs du XIX<sup>e</sup> siècle. Pour s'en convaincre, il suffit de s'intéresser à la place que la thématique de la traite occupe à l'époque dans les collections des bibliothèques de la Marine.

Celle-ci ouvre en effet au public en 1836 à Lorient, comme dans les autres ports militaires, la bibliothèque d'instruction prévue par le décret du 27 pluviôse An II, dont la mission première est de fournir les éléments de culture générale et scientifique nécessaires à l'exercice des responsabilités professionnelles de ses officiers. Son système d'organisation, basé pour gagner de la place sur des collections rangées par format dans l'ordre chronologique d'arrivée, nécessite des instruments de recherche thématiques pour s'y retrouver.

Dans la table des divisions et subdivisions de son *Catalogue général des livres composant les bibliothèques du département de la Marine et des colonies*, Bajot, « surveillant général », évoque en 1838 la question dans la partie de législation et administration concernant la Marine et les colonies : titre III : droit colonial dans toutes ses parties, où il insère le code noir ; titre VI : administration des colonies en particulier : sous partie I, règlements, mémoires, etc. sur le régime et l'administration des colonies, systèmes de colonisation, et surtout très explicitement dans la sous partie II : règlements, mémoires, etc. sur la traite, l'esclavage, l'affranchissement, etc.

Le service historique de la Marine, qui possède de 1919 à 2005 l'originalité de gérer au même niveau d'importance ses archives, ses bibliothèques et sa recherche, ne fait pas figurer la notion de traite des noirs au plus haut degré de la rubrique de classement qu'il publie en 1954. On y accède facilement en revanche par celles consacrées à Esclavage (en général et par pays) : généralités, abolition, code noir, esclavage barbaresque, galères, histoire, rédemption des captifs (missions), traite des noirs ; et à Négriers (bâtiments) voir aussi tables Colonies (esclavage) et Esclavage (traite des noirs).

Ultime classification à ce jour, la version 0.1 du thésaurus REAL élaboré sous la direction de Catherine Junges en vue de l'indexation de la « mégabase » collective des bibliothèques du service mise en ligne sur Internet le 3 septembre 2004<sup>23</sup>. La traite des noirs y figure dans le domaine de l'économie maritime, sous domaine transport et commerce maritime, comme descripteur spécifique du commerce maritime. Les non descripteurs commerce triangulaire, traite des esclaves, traite négrière, y sont renvoyés, de même que le terme associé esclavage.

Le public qui fréquente la bibliothèque du port de Lorient est donc très régulièrement alimenté depuis plus d'un siècle et demi en publications sur la traite des noirs, qu'elles soient officielles, polémiques ou historiques, qui constituent un axe important de sa politique d'acquisition. Et il peut directement les confronter aux documents originaux issus de l'activité de la Compagnie des Indes et de la Marine.

## Soixante-dix ans de la vie d'un fonds

Il convient donc désormais de nous intéresser à l'impact de ce capital documentaire sur la société contemporaine, à la vie du fonds. Comment le fonds de la Compagnie des Indes a-t-il permis de contribuer ces dernières décennies, au fur et à mesure de l'évolution des idées et de l'actualité, à l'étude et à l'intérêt apportés au sujet de la traite des noirs ?

Saluons en priorité l'œuvre de Geneviève Beauchesne<sup>24</sup>, sans qui le fonds n'aurait pas survécu à la Seconde Guerre mondiale. Mis à l'abri en septembre 1939 au château de la Forêt en Languidic, il échappe aux bombardements de 1943 et rejoint Kernével en 1946 puis Lorient en 1952. Dans le contexte de pénurie lié à la période de la reconstruction, il ne fait l'objet que de demandes de recherches très ponctuelles, où la traite n'est évoquée qu'une fois en vingt ans : Madame Chiché-Auvigne, du Pellerin, qui s'intéresse en 1957 à l'état sanitaire des noirs transportés en traite<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> Voir *REAL, thésaurus du service historique de la Marine*, version 0.1, Vincennes, service historique de la Marine, 2003, 397 p. Ce travail s'inscrit dans la continuité de tentatives d'orchestration documentaire progressivement affinées depuis 1992.

<sup>24</sup> Nommée en 1938, Geneviève Beauchesne, née en 1908, est le premier conservateur chartiste à prendre la direction des archives et de la bibliothèque du port de Lorient. Après le traumatisme de la débâcle de 1940, qu'elle refuse de toute son énergie, et de la destruction de la majeure partie de ses fonds lors des bombardements de 1943, elle consacre sa vie entière à la gestion de son service jusqu'à son départ à la retraite en 1974, puis continue à travailler quotidiennement sur les archives jusqu'en 1986.

<sup>25</sup> Il s'agit d'une des thèses de médecine de la faculté de Nantes impulsées par le docteur Jean-Pierre Kernéis sur le thème des « chirurgiens navigants », et publiée par le docteur Marie-Claire Chiché, *Hygiène et santé à bord des navires négriers au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Foulon, 1957,

Si la plupart des rares grands noms de la recherche en histoire maritime et coloniale de l'époque passent par Lorient ou se font expédier des documents en consultation, la réémergence locale publique des préoccupations historiques se fait lors de l'exposition *Lorient et la mer, 300 ans d'histoire 1666 – 1966*, qui marque symboliquement la fin de la période de la « résurrection » d'après guerre et le tricentenaire de la naissance de la ville. La traite y est représentée par quatre documents sur les 814 rassemblés à l'hôtel de ville<sup>26</sup> en cette marquante occasion.

Dès l'année suivante, André Garrigues, conservateur de la bibliothèque municipale de Lorient, réalise une nouvelle exposition sur *Lorient et l'Afrique noire aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, du 22 septembre au 22 octobre 1967, pour laquelle il emprunte 23 articles, dont un bon nombre des documents du dossier Lambert sur la traite au Sénégal<sup>27</sup>.

S'ouvre alors une période marquée par deux phénomènes. À la présentation ponctuelle de quelques documents épars, épaves émouvantes glanées pour leur dimension insolite ou pittoresque, peu éclairées par des cartels superficiels ayant bien du mal à franchir le seuil de l'anecdotique, s'ajoutent

---

95 p. Comme la plupart des thèses de ce genre, elle compile la bibliographie disponible à l'époque, passant en revue au fil de citations ponctuelles le navire négrier, le rôle du chirurgien, la santé à bord du navire négrier. Quant à la synthèse, elle s'exprime dans la conclusion suivante :

« Ce n'est certes pas notre intention de prétendre que les voyages de traite étaient d'aimables croisières, où tous vivaient fraternellement dans une ambiance idyllique et où, au milieu des chants et des danses, les marins lutinaient les négresses, sous l'œil paternel d'un capitaine jovial. Mais ce serait une exagération presque aussi grande que d'imaginer tous les navires négriers comme des enfers flottants où les noirs, entassés dans des géhennes, croupissaient dans leurs ordures, martyrisés par des matelots ne pensant qu'à les torturer.

Il est indiscutable que les installations des entreponts étaient plus que sommaires, très malsaines, et le sort des nègres qui y vivaient parfaitement digne de pitié.

On ose à peine penser à la puanteur et à la chaleur qui devaient régner dans les parcs à captifs dès que la tempête empêchait la traditionnelle récréation et, partant, l'aération et le nettoyage.

Mais, s'il en était ainsi, ce n'était pas par désir de maltraiter systématiquement les esclaves. Au contraire, on essayait, dans la mesure du possible, de rendre cet inévitable entassement un peu plus supportable : on tentait aussi de donner aux noirs une nourriture à peu près saine, pas trop différente de leurs aliments habituels.

Ce n'était pas le seul souci d'humanité qui inspirait aux armateurs les mesures d'hygiène qu'ils imposaient aux capitaines, sûrement bien davantage le désir de voir arriver aux Isles une cargaison en bon état, facile à vendre avantageusement. Mais, il n'en est pas moins vrai que toutes les instructions sont inspirées par la même préoccupation : arriver, à force de soins, de précautions et de propreté à diminuer la mortalité.

Quant aux marins, ce n'étaient certes pas des sentimentaux. Ils ne se posaient pas de question sur la légitimité des déportations qu'ils aidaient à accomplir.

Il était admis partout que les nègres seraient mieux en pays chrétien que soumis à des roitelets qui les tyrannisaient. L'équipage le [92] croyait et ne cherchait pas plus loin. Il n'avait aucune raison d'en vouloir aux noirs.

Sûrement parmi eux, il y avait des brutes ivrognes. Mais, même s'ils avaient le désir de maltraiter les captifs, l'état major ne les eut pas laissés faire.

Les châtiments corporels sévères étaient réservés aux cas graves et le capitaine n'aurait pas voulu perdre, par la faute d'un matelot ivre, la précieuse prime d'un captif.

Le chirurgien du bord n'était pas, non plus, l'officier de santé ignare qu'on en a voulu faire.

Evidemment, c'était presque toujours un jeune, très jeune même, dont l'expérience pratique se résumait à bien peu de chose. Mais, pour avoir le droit de s'embarquer, il avait passé le même examen que ses confrères de la flotte de commerce non négrière. Il était soumis aux mêmes règlements, tenu aux mêmes obligations. Son coffre devait contenir les mêmes drogues et les mêmes médicaments.

Il n'y avait pas de statut spécial pour le chirurgien du navire de traite.

Sa thérapeutique était celle en usage au XVIII<sup>e</sup> siècle sur tous les bateaux, qu'ils soient bâtiments de guerre ou de commerce. Il était seulement gêné pour l'appliquer par des conditions matérielles défectueuses.

Même si nul souci d'humanité ne l'avait poussé à venir apporter ses soins aux noirs, même si l'esprit de lucre seul l'avait conduit à choisir ce type de navire, il avait tout intérêt à ne pas négliger ses malades, à les soigner de son mieux, pour toucher le plus de primes possibles.

Mais, si certains estimaient qu'ils avaient fait tout leur devoir lorsque « ils avaient donné un moyen de vomir aux nouveaux esclaves, afin que les angoisses endurées n'aient pas de suites fâcheuses pour leur santé » et se contentaient d'accomplir un travail de vétérinaire, d'autres voyaient un autre rôle à remplir.

Et nous espérons qu'ils étaient les plus nombreux ceux qui, avec MAREES, pensaient qu'ils devaient « examiner les esclaves tous les jours, avoir des soins spéciaux pour les malades, enlever leurs chaînes et être leur père ».

<sup>26</sup> A la section sur l'administration de la compagnie des Indes, le n° 279 : arrêt du conseil du 27 septembre 1720 abolissant les lettres patentes de janvier 1716 autorisant le libre commerce des Nègres et de la poudre d'or sur les côtes d'Afrique et accordant à la Compagnie des Indes le privilège exclusif de ce commerce.

A la section côte d'Afrique du chapitre consacré aux établissements et aux comptoirs de la compagnie des Indes, les numéros 510, scène de la traite des Nègres, coupe et vaisseau d'un vaisseau de traite ; 511, récit des difficultés rencontrées pour la traite à Madagascar, extrait du journal de voyage du *Griffon*, vaisseau de la compagnie des Indes, en 1735 – 1737 ; 512, récit de la découverte d'un vaisseau anglais, la *Marie* de Londres, désemparé et échoué, dont l'équipage avait été massacré par des esclaves noirs mutinés, extrait du journal de voyage de la Gloire, vaisseau de la compagnie des Indes, en 1742.

<sup>27</sup> André Garrigues a des relations privilégiées avec l'Afrique, où il séjourne plusieurs mois au Niger pour le compte de l'UNESCO. Il renouvelle ces présentations d'archives au grand public au sein d'expositions temporaires annuelles présentées l'été sous les combles de la mairie, qu'il transforme en 1994 en musée permanent de la Compagnie des Indes, implanté à la citadelle du Port-Louis dans le sillage du projet avorté du grand musée de la mer pour l'Atlantique.

les premiers travaux de dépouillements systématiques susceptibles de renouveler les connaissances jusqu'alors admises<sup>28</sup>.

Jean-Michel Filliot, de l'ORSTOM, vient en 1968 pour sa maîtrise sur la traite des esclaves aux Mascareignes. La même année, Jean Mettas se présente pour une thèse de doctorat sur la Guinée portugaise, promise à la féconde évolution que l'on sait. Les recherches de curiosité personnelle ou les travaux de maîtrise ne font ensuite plus relâche, mais les rythmes de la connaissance étant ce qu'ils sont, il y a toujours un temps de latence entre les dépouillements, les synthèses et les publications, et que dire de leur diffusion dans le grand public, sans même évoquer les prises de conscience qu'elles y peuvent engendrer ?

Responsable du service historique de la Marine à Lorient de 1976 à 1978, Jean-Bernard Lacroix relève plus de 1200 décès pour environ 2700 employés et soldats de la Compagnie ayant séjourné au Sénégal<sup>29</sup>.

En 1979, Jean-Yves Blot relance l'intérêt pour Paul et Virginie par son expédition d'archéologie sous-marine à l'île Maurice sur l'épave du *Saint-Géran*, victime de l'un des naufrages les plus dramatiques de l'histoire de la Compagnie, dont le rôle d'équipage est exploité par Raymond Hein<sup>30</sup>.

En 1980, Hubert Gerbeau consulte pour ses travaux sur la Réunion au XIX<sup>e</sup> siècle les archives de la division navale de l'océan Indien, où la Marine a pris la place de la Compagnie, entretenant des relations ambivalentes avec la traite illégale<sup>31</sup>.

En 1981, l'achat en vente publique à Lorient, les 14 et 15 mars, du « journal de bord négrier » – en fait journal des dépenses – de l'*Aimable Thérèse*, de Bordeaux, du 10 septembre 1771 au 27 mai 1772, renforce une amicale complicité avec Jean Polak, le libraire spécialisé en Marine et Voyages de la rue de l'Échaudé, alors en quête discrète d'impressions d'escadres pour compléter sa bibliographie<sup>32</sup>.

Au même moment, l'ébauche de maîtrise de Françoise Jaguin, sous la direction de Serge Daget, nous révèle la participation directe de la Compagnie à la traite négrière vers la Louisiane et nous permet trois années durant de glisser un orteil dans un univers de la bourgeoisie nantaise riche de nombreux vestiges de l'époque.

---

<sup>28</sup> Incarnées notamment par le remarquable ouvrage de GASTON-MARTIN, *Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle. L'ère des négriers (1714-1774) d'après des documents inédits*, Paris, Librairie Félix Alcan, 1931 – qui pour mémoire présente en illustration noir et blanc de sa page de titre le même document que le présent guide sur sa couverture couleurs – et par les pièces présentées par le musée des Salorges, au fin fond du bâtiment du harnachement du château de Nantes, notamment la célèbre vue de la *Marie Séraphique* en rade du Cap Français lors de son troisième voyage d'Angole, en 1772 – 1773.

<sup>29</sup> Son travail sur *Les Français au Sénégal au temps de la Compagnie des Indes de 1719 à 1758*, est publié à Vincennes par le service historique de la Marine en 1986, avec pour idée force, pp. 8-9 : « Ainsi le coût humain de la traite, s'il a été énorme pour les populations africaines, cela est parfaitement connu, a été également impressionnant pour des populations européennes, victimes des compagnies dont le seul souci était le profit commercial et qui par l'appât de salaires décents et l'assurance d'un travail arrachaient à leur pays des hommes voués à une vie de disette et de chômage. Quand ils partaient, et sans doute le savaient-ils, au moins l'un d'entre eux sur deux ne rentrerait jamais du Sénégal. Et pourtant ils partaient. C'était leur planche de salut, un espoir insensé, presque un suicide mais certains ne revenaient-ils pas avec quelque pécule tout en ayant assuré la subsistance de leur famille restée en France ? Pour certains ce fut le purgatoire, pour presque tous ce fut l'enfer, une vie plus dure encore, bien proche à plus d'un titre des conditions précaires de vie des Africains, une vie où la maladie devenait une compagne et la mort une délivrance ».

<sup>30</sup> *Le naufrage du Saint Géran. La légende de Paul et Virginie*, Paris – Ile Maurice, Nathan – éditions de l'océan Indien, 1981. Les dépositions des rescapés du naufrage mettent en évidence, pp 127 et 143, l'envoi de captifs depuis le Sénégal vers l'océan Indien dans les termes de comparaison suivants :

« Le Saint Géran sorti de L'Orient le 24 mars, et vingt deux jours après arriva à Gorée où on embarqua sur le vaisseau 20 noirs et dix négresses tant yolofes que bambaras. Un de ces noirs fut étranglé par le tournevis en virant au cabestan pour roidir les haubans et une négresse morte de maladie. On avoit perdu dix hommes morts pendant la traversée, et en arrivant à vue de l'Isle de France, il y avoit plus de cent homes sur les cadres ».

« Ils étoient party de France le 24 mars, avoient relaché à Gorée où l'on avoit embarqué 20 noirs et dix négresses. Il n'y a eu aucuns incidens dans leur navigation qui a été très heureuse quoy qu'un peu longue ».

<sup>31</sup> *L'inventaire des archives de la division navale de l'océan Indien (sous-série 4 C des archives de l'arrondissement maritime de Lorient)* réalisé par Geneviève BEAUCHESNE, est publié en 1982 à Vincennes par le service historique de la Marine.

<sup>32</sup> N° 164 du catalogue de la vente Le Quemeneur, Bellanger, Bienvault, *Livres rares du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècles et documents manuscrits sur Marine – Voyages, régionalisme*, devenu le n° 527 : « Livres de traite à la Cotte d'Or du navire l'Aimable Thérèse, capitaine Villeneuve » 1771 – 1772. [48 ff.] du catalogue des manuscrits de la bibliothèque centrale de la Marine à Vincennes. Ce document passionnant permet de suivre les opérations de traite jour après jour le long des côtes d'Afrique. Pour sa part, Jean Polak recense 12 ouvrages concernant la traite des noirs sur les 9627 qu'il décrit dans sa *Bibliographie maritime française depuis les plus reculés jusqu'à 1914*, Grenoble, Les Quatre seigneurs, 1976, 369 p. Le *Supplément* qu'il publie en 1983 avec sa fille Michèle, toujours à Grenoble chez Jean-Pierre Debbane, porte ce total à 20 sur 11074. La traite des noirs est une des 43 grandes subdivisions de l'index analytique beaucoup plus détaillé que celui du premier volume. Elle est subdivisée en abolition de la traite, bateau négrier, droit de visite, maladies dans les bateaux négriers, négriers et traite des noirs.

En 1982, Jean Boudriot commence à travailler sur la monographie de l'*Aurore*, navire négrier. Sa reconstitution des emménagements du bateau est un apport décisif de l'archéologie navale à la connaissance des conditions inhumaines du voyage<sup>33</sup>.

Le simple fait d'énumérer chronologiquement ces actes relevant de la sphère privée ou universitaire montre bien que quelle que soit la force d'interpellation du document ou l'approfondissement de sa pratique, elle n'est pas suffisante pour conduire à une modification des idées reçues ni à des répercussions particulières en matière de prise de conscience ou d'implication de la société à leur égard, s'il n'y a pas médiatisation et débat public.

C'est la bande dessinée qui à l'époque popularise les avancées de la recherche de la façon la plus pédagogique, la plus accessible et la plus esthétique. De 1979 à 1984, François Bourgeon fait fructifier dans les trois derniers volumes des *Passagers du vent* – le comptoir de Juda, l'heure du serpent et le bois d'ébène – une documentation de qualité qui renvoie avec pertinence à toutes les dimensions du sujet, n'hésitant pas à présenter en pages de garde la reproduction du plan du comptoir de Juda<sup>34</sup>.

Le passage à des manifestations d'ampleur collective est acté à l'occasion du tricentenaire du code noir en 1985.

Sollicités par Marie Colette Depierre, présidente de l'association « Le triangle d'ébène ; code noir, esclavage et mémoire nantaise », qui prépare tout un programme culturel en complément du colloque international organisé à l'initiative de Serge Daget à l'université de Nantes du 8 au 12 juillet 1985, nous nous retrouvons proches des échanges du moment : « qu'est-ce qu'on va faire, qu'est-ce qu'on ne va pas faire, qu'est-ce que l'on va pouvoir faire ? »

En pleine période de lutte contre l'apartheid, ces projets en partie avortés – la sélection de documents du fonds pour une éventuelle exposition attendra des jours meilleurs – créent de manière irréversible l'effet de disruption cher aux communicants. La petite plaquette à la couverture illustrée par l'affiche de Pierre Péron symbolise cette étape où la sortie du « non dire » par le « dire non » conduit du « oui peut-être » au « oui mais », pas en avant significatif vers le « mais oui ».

Avancée décisive : la publication du deuxième tome du *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle* de Jean Mettas, ce « jeune historien prématurément disparu »<sup>35</sup>, pour reprendre les termes du bordereau de la société française d'histoire d'outre-mer annonçant en janvier 1985 qu'elle vient d'en achever la publication<sup>36</sup>. Il recense les armements de la Compagnie des Indes à la traite, ce qui justifie amplement les 750 F – somme conséquente à l'époque – engagés immédiatement pour en commander un exemplaire.

Cet ouvrage est extrêmement important pour l'exploitation du fonds, car il permet de « cerner le sujet » en résolvant de manière indubitable la question du « combien ? ». Combien d'expéditions, combien de gens déportés ? On passe d'une situation où le document est avant tout un déclencheur d'émotion laissant la place aux conjectures les plus affectives, oasis perdue dans un désert d'interprétation, à un territoire observable scientifiquement, puisque l'on en a quantifié « objectivement » les limites.

Dès son arrivée, le « Mettas » devient un élément essentiel du projet d'action éducative (PAE) « Nantes, Lorient et la traite des Noirs », en histoire, français et économie, préparé de 1984 à 1986

---

<sup>33</sup> Jean BOUDRIOT, *Traite. Négrier L'Aurore, monographie au 1/36*, Paris, l'auteur, 1984. Jean Boudriot reste lui-même réticent sur le sujet : « Me permettant d'apporter ma contribution à la connaissance d'un sujet relativement mal connu : le négrier. La description du navire, notamment les installations intérieures, nécessitait quelques explications sur la traite. Il m'a donc paru justifié de consacrer un chapitre à une campagne de traite. Comme lieu de traite, j'ai retenu l'Angole et comme date, l'année ayant suivi la fin de la guerre d'indépendance américaine. Je me suis appliqué à être aussi simple et réaliste que possible, m'abstenant de prendre parti. La traite certes doit être condamnée, mais à toutes les époques, les « anti esclavagistes » n'ont-ils pas toujours sucré le café ? ».

<sup>34</sup> Pour qui s'intéresse un tant soit peu à l'iconographie maritime, c'est un plaisir toujours renouvelé d'identifier au fil des planches les sources dont il s'est directement inspiré, au détriment parfois de l'originalité du scénario.

<sup>35</sup> Le sujet de la traite négrière n'est pas tendre avec ses serviteurs, quand on pense – entre autres – à Jean Mettas (1941 – 1975) et à Serge Daget (1927 – 1992).

<sup>36</sup> « Ce très remarquable instrument de travail permet de reconstituer la traite française dans toute son ampleur ; le tome I consacré à Nantes a été suivi d'un second qui réunit tous les autres ports. Il s'agit là d'une documentation nouvelle et considérable et l'on peut penser que ce répertoire a de grandes chances d'être définitif. Aussi nous pensons qu'il pourra intéresser non seulement les spécialistes mais aussi les curieux de l'histoire portuaire et régionale. A titre d'exemple, nous vous joignons un fac-similé d'une page concernant votre ville ».

sous la conduite de Jacques Chérel, professeur d'histoire, par les élèves de premières A1 et B1 puis B3 et G1 du lycée Dupuy de Lôme de Lorient avec le concours des musées du château des ducs de Bretagne, des archives du port de Lorient et des associations « Regards croisés », CRISLA et MRAP – voyage au Sénégal et rencontre avec Maryse Condé à la clef – inauguré le 15 mai 1986 au centre de documentation et d'information du lycée, repris, subventionné et présenté au public local par la Caisse d'Épargne de Lorient puis à la bibliothèque municipale, alors au rez-de-chaussée de l'hôtel de ville, du 5 décembre 1988 au 5 janvier 1989<sup>37</sup>.

Les archives participent alors pleinement, par leur soutien aux initiatives des personnels de l'Éducation nationale<sup>38</sup>, à l'animation culturelle d'une ville de gauche très marquée par les associations tiers-mondistes, de coopération, de lutte contre l'apartheid, qui conjuguent leurs militantismes sur un rappel des valeurs des droits de l'homme stimulé par la préparation du bicentenaire de la Révolution française.

Autre dynamique de la société civile, les expériences de loisir scientifique développées à partir de 1982 au sein de la section histoire du comité culturel de l'arsenal de Lorient. Le sujet travaillé de l'automne 1985 à juin 1986 porte sur la *Valeur*, frégate de la Compagnie des Indes naufragée en rade de Lorient le 18 octobre 1751, après avoir effectué neuf voyages, dont quatre négriers. Les résultats sont présentés lors de l'exposition Art et Marine du 30 janvier au 8 février 1987, dont ils forment une part importante du catalogue. Polarités sur le navire et sur ses éventuels vestiges archéologiques, ils décrivent scrupuleusement les résultats de la traite sans en tirer toutes les conséquences, alors qu'ils sont un exemple caricatural du caractère de loterie abominable que constitue ce genre d'expéditions<sup>39</sup>.

Soutenue la même année 1987, la thèse de Philippe Haudrière fournit tous les éléments d'information sur la traite dont on puisse rêver pour faire une synthèse, sans avoir non plus conduit l'auteur à les relier en une cohérence spécifique.

Le plus émouvant, surtout pour un « jeune » conservateur qui case dans un coin de magasins en plein chantier le premier président en exercice de la Cour des comptes, est la démarche de Monsieur André Chandernagor, qui vient à titre personnel en juillet 1987 pendant plusieurs jours essayer en vain de retrouver la trace de ses ancêtres esclaves dans les archives de la Compagnie.

Au bout de quatre ans de coordination des travaux du bicentenaire de la Révolution française au pays de Lorient en tandem avec Gérard Le Bouedec<sup>40</sup>, la traite est toujours identifiée comme un des pans incontournables, mais secondaires, de l'activité maritime du port. Rattachés au tiers état, même si nombre d'entre eux, anoblis, se retrouvent disqualifiés pour les représenter, les négociants issus de la Compagnie des Indes font face à la noblesse et au clergé pour construire leur propre émancipation

---

<sup>37</sup> Il donne lieu à un dossier pédagogique de 68 pages qui complète l'exposition et qui présente de façon très documentée la découverte de l'Afrique par l'Europe, l'esclavage en Afrique, le trafic, le code noir, l'abolition, les plantations et l'esclavage aux Antilles françaises, la participation de Vannes et de Lorient au trafic négrier. Sa conclusion est : « C'est un fait indéniable que la Compagnie des Indes a participé au développement rapide de la ville de Lorient. Pourtant, on ne peut pas dire que c'est principalement le trafic négrier qui a aidé au financement de ce développement. En effet, celui-ci n'a pas fait naître, à l'inverse de Nantes et autres grandes villes enrichies grâce à ce trafic, des usines dont les matières premières étaient importées des colonies où travaillaient les esclaves noirs. Toutefois, il a constitué un complément appréciable, qu'à aucun moment les Lorientais n'ont remis en cause. Ainsi, le sang et la sueur des peuples d'Afrique ont contribué à l'essor de Lorient ».

<sup>38</sup> La mission éducative précède le « service », concrétisé en septembre 1987 par l'attribution à Gérard Le Bouedec de deux heures de décharge d'enseignement au profit du service historique, première confirmation officielle d'une étroite collaboration appelée à de bien plus amples développements.

Plus anciennement dotées, les Archives départementales du Morbihan ne sont pas en reste sur le sujet. Patrick André, dans son dossier sur *La Marguerite, heurs et malheurs d'un navire négrier vannetais (1749 – 1751)*, Vannes, service éducatif des Archives départementales du Morbihan, 1985 expose la vision des « gagne petit » vannetais à partir des dossiers de la série B du fonds de l'amirauté de Vannes. Il dépeint les hallucinantes mésaventures d'un petit navire expédié à la côte de Guinée pour traiter 180 noirs, capturé et pillé à l'aller en pleine paix par les « corsaires » algérois, réarmé à Marseille après avoir sacrifié le reste de sa cargaison lors d'un coup de tabac en Méditerranée, chassé manu militari par ses concurrents de tous les mouillages où s'éternise sa traite, pour finir incendié en Afrique la veille de son départ pour la Martinique avec la moitié de la cargaison prévue, son équipage – dont le propre fils de l'armateur – décimé par les maladies et capturé par les noirs.

<sup>39</sup> Pendant le premier, du 28 août 1736 au 8 avril 1738, 92 noirs meurent pendant les opérations de traite dans le golfe de Guinée. Des 543 qui sont embarqués vers Saint-Domingue, 408 décèdent pendant la traversée. Arrivé au Cap Français, le capitaine remplaçant essaye de vendre frauduleusement pour son propre compte 60 des 135 rescapés, et, démasqué par l'agent de la compagnie, déserte avec son premier lieutenant. Sur 82 personnes de l'équipage, 38 ne reviennent pas.

Lors du second, du 9 novembre 1738 au 10 août 1739, la vente de 352 hommes, 96 femmes, 16 garçons et 6 filles rapporte 439900 livres.

<sup>40</sup> Qui consacre alors son énergie à l'étude des milieux négociants lorientais dans le cadre de la préparation de sa thèse publiée en 1994 à la librairie de l'Inde sous le titre *Le port et l'arsenal de Lorient de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée. Une reconversion réussie (XVIII<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècles)*.

politique, en faisant désigner en leur sein un troisième député pour la sénéchaussée d'Hennebont afin de défendre spécifiquement leurs intérêts.

Un de leurs trois objectifs est d'obtenir la suppression du monopole de la Compagnie de Calonne, stigmatisé comme un insupportable privilège qui les prive de leur liberté de commerce en océan Indien. Dans cette perspective, tout le monde s'enflamme au nom de la Liberté. Dans le même temps, la traite n'est évoquée dans le cahier de doléances du tiers de la sénéchaussée que par deux des 182 articles<sup>41</sup>, d'une teneur bien éloignée des options fraternelles soutenues en d'autres lieux.

La correspondance du député du tiers, Joseph Delaville Leroux<sup>42</sup>, confronté aux ténors de l'émancipation, confirme largement cette position, surtout lorsqu'il reçoit l'adresse du 4 juin 1790 des représentants de la commune de Lorient à l'Assemblée nationale « au sujet d'une fermentation dangereuse qui règne parmi les nègres de nos colonies de l'Amérique. Ils vous prient de vouloir bien engager l'Assemblée à prendre en sérieuse considération cet objet important. Le péril est réel et demande que l'on en prévienne les suites, qui causeraient la ruine entière de nos établissements, et à la métropole un dommage inappréciable », proclamation de foi esclavagiste des plus vibrante<sup>43</sup>.

Cette controverse, envenimée par les retombées des événements des Antilles, cristallise au fil des mois les clivages de la société locale, au point de provoquer un des épisodes les plus violents de la Révolution sur Lorient. Le 15 septembre 1792, les ouvriers de l'arsenal finissent par balancer dans la cour de la maison commune la tête du citoyen Gérard, emblématique membre de cette « minorité de négociants avides et orgueilleux qu'il fallait abaisser si l'on voulait vraiment le triomphe de l'égalité républicaine<sup>44</sup> », qu'ils viennent de massacrer après avoir trouvé sur son bateau des fusils de traite qu'ils présument destinés à armer la Contre Révolution dans les îles.

---

<sup>41</sup> Article 109 : Que le député de la ville de l'Orient, pour le commerce, soit spécialement chargé de demander la continuation de la prime accordée pour l'importation des Noirs dans nos colonies et de suivre les réclamations contenues dans le mémoire qui lui sera remis par les fabricants de sardines.

Article 125 : que la prohibition de l'entrée s'étende sur les marchandises manufacturées ou de production étrangère de même espèce que celles de fabrique ou de production nationale, à l'exception de celles destinées pour la traite des Noirs, sous la condition de l'entrepôt réel.

<sup>42</sup> Conservée aux Archives communales de Lorient. Pour avoir voulu respecter à la lettre les directives de Jacques Charpy, directeur des Archives départementales d'Ille et Vilaine, qui ne conçoit pas une édition de texte sans appareil critique érudit, nous n'avons jamais réussi à terminer ce travail, qui en est toujours au stade décrit dans notre communication *La correspondance de Joseph Delaville Leroux, député lorientais du tiers aux États généraux*, pp 137 à 148 des actes du colloque de Saint-Brieuc – Ploufragan des 3-5 octobre 1990, *Les Bleus de Bretagne de la Révolution à nos jours*, Saint-Brieuc, Fédération « Côtes du Nord 1989 », 1991, 447 p.

<sup>43</sup> En voici le texte :

« Adresse à l'Assemblée nationale

Nosseigneurs de l'Assemblée nationale, Nosseigneurs,

Votre sollicitude s'est étendue jusqu'à présent sur tout ce qui pouvoit assurer la prospérité des Français. Vous avez brisé les chaînes qui nous asservissoient. Chaque fois que votre œil prévoyant a aperçu un abus pressant à détruire, il l'a fixé et il ne lui est jamais échappé.

Dans l'intérieure du royaume, il ne reste plus aux âmes honnêtes et vertueuses qu'à admirer vos travaux, à les bénir et à maintenir jusqu'à la mort les loix que vous avés si sagement créées.

Mais, Nosseigneurs, nous seroit-il défendu de vous supplier de porter aussi un instant vos regards au dehors ?

Nous y avons des frères et des Français, et nous apprenons que leurs propriétés, leur existence, sont menacés. Qu'un moment de silence encore de votre part peut opérer leur perte et entraîner la ruine d'une multitude de nos places de commerce, ainsi que d'une partie de nos manufactures.

Les Amis des Noirs ont prêché une doctrine que l'ordre et la nature ne doivent pas désapprouver, mais que les circonstances pouvoient leur commander de renvoyer à un autre moment.

La renommée n'a pas tardé de porter à Saint-Domingue ce nouvel évangile, ou peut-être les ennemis de la paix et de notre régénération ont-ils malignement anticipé sa publication pour arracher à la France la partie si précieuse de ses colonies que l'agriculture, les manufactures, la navigation, et le droit de propriété enfin, exigent aussi essentiellement que l'on ménage.

Des écrits que l'on a fait circuler chez les Noirs leur disent que l'Assemblée nationale et le roi veulent qu'ils deviennent libres, et qu'il n'y a que leurs maîtres à s'y opposer.

De là est résulté dans leur esprit une fermentation la plus grande. Cette fermentation a nécessité à son tour les précautions les plus suivies de la part des colons, et tous réciproquement se tiennent sur une défensive bien nuisible de toute part et qui, au premier signal, peut bien devenir funeste.

Le moment presse. Un mot de vous, Nosseigneurs, peut tout apaiser. Les Noirs tiennent encore à l'opinion. Une promesse peut les calmer. Une menace les intimidera.

L'amour des Noirs ne saurait prévaloir sur celui de ses concitoyens. Des hommes qu'on a sauvés à la fureur de leurs ennemis, qui n'existeroient pas s'ils n'avoient pas été achetés, ne doivent pas changer tout à coup la face de notre empire et lui faire perdre l'espoir de se jamais vivifier. Le mot de liberté prononcé à ces hommes peut anéantir nos plus belles ressources.

On a vu nos voisins se borner à discourir sur la nécessité de cette liberté, mais se donner de garde de la prononcer. C'est un appât de philosophie qu'ils ont tendu aux autres puissances. Ils ne demandent pas mieux que de les voir s'y prendre. Les Anglois ont ajourné la question à un autre parlement.

Nous osons vous supplier, Nosseigneurs, pour l'intérêt de tous les François, d'imiter en cet ajournement ces braves insulaires et de donner des ordres positifs pour que la tranquillité renaisse dans les colonies et que le commerce puisse y continuer son cours.

<sup>44</sup> Voir la relation qu'en fait Roger Dupuy, pp. 160 à 163 de Claude NIÈRES (Dir.) *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988, 319 p.

Sans que toute la mesure soit prise des raisons pour lesquelles chacun se mobilise à son égard, la question de la traite des noirs est donc ressentie, au moment du bicentenaire, comme la justification impérative des idéaux de liberté, égalité et fraternité, et comme la pierre majeure d'achoppement entre l'affirmation des droits de l'homme en 1789 et la défense « réaliste » des fondements de la réussite économique de l'époque.

Le grand spectacle multimédia « Lorient, l'été de la Révolution », projeté au soir du 24 juin 1989 et applaudi sur la place de l'hôtel de ville par près de 30000 personnes, réalisé par Olivier Bourbeillon à grand renfort d'effets spéciaux, lasers et pyrotechniques, prend pour fil conducteur le « journal intime reconstitué » de Marie Le Gall, fille d'armateur négrier écartelée entre ses sentiments humains et les intérêts économiques de sa classe<sup>45</sup>. Cette soirée clôture en apothéose une décennie d'effervescence culturelle dont les indicateurs des tableaux de gestion d'aujourd'hui seraient bien en peine de retranscrire l'intensité.

La période des restructurations de Défense qui s'ouvre à partir de 1991 pour toucher les « dividendes de la paix » modifie sensiblement le cours des choses. Il n'est plus opportun de continuer à faire valoir culturellement son capital documentaire pour promouvoir l'image de la Marine nationale, au moment où celle-ci se rétracte et cède aux collectivités territoriales le rôle d'institution de référence en matière d'aménagement local qu'elle assumait depuis le passage de témoin de la Compagnie des Indes en 1770.

Place désormais aux efforts de reconversion et au patrimoine. Les archives et la bibliothèque du service historique, de par le potentiel de recherche qu'ils ont permis d'exprimer les années précédentes, sont un des arguments non négligeables de crédibilité mis en avant lors des tractations qui aboutissent à l'ouverture sur Lorient, à la rentrée 1993, d'un DEUG d'histoire sous la forme d'une antenne délocalisée de l'université de Rennes II<sup>46</sup>.

Le fonds de la Compagnie des Indes prend également sa revanche de 1985 en prêtant du 15 juillet 1992 au 14 juin 1994 trois documents à l'exposition des Anneaux de la mémoire<sup>47</sup> qui marque la reconnaissance officielle par Nantes de son passé négrier.

En 1993, Françoise Got, membre de l'université du temps libre de Lorient, passe l'année à reconstituer l'activité négrière du port<sup>48</sup>. Elle estime à 156 navires et plus de 43000 captifs la contribution locale au trafic triangulaire de 1720 à 1790. Du dépouillement méticuleux du fonds de la Compagnie des Indes et des registres paroissiaux ressort un florilège de citations et de remarques saisissantes, malheureusement sans références, sur les drames de la traite et la place des noirs dans la société de l'époque, relativisant sans l'excuser la participation de la Compagnie à un trafic qui, semble-t-il toujours, la dépasse.

Parmi ceux qui rallient à la rentrée 1995 la nouvelle université de Bretagne-Sud pour prendre les postes de maîtres de conférences, il y a Olivier Pétré-Grenouilleau. Olivier, qui a largement à faire avec les documents qu'il exploite sur Nantes et ailleurs pour développer ses synthèses et avec qui nous échangeons informellement au quotidien sur le sujet quand c'est nécessaire, ne met guère le fonds à contribution. La maîtrise de Nolwenn Le Tréhour qu'il dirige en 1999<sup>49</sup> sur la traite des noirs lorientaise au temps de la Compagnie des Indes (1720-1770) confirme en les précisant les résultats antérieurs.

---

<sup>45</sup> Il subsiste de cette soirée *Lorient 1789. Spectacle de rue*, vidéo de 40 minutes réalisée par Jean-Luc Guillemoto et Jean Rio pour le compte de la ville de Lorient.

<sup>46</sup> Dans l'équipe soudée autour de Jean-Yves Le Drian, secrétaire d'État à la mer et maire de Lorient, on retrouve en première ligne François Chappé, conservateur des bibliothèques mis en fuite par l'informatique, « excellent homme » qui nous manque tant aujourd'hui et chaleureux conseiller culturel, qui vient s'installer sur Lorient où il rejoint Gérard Le Bouedec, placé sur orbite universitaire à l'issue de sa soutenance de thèse en Sorbonne, le 20 janvier 1993, juste à temps pour prendre en mains la nouvelle formation.

<sup>47</sup> *Exposition. Château des ducs de Bretagne. Les Anneaux de la Mémoire. Nantes-Europe. Afrique. Amériques*. Nantes, CIM Corderie royale, 1992. Ces trois documents sont les coutumes versées à des rois africains pour obtenir la permission de faire la traite ; l'état général des noirs et négresses qui ont travaillé tant dans l'entreprise des bois que sur l'habitation de la compagnie au port du sud, et depuis le 1<sup>er</sup> février 1756 jusqu'au 31 juillet 1759 ; le rôle d'équipage du navire le Duc de Noailles de la compagnie des Indes orientales.

<sup>48</sup> Voir son article *Lorient et la traite des noirs au XVIII<sup>e</sup> siècle*, dans les *Cahiers du Faouédic* n° 6, décembre 1993, pp. 5-30.

<sup>49</sup> Basée là aussi sur une très méticuleuse exploitation des archives de la Compagnie, cette maîtrise met en évidence le tonnage supérieur des navires qu'elle utilise et la valeur plus importante de la cargaison par tonneau, comparativement à ceux des autres ports du royaume, avant de détailler les routes et opérations de la traite lorientaise, puis les étapes chronologiques et les destinations géographiques de son exercice, identifiant une vingtaine d'armements ayant échappé à Jean Mettas. Elle conclut comme toujours, p. 122, que « Ce port breton n'a donc pas joué un rôle primordial pendant le siècle de l'apogée de la traite française, mais son rôle n'a pas été négligeable ». Les 176 expéditions recensées embarquent 41958 captifs au départ de l'Afrique.



Quelles que soient leurs qualités, un palier nous semble atteint lors de la décennie 1990 par les démarches individuelles de dépouillement sur des documents originaux exploités en l'état<sup>50</sup>. La traite négrière est le parfait exemple d'un sujet où la diversité des situations ponctuelles est si extrême que les coordonner en synthèse générale expose plus qu'ailleurs à la difficulté, dès lors que l'on veut sortir de l'anecdote ou franchir le cap du constat statistique le plus élémentaire.

Or cette conciliation du particulier et du général bénéficie depuis la fin des années 1980 de l'extraordinaire outil qu'est l'informatique, rupture technologique mais surtout méthodologique avec la période antérieure<sup>51</sup>. On peut désormais transcender l'approche ponctuelle ou qualitative par la constitution de corpus exhaustifs dont les données individuelles peuvent être saisies, figolées, fusionnées, filtrées et triées à volonté en fonction des points de vue les plus divers, tout en offrant une vision globale du sujet.

Les lecteurs qui se rendent aujourd'hui dans nos salles arrivent en ayant sous le bras un potentiel technique de recherche incommensurablement supérieur à tout ce qui pouvait exister dans les services les plus avancés il y a moins de vingt ans<sup>52</sup>. Canaliser et orienter ce potentiel vers la constitution de systèmes documentaires collectifs devient dans les années 2000 une des facettes les plus enrichissantes du métier d'archiviste, mais de longue haleine.

En attendant que le monde universitaire s'organise<sup>53</sup>, le milieu associatif et la société civile se révèlent fort réceptifs. La chance veut qu'en 1997 nous fassions la connaissance de Jean-Michel André, qui accepte de passer d'une recherche généalogique personnelle à la constitution d'un corpus global informatisé sur les engagés de la Compagnie des Indes<sup>54</sup> débouchant sur une réflexion sur ses ressources humaines qui intègre logiquement les esclaves.

La présentation de son livre, le 5 novembre 2005, aux membres du cercle généalogique Sud-Bretagne<sup>55</sup>, débouche sur un partenariat avec le service historique pour constituer une base de données exhaustive de toutes les personnes ayant à un titre ou à un autre embarqué sur les navires de la Compagnie des Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle. Son expertise en informatique débouche sur le « LOGiciel de saisie des Rôles en Informatique pour les Armements de Navires [LORIAN] » qui permet,

---

<sup>50</sup> Ce palier est aussi l'occasion de faire microfilmer en quatre tranches, de 2000 à 2003, l'intégralité du fonds, soit très exactement 166184 vues réalisées par les sociétés Flash Copy, Socotim et DPCi.

<sup>51</sup> Sans paraphraser les théoriciens de la société du savoir, le choc est au moins aussi important que celui de l'irruption des incunables chez les intellectuels de la fin du Moyen Âge. Nous en avons tenté une première expérimentation lors du colloque sur les flottes des Compagnies des Indes, tenu à Lorient du 4 au 7 mai 1994. Voir René ESTIENNE, *Les armements au long cours de la deuxième Compagnie des Indes (1717-1773). Tableaux tirés des sous-séries 1P et 2P des archives du port de Lorient*, Vincennes, service historique de la Marine, 1996, 133 p.

<sup>52</sup> Le premier disciple de ces pratiques nouvelles identifié à Lorient est Christophe Cérimo, aujourd'hui ingénieur de recherche à l'université de Bretagne-Sud, virtuose du MS DOS, qui met un terme définitif à la quiétude de la salle de lecture avec son Amstrad portable – à double lecteur de disquettes ! – en 1990.

<sup>53</sup> Les gains de productivité que permet l'usage de l'informatique sont en partie annihilés par l'abandon de la thèse d'État et la limitation à cinq ans de l'actuel doctorat. Le groupement d'intérêt scientifique d'histoire maritime qui depuis 2005 fédère à l'initiative de Gérard Le Bouedec les chercheurs et institutions concernés par les problématiques maritimes et littorales, et le projet Navigocorpus de regroupement de bases de recherche sur les itinéraires des navires de commerce du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, coordonné par Silvia Marzagalli, Pierrick Pourchasse et Jean-Pierre Dedieu, ont pour ambition d'infirmier largement ce constat.

<sup>54</sup> Voir Jean-Michel ANDRÉ, *Les engagés de la Compagnie des Indes, marins et ouvriers (1717-1770)*, Vincennes, service historique de la Marine, 2004, 277 p. et un céderom. Pilote de ligne à Air France, entreprise qui à deux siècles de distance n'est pas sans offrir quelques similitudes avec la Compagnie des Indes, il se fait affecter sur les destinations où il souhaite consulter les documents. Informaticien, il développe les bases de données qui condensent les informations obtenues lors de ses dépouillements. Historien, il rédige un texte de synthèse qui le conduit bien au-delà de ses perspectives initiales.

<sup>55</sup> A l'initiative de son président d'alors, Jean-Paul Even, et de plusieurs membres dont Yves Bannalec qui publie en 2006 dans le *Bulletin de la société polymathique du Morbihan* et dans la *Chaloupe* avec Jean-Yves Le Lan, du comité d'histoire de Ploemeur, un article sur *La Compagnie des Indes et la traite des noirs*. Basé sur la bibliographie classique consacrée à la Compagnie des Indes, il insiste sur le cumul à effectuer entre les chiffres des traites atlantique et indienne de la Compagnie : « Pour l'ensemble des opérations de traite qu'elle a réalisées en son nom, c'est 92000 personnes que la Compagnie a exilées principalement des côtes d'Afrique. Ce chiffre est à considérer comme minimal car toutes les opérations de traite n'ont probablement pas été recensées par les différents auteurs. De plus, pour certains navires faisant la traite en cargaison secondaire, les traces écrites sont difficiles à trouver dans les archives et certaines opérations clandestines n'ont laissé aucune trace. Par ailleurs, le rôle de la Compagnie ne s'est pas limité à réaliser des opérations de traite mais elle a aussi mis à disposition des armateurs privés ses installations en Afrique et dans les colonies, facilitant ainsi ce trafic ».

Ce doublement du nombre de noirs traités par la Compagnie, amorcé par les remarques rappelées en note 30 sur le naufrage du *Saint-Géran*, est conforté par l'identification d'expéditions illégales complémentaires. Les dossiers de construction et d'armement, les rôles d'équipages de l'*Adour* et de l'*Utile*, facilitent de 2003 à 2006 les recherches archéologiques du GRAN sur l'île de Tromelin où cette dernière frégate s'est perdue en 1761. La présentation que fait le commandant Guéroul – beaucoup plus empathique que celle que l'on trouve en H p 484 – de l'abandon sur l'île de soixante esclaves dont on ne retrouve plus en 1776 que sept femmes et un enfant, est à plus d'un titre emblématique de ces nouvelles investigations. Voir l'article *Esclaves oubliés*, dans la *Revue maritime* n° 477, décembre 2006, pp.70 à 74.

régulièrement perfectionné et utilisé par l'équipe des généalogistes, de constituer, trois siècles après la Compagnie, les relevés de carrière individuels qu'elle n'avait pas éprouvé le besoin de systématiquement mettre en place<sup>56</sup>.

Ces traces personnelles, que l'on ne retrouvait jusqu'à présent qu'à l'issue d'un énorme travail de ratissage aussi aléatoire qu'indéfiniment réitéré, sont arrachées à l'anonymat des équipages pour construire des identités, et parmi celles-ci, d'ores et déjà celles d'un nombre non négligeable de noirs parmi les domestiques, mais aussi les marins, les mouses et les ouvriers. Cette mise en évidence de l'individu est une condition première essentielle à l'une des exigences fondamentales de la société contemporaine, qui est celle de son respect<sup>57</sup>.

Représentative de la décennie des systèmes documentaires que nous vivons depuis le passage réussi de l'An 2000 par l'informatique, cette base a vocation à être mise en ligne de façon permanente. Beaucoup plus « technocrate » que pendant les périodes précédentes, l'air du temps devrait faire gagner en longévité ce qu'il a perdu en exaltation. Que reste-t-il en effet dans la société individualisée d'aujourd'hui comme trace des aventures collectives d'il y a peu ?

L'institutionnalisation et la professionnalisation ne sauraient trouver meilleures formes que celles que leur donne Brigitte Nicolas, en charge depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 de la direction du musée de la Compagnie des Indes. Les mutations qu'elle impulse à la tête de son établissement y font émerger une nouvelle image, troisième génération renouvelée d'un sujet de plus en plus en phase avec le monde contemporain.

Marqués par l'intérêt porté aux enjeux stratégiques, les ouvrages de référence produits à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, polarisés sur la maîtrise par la puissance publique des richesses de la planète, ne sont pas sans être imprégnés du regret des ambitions perdues dans l'échec colonial de la puissance française aux Indes au XVIII<sup>e</sup> siècle face aux Britanniques. Après la décolonisation, l'exotisme prend le relais, reportant sur l'art du luxe le prestige qui sied à de telles entreprises. On s'extasie sur les épices, le thé, le café, et surtout sur les éponymes porcelaines de Chine. Depuis dix ans, le grand retour de l'Asie dans l'économie mondiale réactualise enfin une approche par le marché plus adaptée aux relations entretenues aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles par la Compagnie avec l'Inde et la Chine.

L'activité africaine et la traite négrière, qui sans jamais avoir été niées n'ont jamais non plus été spectaculairement mises en avant par le musée, pourraient fortement pâtir de ce renouvellement de perspectives. Elles acquièrent bien au contraire une dimension aussi nouvelle qu'inattendue. L'existence des collections consacrées à l'Afrique fait prendre dès son arrivée conscience à Brigitte Nicolas de la participation de la Compagnie à la traite des nègres. Déterminée à faire le point sur la question et à en diffuser les résultats, elle se lance avec le concours scientifique d'Olivier Pétré-Grenouilleau dans la préparation d'un colloque sur *Lorient, la Bretagne et la traite (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)* pour « essayer de mieux comprendre les raisons pour lesquelles la Bretagne participa à la traite, les modalités de son implication, ses répercussions, ainsi que les lieux de mémoire qui en sont toujours visibles »<sup>58</sup>.

Tenu les 10 et 11 mai 2006 pour s'inscrire dans la date de commémoration annuelle prévue par la loi Taubira, il est complété par l'exposition *Comptoirs d'Afrique*, qui voit défiler 45000 visiteurs du 24 juin au 4 décembre de la même année. Les *Cahiers numéros 9/10 de la Compagnie des Indes* pérennisent les avancées réalisées à l'occasion de ces deux manifestations, auxquelles la rédaction des deux premiers chapitres de ce travail doit beaucoup.

---

<sup>56</sup> Le bilan du travail, effectué le 18 novembre 2008 lors de l'assemblée générale de l'association des amis du service historique de la Défense à Lorient, qui porte le projet depuis le 8 décembre 2007, est de 34000 marins, passagers ou soldats pour 158 rôles validés sur un total de 930. Partie pour 25 ans de travaux non forcés, l'équipe devrait se libérer de sa tâche beaucoup plus rapidement.

<sup>57</sup> La note sur le traitement des archives définitives du personnel du ministère de la Défense que nous avons été amenés à rédiger en 2006 dans le cadre de notre tutorat du centre d'archives de l'armement et du personnel de Châtelleraut, nous pousse à historiciser des pratiques de gestion des ressources humaines à ne pas aborder qu'avec nos certitudes contemporaines. Nous l'avons expérimenté en 2007 par l'exposition sur le cent cinquantième anniversaire de la spécialité de fusilier marin – mise en place par le décret du 5 juin 1856 sur l'organisation des équipages de la flotte qui révolutionne la gestion des personnels de la Marine en ne reconnaissant plus désormais que des hommes répartis en spécialités et affectés individuellement en fonction des besoins du service, au fur et à mesure de l'acquisition de leurs compétences, plutôt que des corps constitués et des équipages considérés collectivement. La concordance chronologique entre cette modernisation conceptuelle et celles qui conduisent à l'abolition de l'esclavage mériterait sans doute d'être examinée de plus près.

<sup>58</sup> Voir le dossier de présentation du colloque.

La sous-série 1 P des archives du SHD Marine Lorient reprend à cette occasion un service fort actif. 40 documents sont présentés à l'exposition, mais surtout, en mettant l'accent et en alimentant les réflexions sur un secteur du textile jusqu'alors fort négligé bien qu'il représente la part essentielle du commerce de la Compagnie, elle permet de faire sortir la traite de la vulgate du trafic triangulaire auquel elle est traditionnellement identifiée<sup>59</sup>. Bien loin de se limiter à cette image désormais réductrice, elle se dilue au contraire à l'infini dans la dynamique universelle des grands courants d'échanges internationaux de la première mondialisation, dont elle constitue de ce fait un rouage essentiel.

Les conséquences en sont immédiatement tirées, et à l'issue de l'exposition temporaire, la remise en ordre des collections permanentes s'effectue en laissant une « place conséquente » à la thématique ainsi renouvelée. La réorganisation interne qui s'ensuit, inaugurée le 6 juin 2007, consacre une salle supplémentaire entière à la traite, présentée comme le lien fédérateur de l'intégralité des activités de cette Compagnie sur l'ensemble de la planète.

Les 60000 visiteurs annuels, qui bénéficient de l'apport des archives de la Compagnie des Indes et des enseignements qu'en ont tirés les historiens, sont ainsi incités à se faire leur propre opinion, éclairés par une fédération exemplaire de conservateurs, d'universitaires, d'associations et de citoyens, tant il est vrai qu'aucune compétence, aucune bonne volonté, aucune parcelle du savoir ne sauraient être mises à l'index sur ce terrible sujet. Et ils ne s'en privent pas, consignant en priorité sur le livre d'or les remarques que leur inspire une thématique qu'ils ne s'attendaient pas à trouver en ces lieux.

## Ne jamais conclure

Traces authentiques les plus saisissantes de la brutale réalité du passé, les archives de la Compagnie des Indes apparaissent aujourd'hui, dans leur sécheresse et leur obscénité administratives, comme les preuves les plus déstabilisantes d'un état de fait qu'il serait vain d'accabler d'anachroniques indignations rétrospectives, mais dont les séquelles et les rémanences contemporaines sont à mettre en évidence et à combattre comme une des abjections majeures du temps présent.

Il apparaît en conséquence impératif de mieux communiquer sur les résultats des recherches et sur l'apport des fonds – en s'interrogeant notamment sur un « troisième âge » des archives bien plus animé que ce que sa seule assimilation à un présent sans histoire(s) aurait tendance à laisser présumer. Ce qui implique de ne pas tolérer dans notre comportement d'aujourd'hui les motifs d'indignation rétrospective de demain, et de faire en sorte que ces motifs d'indignation ne nous soient pas des affaires étrangères, surtout lorsqu'elles le sont à l'humanité.

René Estienne  
Archiviste paléographe  
Conservateur général du patrimoine  
Service historique de la Défense  
Lorient, le 9 janvier 2009

---

<sup>59</sup> Voir l'article de Brigitte NICOLAS, *De la côte de Coromandel aux côtes du Sénégal, les tribulations des indiennes de traite*, pp. 97 à 111 des Cahiers n° 9/10. Pour mieux cerner ce « sujet tentaculaire », « il conviendrait de chiffrer la part des recettes dégagées par la vente des textiles indiens destinés à la traite ou à l'habillement des esclaves. Le réseau des acheteurs devrait également être reconsidéré en posant directement la question de la composition des cargaisons de textiles en Inde et leur finalité. Quoi qu'il en soit, l'emploi de ces tissus dans la traite eut des répercussions importantes sur les activités économiques en Europe, en Inde et en Afrique. En Europe, leur prohibition maintint les manufactures locales dans le sous-développement. En Inde, leur fabrication modifia une organisation sociale séculaire. En Afrique, ces tissus pesèrent lourdement dans le terrible processus de déportation des captifs vers les colonies. Ils montrent l'imbrication mondiale des activités économiques au XVIII<sup>e</sup> siècle, dont la Compagnie des Indes était un vecteur essentiel. Ainsi, même si la traite atlantique est généralement présentée comme une activité de commerce triangulaire – le voyage des bateaux correspondant à une circulation des biens et des hommes entre trois continents – au XVIII<sup>e</sup> siècle, par le truchement de la Compagnie des Indes, de son port breton, de ses comptoirs en Inde, c'est bien quatre continents qui furent impliqués dans la traite de l'esclave africain ».