

Yao Serge YOBOUE

Ecole normale supérieure d'Abidjan, Côte d'Ivoire
serge2y@yahoo.fr

Traite Atlantique et révoltes d'esclaves à bord des négriers aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles

Résumé

Au XVII^e siècle, le commerce Européen s'enracine solidement sur les côtes ouest-africaines avec la création des compagnies à charte dotées parfois de privilèges que l'on pourrait qualifier d'exorbitants. Il s'agissait pour ces compagnies de ravitailler les colonies d'Amérique et des Antilles en main-d'œuvre (esclaves) achetée sur les côtes de Guinée et transportée sur des négriers à travers l'Atlantique (le passage du milieu ou le *midlle passage*). Cette activité s'est trouvée confrontée à de nombreuses difficultés notamment les révoltes sur les navires de traite pendant l'embarquement, le transport, ou le débarquement.

Le but de cette communication est de relever les difficultés rencontrées par les négriers et les armateurs dans le transport des esclaves des côtes africaines vers les colonies des Amériques et des Antilles et sur les navires de traite. Il prend appui sur trois grandes catégories de documents à savoir les journaux et récits de voyages qui font une description journalière des faits et objets observés, des collections ou recueils de sources qui comportent plusieurs récits de certains récits de voyages et des compilations, dont les auteurs n'ont jamais mis les pieds en Afrique mais qui, de par leur savoir-faire, ont pu mettre à la disposition du public, des documents incontournables.

Pour ce faire, le recours à la méthode classique de l'historien à savoir la collecte des sources et leur critique (interne et externe) s'est avéré nécessaire pour une meilleure perception de l'objet de cette étude. L'analyse de ces sources a permis de se rendre compte que plusieurs raisons étaient à l'origine des révoltes d'esclaves à bord des négriers à savoir la mauvaise alimentation, le traitement inhumain infligé par les maîtres, les préjugés qu'ils avaient sur l'homme blanc et l'angoisse de l'inconnu. De ce fait, diverses méthodes étaient utilisées pour soit les prévenir, soit pour les résorber.

Mots clés : Traite négrière - révoltes - esclaves - négrier - côte de Guinée

Abstract

In the 17th century, European trade took firm root on the West African coast with the creation of charter companies, some of which enjoyed what could be described as exorbitant privileges. The purpose of these companies was to supply the colonies of America and the West Indies with labour (slaves) bought on the coasts of Guinea and transported on slave ships across the Atlantic (the Middle Passage). This activity was faced with numerous difficulties, including revolts on the trading ships during embarkation, transport and disembarkation.

The aim of this paper is to highlight the difficulties encountered by slave traders and shipowners in transporting slaves from the coasts of Africa to the colonies of the Americas and the West Indies and on the trading ships. It is based on three main categories of documents: journals and accounts of voyages, which provide a daily description of the facts and objects observed; collections or compilations of sources, which include several accounts of certain voyages; and compilations, the authors of which have never set foot in Africa but who, through their expertise, have been able to provide the public with invaluable documents.

In order to do this, it was necessary to resort to the historian's classic method of collecting sources and critiquing them (internally and externally) in order to gain a better understanding of the subject of this study. The analysis of these sources revealed that several reasons were at the root of the slaves' revolts aboard the slave ships: poor food, inhumane treatment by the masters, their prejudices about the white man and fear of the unknown. As a result, various methods were used to either prevent or resolve them.

Keywords: Slave trade - revolts - slaves - slave trader - Guinea coast

Introduction

Dans son article *Mutiny in the slave ships*²⁰⁸, Lorenzo J. Greene (1944 : 3) écrit : « Le soulèvement sanglant des esclaves à bord des navires les transportant en Amérique reste encore à écrire ». Selon lui, « durant plus de trois cent cinquante années de pratique de commerce des esclaves en Amérique, des navires de toutes les nationalités prenant part au trafic – espagnols, français, hollandais, portugais, anglais et américains – furent la scène de tentatives désespérées menées par les esclaves pour recouvrer leur liberté » (L. J. Greene, 1944 : 3). Patrick Manning cité par H. McDonald Beckles (2002 : 33), replaçant la traite négrière dans le contexte de la dispersion mondiale d'Africains réduits en captivité conclut que :

²⁰⁸ Lorenzo J. Greene, « Mutiny on the Slave Ships », *Phylon* (1940-1956), vol. 5, n. 4, (4e trimestre, 1944), Clark Atlanta University, p. 346-354.

sur un total cumulé de plus de dix millions d'Africains ayant le statut d'esclaves arrivés dans le Nouveau Monde de 1500 à 1900, près de douze millions ont été embarqués sur des navires depuis l'Afrique et plus d'un million et demi ont trouvé la mort durant le *Middle passage*²⁰⁹ et l'on estime à quatre millions, le total des victimes des suites directes de l'esclavage sur le sol africain tandis que beaucoup d'autres individus sont morts jeunes en raison des conditions pénibles de leur vie d'esclaves.

Ces passages traduisent bien les difficultés auxquelles le commerce des esclaves s'est trouvé confronté en dépit des nombreuses richesses engrangées par les compagnies et les armateurs entre le XVII^e et XVIII^e siècle, et même au-delà.

Le XVII^e siècle est choisi comme borne de départ parce que c'est à cette période que la traite négrière atlantique connaît son essor pour prendre un tournant décisif au XVIII^e siècle, le siècle de l'apogée de ce commerce.

Cet article se veut une contribution à l'étude des révoltes survenues dans les navires négriers de diverses nationalités entre le XVII^e et le XVIII^e siècle. Le problème qu'il pose est de savoir les causes de révoltes survenues à bord des navires de traite et quels sont les moyens utilisés par les négriers pour les prévenir ou les juguler ?

Pour répondre à cette interrogation, devant la faiblesse de la documentation, nous avons convoqué majoritairement les sources imprimées composées majoritairement de journaux de bord et de récits de voyages comme le *Répertoire des Expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle* de Jean Mettas et Serge Daget qui recense 3134 voyages de traite et témoignent fréquemment de révoltes des esclaves sur les navires négriers. Ces sources furent recueillies pour la plupart sur *gallica.bnf.fr*, le site de la bibliothèque nationale de France et dans les bibliothèques locales.

Pour extraire les éléments nécessaires à la rédaction de cet article dans ces sources, nous avons privilégié la méthode dite « analyse du contenu » qui a consisté à l'exploitation et à l'analyse des informations contenues dans celles-ci. Cela a permis de bâtir l'étude autour de trois axes principaux que sont : les causes et les lieux de révoltes d'esclaves à bord des négriers, les répressions des révoltes et leurs conséquences sur les activités de traite, et les moyens de répression des révoltes.

1. Les raisons et les lieux de révolte d'esclaves

Les révoltes d'esclaves à bord des navires de traite eurent diverses causes et se déroulèrent aussi bien au large des côtes africaines qu'en haute mer.

²⁰⁹ Cette expression est utilisée pour désigner la traversée de l'Atlantique.

1. 1. Les causes des mutineries à bord des négriers

Plusieurs raisons expliquent les révoltes²¹⁰ à bord des navires de traite. Il s'agit entre autres du mauvais traitement qui leur était infligé, de l'angoisse et de la peur de l'inconnu, et surtout, des idées reçues qu'ils avaient des Blancs.

1. 1. 1. De pénibles conditions de vie

Pour G. Snelgrave (1735 : 191), les mutineries ou séditions des esclaves « viennent ordinairement de ce que les matelots maltraitent ces pauvres esclaves, quand ils sont embarqués dans les navires qui les transportent à nos colonies ». C'est pour cela, poursuit-il que « partout où il a commandé, il a toujours pris soin de bien nourrir²¹¹ les Nègres et a toujours ordonné à ses subalternes de les traiter humainement de sorte à les dissuader de toutes velléités de mutinerie » (G. Snelgrave, 1735 : 191). Cette mesure, même si elle paraît sûre, n'a toujours pas donné les résultats escomptés et dans ces conditions, il fallait jouer sur le mental des esclaves pour les apaiser car, nombreux sont ceux qui pensaient qu'ils étaient achetés pour être mangés (G. Snelgrave, 1735 : 191). Ces belles paroles, si elles ne sont pas accompagnées d'actes pragmatiques, ne pouvaient apaiser leur

²¹⁰ Les révoltes d'esclaves ne datent pas seulement des XVIIe et XVIIIe siècles. Lorsqu'au début des expéditions portugaises, ceux-ci utilisèrent la technique du *filhamento* (le rapt pur et simple) pour se procurer des esclaves, les populations locales réagirent parfois violemment. En 1444, les Maures se vengèrent sur une petite troupe portugaise de douze hommes commandée par Gonçalo de Sintra qu'ils taillèrent en pièces dans l'une des îles du Banc d'Arguin ; de la même façon périrent Nuno Tristao et vingt et un membres de son équipage atteints par les flèches empoisonnées des Africains qui ne les laissèrent pas s'approcher de leur village sur la côte septentrionale de la Gambie en 1446. D'autres enfin furent retenus prisonniers comme ce fut vraisemblablement le cas de Valarte et quelques membres de son équipage sur les côtes du Sénégal en 1447. Cf. Nicoué L. GAYIBOR, *Op. cit.* pp. 597-598 ; Lire aussi Michal TYMOWSKI, « La peur et le courage lors des premières expéditions européennes en Afrique au XV^e siècle », in *Africana Bulletin*, Warszawa, 2005, N°53, pp. 43-61.

²¹¹ Ghislaine ARTIGOT et Philippe BELLOT donnent une description du mode d'alimentation des esclaves à bord des négriers. Par temps favorable : « Rafrâichissement » à 8h : montée sur le pont par groupe. Puis vérifications des fers, lavage à grande eau de mer deux fois par semaine, massage d'huile de palme pour adoucir la peau et la rendre moins sensible, rasage complet toutes les deux semaines. Pendant ce temps, lavage de l'entrepont au vinaigre ou à la poudre brûlée pour enlever les odeurs. Deux repas par jour : mélange de fèves et maïs pimentés, un plat pour dix, une cuillère en bois pour chacun. Les femmes mangeaient en général avec l'équipage dont elles subissaient aussi les violents. Après-midi : occupation des esclaves pour éviter les maladies (scorbut) : danse, chant... puis ils redescendaient dans l'entrepont à 17 h pour une nuit difficile. Par mauvais temps, vie atroce car les écoutes étaient closes pour éviter l'entrée de l'eau : obscurité, air irrespirable sans savoir où ils allaient et ce qu'ils allaient devenir. La mortalité est estimée entre 11 et 15 %, jusqu'à 20 % mais très irrégulière et variable, sans de gros écarts de mortalité entre les Blancs et les Noirs mais ceux-ci vivaient une grande souffrance physique et psychologique. Elle s'accrut au XIX^e siècle (20 %) en raison de la précarité des expéditions négrières de la traite illégale.

désir de révoltes, dont la principale cause était l'insuffisance ou le manque de nourriture²¹².

Pour P. E. Isert (1793 : 204-205), les révoltes d'esclaves avaient aussi pour causes leur disposition et leur condition de vie dans les navires²¹³. Ces conditions de vie n'étaient pas des plus enviées ; au contraire, elles étaient si exécrables que P. E. Isert ne put s'empêcher de les comparer à des sardines (harengs) entassées dans des boîtes de conserve (voir figure 1 ci-dessous). Cette description des conditions de vie des esclaves rejoint celle faite par G. Snelgrave (1735 : 193-194) qui note que lorsqu'ils les embarquaient, les esclaves les plus vigoureux étaient enchaînés deux à deux tout en donnant la liberté aux enfants et aux femmes de se promener sur le navire dès qu'ils quittaient la côte²¹⁴.

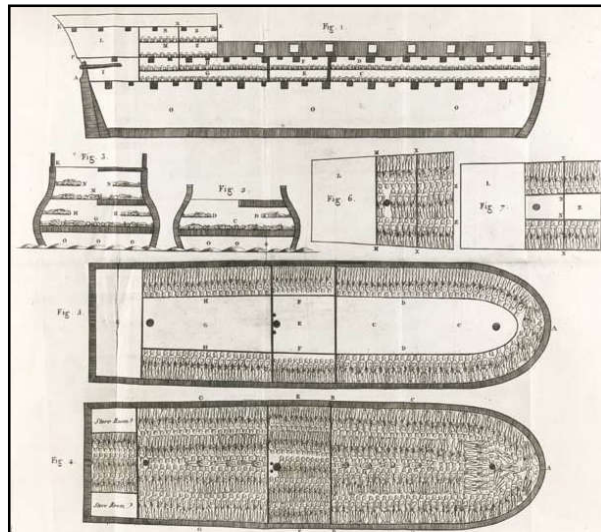


Figure : 1 : Disposition des esclaves à bord d'un négrier
Source : M. Rediker (2015 : 197)

²¹² Le Chevalier des Marchais (1730, vol 2: 142) note à cet effet que la mauvaise nourriture produit le chagrin chez les esclaves embarqués et les révoltes ou la mort, et souvent ces deux choses.

²¹³ Ceux-ci sont construits de manière à ce que le pont ou le tillac soit coupé par une planche haute et forte, que l'on appelle le fort. La partie de cette paroi qui regarde l'avant du navire est unie, sans la moindre fente ni crevasse, afin que les Nègres ne puissent point agrandir les ouvertures avec leurs ongles. Au-dessus de cette séparation, étaient placés autant de petits canons et d'armes à feu que la planche pouvait en porter, toujours chargés, et qui étaient déchargés tous les soirs pour maintenir les Noirs dans la crainte. Il y avait toujours une garde qui devait surveiller tous les mouvements des Nègres.

²¹⁴ Dès qu'ils quittaient la côte, ils ôtaient aussi les fers aux hommes. Aussi leur faisaient-ils prendre deux repas par jour et quand il faisait un beau temps, ils pouvaient monter sur le pont à sept heures du matin et y rester jusqu'au coucher du soleil. Tous les lundis au matin, il leur était donné des pipes et du tabac qu'ils aimaient avec passion. Par ailleurs, les hommes étaient logés séparément des femmes et les endroits où ils couchaient étaient nettoyés tous les jours par eux-mêmes et afin qu'ils n'y manquent pas, il y avait des Blancs chargés du soin de les voir faire.

Aussi, cherchant à tirer le maximum de bénéfices de leurs activités, ces marchands usaient de diverses méthodes pour réduire les frais généraux des transports d'esclaves (L. J. Greene, 1944 : 3-4).

Comme on le constate, toutes les prédispositions étaient prises pour minimiser les pertes, l'accent étant plus mis sur les retombées financières que pouvait procurer un grand nombre d'esclaves que sur la qualité de leur transport en Amérique et dans les principales îles. L. J. Greene (1944 : 5), note à cet effet qu'« en réalité, ce sont justement les mesures adoptées en prévention des révoltes, afin de préserver les bénéfices des marchands, qui conduisirent les Noirs à la mutinerie ». Aussi ajoute-t-il, que, « parqués à bord du bateau, ceux-ci étaient entassés dans les cales chaudes et étouffantes de l'entre-pont et dans ces compartiments de seulement trois pieds trois pouces de hauteur 14, il était impossible pour les captifs d'être assis le dos droit »²¹⁵. De même, « quand les écoutes étaient fermées durant la nuit ou quand les tempêtes ou une attaque de vaisseaux ennemis rendait nécessaire de fermer les caillebotis et les hublots, de nombreux esclaves mouraient asphyxiés » (L. J. Greene (1944 : 5). A la surcharge des esclaves dans les navires, il fallait ajouter l'insuffisance des quantités de nourriture et d'eau qui finissaient parfois par manquer complètement ; ce qui entraînait d'atroces souffrances menant à la mort, par déshydratation ou sous-nutrition. Il ne faut pas non plus balayer du revers de la main, les maladies répugnantes telles le pian, la syphilis, la fièvre, l'ophtalmie, l'hydropisie, le mal de mer et la dysenterie que tous redoutaient, auxquelles s'ajoutaient la misère et la forte mortalité des esclaves lors du terrible « passage du milieu » ou « Le Middle Passage²¹⁶ » (L. J. Greene, 1944 : 5).

De ce qui précède, l'on retient que la longue durée du séjour à la côte d'Afrique est parfois avancée pour expliquer les soulèvements. Une nourriture médiocre et les mauvais traitements pourraient aussi être une cause de révolte. Il semble donc que la principale explication du nombre plus élevé des révoltes sur les bâtiments négriers est l'encombrement, les mauvaises conditions du transport, qui exacerbent le refus de la déportation.

²¹⁵ Les hommes esclaves étaient enchaînés ensemble par deux ; les femmes esclaves n'étaient pas enchaînées mais étaient séparées des hommes par des cloisons. Pour augmenter la capacité de transport du navire, l'on forçait les captifs à s'allonger sur le côté, chaque Noir épousant la courbe du corps d'un autre. Comme les esclaves étaient nus sur les planches rugueuses, le roulis du bateau râpait fréquemment la peau des parties saillantes de leur corps, les laissant se tordre dans leur « sang et leur sueur ».

²¹⁶ Le « passage du milieu » ou « Middle Passage » ne se limite pas au seul voyage transatlantique, mais il commence par la capture des Africains à l'intérieur des terres et s'achève par leur adaptation au nouvel environnement américain. Il se décompose en six étapes, à savoir la capture et la mise en esclavage en Afrique ; le périple jusqu'à la côte et aux autres points de départ ; le stockage et les lots de cargaison ; le voyage outre-Atlantique ; la vente et la dispersion en Amérique et l'accommodement/l'adaptation au Nouveau Monde.

1. 1. 2. Les préjugés et l'angoisse de l'inconnu

Les préjugés et l'angoisse²¹⁷ de l'inconnu étaient souvent des prétextes aux soulèvements des esclaves à bord des navires de traite. Les préjugés avaient parfois pour origine, la prétendue anthropophagie des Blancs²¹⁸. Cette situation n'était pas sans conséquences sur le commerce des Européens car les armateurs devaient, dans ces conditions, faire preuve de patience et observer la prudence afin d'éviter de tomber dans les tourmentes d'une quelconque révolte d'esclaves. W. Bosman (1705, p. 387) relève à cet effet les peines qu'il avait quelquefois eues avec les esclaves d'un certain pays assez éloigné de la côte qui s'imaginaient qu'ils étaient achetés et transportés pour être engraisés et mangés. Tout en s'inscrivant dans la même veine que W. Bosman, Le Chevalier Des Marchais (cité par J. B. Labat, 1730, vol. 2 : 144) qui, en 1727, se trouvait dans la rade de Ouidah, met en garde les propriétaires de navires de traite en signalant que c'est principalement à la vue de la terre, « soit que l'on soit encore aux côtes de Guinée, soit que l'on soit en vue des îles, qu'on doit craindre les révoltes, parce que les Nègres ont l'idée frappée qu'on ne les conduit aux îles que pour les manger ». Cette situation malencontreuse viendrait selon lui de certains Européens, qui « jaloux de leur commerce, ont répandu des faux bruits dont il est bien difficile de faire revenir les Nègres » (J. B. Labat, 1730, vol. 2 : 145).

Souvent, ces révoltes des esclaves étaient provoquées par la forte anxiété qui les animait avant leur départ pour l'inconnu ; anxiété amplifiée parfois par la peur. Elles apparaissent, ainsi, comme la seule issue pour fuir l'état d'esclavage et une source d'affirmation de leur identité. Voulant en savoir davantage sur les raisons qui les poussaient à se révolter, Le Chevalier Des Marchais (cité par J. B. Labat, 1730, vol. 2 : 201) apprit par un intermédiaire qu'il était « un grand coquin de les acheter, pour les transporter hors de leur pays et qu'ils étaient résolus à recouvrer leur liberté par quelques moyens que ce soient ». P. E. Isert (1793, 278) rapporte à ce propos « qu'au cours d'une conversation qu'il eut avec un esclave un de ces jours, ce dernier lui demanda très sérieusement si les souliers qu'il portait n'étaient pas faits de peau de Nègres, puisqu'il observait, disait-il qu'ils étaient de la même couleur quand d'autres lui demandèrent s'ils mangeaient les Nègres » (P. E. Isert, 1793 : 278).

En somme, « ces préjugés et le traitement rigoureux que ces malheureux avaient à essuyer de la barbarie de certains maîtres de navires, occasionnaient souvent des conjurations qui avaient des conséquences

²¹⁷ Malaise caractérisé par un sentiment de forte peur accompagnée de sensations physiques désagréables.

²¹⁸ Pour de nombreux esclaves, ils étaient achetés et embarqués sur les navires pour ensuite servir chair à pâté aux Européens.

parfois désastreuses (P. E Isert, 1793 : 279). Ces conjurations avaient lieu dans divers endroits, soit sur les navires en rade dans le Golfe de Guinée, soit après le départ des ports de traite.

1. 2. Les lieux de révoltes des esclaves

Les révoltes d'esclaves à bord des navires de traite furent une constante de la traite transatlantique. Elles étaient d'autant plus redoutables lorsque les bâtiments étaient en vue des côtes, au départ – les Africains n'hésitant pas à partir en pirogue aider les déportés – et parfois à l'arrivée où les victimes luttèrent pour la liberté avec l'énergie du désespoir. La plupart des révoltes échouèrent et donnèrent parfois lieu à une répression d'une barbarie inouïe.

Selon le site *slaverebellion.org*, environ 15 à 20% des navires qui quittèrent l'Afrique n'arrivèrent jamais au « Nouveau Monde ». Des milliers de navires furent sous le contrôle des Africains fait captifs à bord. Au cours de certaines de ces prises de contrôle, ces Africains, qui étaient parfois des guerriers, se révoltaient et tuaient tous les blancs à bord de ces navires. Certains de ces navires furent ramenés en Afrique par les hommes tandis que de milliers d'autres disparurent en mer.

Selon P. Haudrère (2006 : 4), la « plupart des révoltes éclatent généralement sur la côte d'Afrique (75 %) (Voir figure 2 ci-dessus), rarement en mer (24 %), et plus rarement encore aux îles d'Amérique et se produisent le plus souvent de jour (88 %) et peuvent survenir à tout instant ». Par ailleurs, « ces révoltes ne sont pas spontanées, mais longuement préparées » (P. Haudrère, 2006 : 4). A l'analyse de la documentation, il ressort qu'aucune nation n'était épargnée par les révoltes à bord des navires de traite : français, hollandais, anglais, américains pour ne citer que ces nations. Les pertes en esclaves qu'elles occasionnaient amenuisaient non seulement les bénéficiaires, mais les Européens n'étaient pas à l'abri de la furie des mutins (voir figure 3 ci-dessous) et usaient parfois de tous les moyens pour rester maîtres à bord de leurs navires. Ces révoltes ²¹⁹ touchèrent à différentes époques des navires de diverses nationalités.

Le facteur hollandais W. Bosman (1705 : 387-388) qui exerçait en 1698, en tant que facteur pour la Compagnie Hollandaise des Indes Occidentales sur la côte de Guinée fut confronté à une mutinerie qui survint quand il s'y attendait le moins. Cependant, après la mort par coup de fusil du meneur, le reste des insurgés se tinrent à carreau. Si par leur promptitude et leur ténacité, W. Bosman et son équipage parvinrent à annihiler les insurrections qui advenaient sur leurs navires de traite, ce ne fut pas le cas pour les Portugais, qui, dans l'espace de quatre années avaient perdu trois vaisseaux.

²¹⁹ Nous évoquerons quelques-unes d'elles dans cette partie.

G. Snelgrave (1735 : 194), un voyageur anglais, fut lui aussi témoin de trois mutineries dont la première survint durant son premier voyage en 1704 sur l'*Eagle Galley* de Londres. La seconde intervint en 1721 sur la Côte de l'Or et fut l'œuvre des esclaves pris à *Cormantin*²²⁰, et la dernière dans la rade d'*Anamabo*, sur le chemin de la Jamaïque. Malgré la mort d'un « blanc », elle fut maîtrisée et la cargaison conduit à bon port (G. Snelgrave, in C. A. Walckenaer, 1727 : 468). Des bateaux américains²²¹ furent victimes de ces insurrections. Parmi ces bateaux, ceux de la Nouvelle-Angleterre subirent le plus de dommages (J. L. Greene, 1944 : 3). Cette observation s'explique par le fait qu' au XVIII^e siècle, les colonies puritaines étaient les communautés négrières les plus importantes. Ainsi, selon (J. L. Greene, 1944 : 3),

Depuis Boston, Salem et Charlestown dans le Massachusetts ; Newport, Providence et Bristol dans le Rhode Island ; New London et Hartford dans le Connecticut, des navires robustes et rapides transportaient du rhum, du fer forgé et de la pacotille en Afrique. Là-bas, les capitaines troquaient leurs biens contre des Noirs qu'ils amenaient ensuite aux Antilles ou dans les plantations coloniales du Sud afin de les échanger contre du rhum, des mélasses, du sucre, du cacao ou des lettres de change. Les mélasses et le sucre étaient acheminés en Nouvelle-Angleterre où ils étaient distillés en rhum qui, transporté en Afrique, permettait d'obtenir davantage d'esclaves.

L'une des révoltes les plus violentes survint le 1^{er} juin 1730 à bord du navire *Little Geroge* (voir figure ci-dessous) quittant la côte de Guinée pour Rhode Island avec une cargaison de quelque 96 Africains capturés. Elle donna lieu à une victoire écrasante des esclaves comme le relate par J. L. Greene (1944 : 11-12)²²² dans les lignes suivantes :

Le 1^{er} juin 1730, le Capitaine George Scott prit la mer à bord du sloop *Little George*, s'éloignant de la côte de Guinée avec une cargaison de quatre-vingt-seize captifs, dont trente-cinq hommes. Six jours plus tard, les esclaves se libérèrent de leurs chaînes et, à quatre heures trente du matin, attaquèrent le bateau. Ils enfoncèrent la cloison puis gagnèrent le pont, où ils se trouvèrent confrontés à la garde composée de trois *hommes*. Les esclaves les tuèrent promptement et les firent passer par-dessus bord. Terrifiés, le capitaine, trois hommes et un mousse cherchèrent refuge dans la cabine inférieure, où les esclaves les

²²⁰ Parlant de ces esclaves, G. Snelgrave (1735: 199) affirme qu'ils ont parmi eux des esprits surnois et opiniâtres qu'il est impossible de gagner de quelque manière qu'on s'y prenne et rien ne présageait cette révolte, car ils étaient fort bien enchaînés, soigneusement gardés ; leur équipage était de cinquante hommes, tous en parfaite santé ; il avait aussi de fort bons officiers de sorte qu'à tous égards, il était sans inquiétudes.

²²¹ D'autres nations subirent elles aussi ces révoltes à bord des navires de traite.

²²² On trouve également un récit de cette révolte sur le site www.slavebellion.org.

emprisonnèrent sur-le-champ. L'un des marins tenta de fabriquer une bombe en remplissant deux bouteilles de poudre à canon prêtes à être lancées parmi les esclaves. Ce stratagème fut déjoué par un Noir qui lâcha une hache sur la bouteille au moment où le marin allumait la mèche. L'explosion mit le feu à un baril de poudre, fit sauter la porte de la cabine, souleva le pont, déchargea tous les mousquets sauf un, et blessa sérieusement le capitaine et l'auteur de la bombe. Déterminés à anéantir l'équipage, les esclaves chargèrent l'un des canons démontables et firent feu en direction de l'écoutille où les marins étaient emprisonnés. Les esclaves contrôlèrent le vaisseau pendant plusieurs jours tandis que, dans la cale, le capitaine et le reste de l'équipage, se défendaient à l'aide de mousquets. Plus tard, poussé par la faim, le mousse se risqua sur le pont où il fut attrapé par les esclaves qui lui mirent les fers sur-le-champ. Finalement, les Noirs dirigèrent le bateau sur la rivière de Sierra Leone et le firent s'échouer sur une barre de sable. Après avoir déplacé toutes les femmes et les enfants, ils abandonnèrent le vaisseau.



Figure 2 : Révolte à bord d'un navire de traite

Source : Crédits - <http://www.slaveryimages.org/>

Cette image illustre la mutinerie survenue sur le *Little George* en partance pour Rhodes Island. Quelques jours après le début du voyage, plusieurs africains se libérèrent de leurs fers et attaquèrent l'équipage blanc. En utilisant les armes saisies sur le navire, les Africains tuèrent trois des gardes qui se trouvaient sur le pont.

En 1732, le capitaine *John Major de Portsmouth*, alors sur la côte de Guinée, fut tué avec tous les membres de l'équipage (voir figure ci-après).



Figure 3 : Le massacre du Capitaine John Major et de son équipage.

Source : www.slaverebellion.org

Peu de temps après que Major ne s'éloigne de la rive pour se diriger vers les Amériques avec 100 africains captifs à bord du navire, 50 des Africains prirent d'assaut sa cabine. Les captifs auraient rompu les chaînes à quelques minutes du début du voyage. Ils massacrèrent le capitaine alors qu'ils avaient déjà tué le reste de l'équipage avec des fusils, des haches, des épées et d'autres armes qu'ils avaient prises aux blancs (slaverebellion.org).

De tous ces navires, ceux du Massachusetts furent ceux qui subirent le plus de révoltes car le commerce des esclaves y était davantage répandu. Le 28 janvier 1731, un journal anglais rapportait que le Capitaine Jump de la goélette *William*, en provenance du Massachusetts, et tout son équipage, exceptés trois de ses membres, avaient été tués au cours d'une révolte d'esclaves alors qu'ils naviguaient au large de la côte africaine. Deux ans plus tard, soit en 1733, le Capitaine Moore rapporta que le 17 juin à minuit, son négrier du Massachusetts avait été attaqué par des indigènes sur le fleuve Gambie. D'après le récit de ce dernier, la bataille dura jusqu'à l'aube. Quand le vent et la marée rapprochèrent enfin le navire du rivage, les indigènes essayèrent de monter à bord, mais furent finalement chassés après une violente bataille au cours de laquelle un membre de l'équipage fut tué (J. L. Greene, 1944 : 9-10).

D'après George Burchall, en mars 1742, tandis que des esclaves étaient embarqués à bord du vaisseau sur la rivière de Sierra Leone, il fut attaqué et capturé par les indigènes. Le Capitaine Cutler et deux de ses hommes furent tués dans la bataille. Les Noirs dépouillèrent le navire de son gréement et de ses voiles, libérèrent les esclaves qui étaient dans la cale, puis abandonnèrent le bateau (J. L. Greene, 1944 : 10). De même, en 1747, un navire commandé de New par le capitaine Bears subit lui aussi une révolte.

En effet, selon (J. L. Greene, 1944 : 10), lors de son départ de la rive du château de Cape Coast au Ghana, des centaines de captifs africains combattirent le capitaine et l'équipage qui tentaient de rejoindre les Caraïbes. Après avoir désarmé par la force les négriers, les Africains s'engagèrent dans une courte bataille, tuant le capitaine et tous les membres de l'équipage à l'exception de deux hommes qui parvinrent à s'échapper.

Des bateaux de toutes les communautés négrières de Nouvelle-Angleterre subirent eux aussi, ces insurrections selon J. L. Greene (1944 : 8). En effet, en 1751 au moment de son départ, le *Willingmind*, battant pavillon britannique, qui était au mouillage sur un fleuve de Sierra Leone, est pris et incendié par les captifs qui regagnent les côtes.

Les navires Français ne furent pas non plus épargnés par ces séditions. Le célèbre *Répertoire des Expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle*²²³, de Jean Mettas et Serge Daget, recense 3134 voyages de traite, dont 138 – soit 4,4 % – furent perturbés par une rébellion ou une mutinerie parmi lesquels la *Levrette* de Nantes et la *Notre-Dame de Bonne Garde* de Nantes pour ne citer que ceux-là (Tableau I).

Les expéditions françaises sur les côtes africaines n'ont pas entravé les entreprises britanniques bien au contraire, elles se déroulèrent concomitamment. Ainsi, en 1761, le *Thomas*, un bateau de Boston commandé par Thomas Day, fut le siège d'une révolte d'esclaves qui enfoncèrent les écoutilles et attaquèrent l'équipage. Le commandant fut tué et d'autres membres de l'équipage furent blessés avant de réussir à réprimer l'insurrection. Un exemple plus célèbre fut celui du *Jolly Bachelor*, un négrier de Boston.

Le 5 octobre 1764, un rapport provenant de Charleston en Caroline du sud, racontait la mort du Capitaine Millar qui naviguait à bord du navire *Adventure*. Millar et tous les membres de son équipage sauf un, succombèrent à la maladie au large de la côte africaine et deux hommes blancs en profitèrent pour prendre le contrôle du bateau. « Alors que le vaisseau était à l'ancre avec ses esclaves », continuait le rapport, « les indigènes descendirent, assassinèrent sauvagement les hommes blancs et pillèrent la totalité du chargement, à l'exception de deux esclaves ». (J. L. Greene, 1944 : 8).

En 1767, après quatre jours de navigation, les déportés du navire britannique *L'Industry*, destinés à être vendus en Caroline, massacrent l'équipage, prennent le bâtiment et remettent le cap sur l'Afrique. Ils réussissent à échouer le bateau et à regagner le rivage de Sierra Leone. En 1769, alertés par les coups de feu tirés à bord du *Nancy* de Liverpool, qui

²²³ Tome 1, *Nantes*, Paris, Geuthner, 1978 ; t. 2, *Ports autres que Nantes*, Paris, Geuthner, 1984.

venait de lever l'ancre, des Africains de New Calabar (Nigeria) partirent en pirogue porter secours aux déportés. La lutte est victorieuse et les déportés regagnent le continent. En 1770, *L'Ave Maria* en partance pour la Guadeloupe est pris d'assaut par des Africains du littoral qui libèrent les captifs et épargnent la vie de l'équipage. En 1771, *Le Nécessaire* de La Rochelle est attaqué par les 52 déportés qu'il transportait. Après avoir vaincu l'équipage, ils se libèrent et mettent le cap sur l'archipel des Bijagos où ils échouent le bâtiment à l'embouchure du Rio Geba (Guinée-Bissau). En 1780, les côtes de Guyane étant en vue, 200 déportés prirent le contrôle du bateau hollandais *La Vigilantie*, tuèrent les marins et gagnèrent le rivage à la nage avant de se fondre dans la nature.

P. E. Isert (1793 : 299-300) rapporte que lorsqu'il était sur la côte de Guinée en 1785, les esclaves d'un navire Hollandais se révoltèrent le jour même du départ et tuèrent tous les Européens à l'exception d'un jeune apprenti qui s'était retiré à la pointe du grand mât. Aussi, poursuit-il, la veille de son départ de Guinée, sur un navire devant le conduire dans l'île de Sainte Croix en Amérique le 8 octobre 1787, il eut le malheur d'être la principale cible des insurgés. Pour les insurgés, selon lui, le mieux « était donc de l'expédier le premier, après quoi il leur semblait facile de disposer le reste des Blancs à s'engager pour conduire le navire » (P. E. Isert : 205-206).

Tableau I : Révolte des esclaves à bord des bâtiments français au XVIII^e siècle.

Années	Général			Par ensembles portuaires								
	Nb.	Rév.	%	Nantes			Atlantique			Manche		
				Nb.	Rév.	%	Nb.	Rév.	%	Nb.	Rév.	%
1705/09	10	0		10	0		0	0		0	0	
1710/14	69	3	4,3	47	2	4,2	14	0		6	1	16,6
1715/19	107	6	5,6	69	5	7,2	11	0		34	1	7,9
1720/24	119	8	6,7	55	4	7,2	38	3	7,8	23	1	4,3
1725/29	124	9	7,2	54	16	29,6	37	3	8,1	25	0	
1730/34	106	7	6,6	52	4	7,6	39	2	5,1	19	0	
1735/39	179	9	5	92	4	4,3	78	4	5,1	48	1	2
1740/44	193	14	7,2	127	9	7	87	4	4,5	20	1	5
1745/49	124	8	6,4	62	5	8	47	1	2,1	13	2	15,3
1750/54	239	14	5,8	143	8	5,5	61	2	3,2	49	4	8,1
1755/59	41	1	2,4	24	0		9	1	11,1	7	0	
1760/64	119	7	5,8	60	5	8,3	18	0		38	2	5,2
1765/69	291	13	4,4	126	9	7,1	59	3	5	64	1	1,5
1770/74	260	8	3	99	3	3	80	2	2,5	78	3	3,8
1775/79	104	3	2,8	66	2	3	71	0		77	1	1,2
1780/84	184	3	1,6	55	2	3,6	84	1	1,1	41	0	
1785/89	574	21	3,6	178	6	3,3	202	5	2,4	160	10	6,2
1790/93	291	4	1,3	105	0		80	2	2,5	87	2	2,2
Total	3 134	138	4,4	1 424	74	5,1	789	30	3,8	1 015	33	3,2

Source : Haudrière, Philippe, 2006, p. 11.

De l'analyse de ce tableau, il ressort que le port de Nantes fut celui qui a expédié le plus de navires sur les côtes africaines, soit 1424 voyages dont 74

subirent des révoltes soit 5,1%. Il est suivi par l'Atlantique avec 789 voyages avec 30 cas de révoltes dont 3,8%. 1015 voyages proviennent de la Manche avec 33 cas de révoltes soit 3,2%.

En avril 1789, un autre soulèvement se produisit à bord de la goélette *Felicity*. Après avoir passé treize jours hors d'Afrique, les esclaves se révoltèrent, tuèrent le Capitaine William Fairfield et blessèrent plusieurs membres de l'équipage (J. L. Greene, 1944 : 9-10). Les bateaux de Rhodes Island, colonie majeure impliquée dans la traite négrière, subissaient ces révoltes en de fréquentes occasions également²²⁴.

L'une des révoltes les plus impressionnantes ayant fait tache d'huile est celle survenue, d'après M. Arino (2008 : 118), au bord de l'*Amistad*, rendue davantage célèbre par Steven Spielberg en 1997. L'*Amistad* était une goélette espagnole. Basée à La Havane, elle transportait des marchandises dans les différents ports espagnols des Caraïbes. Le 28 juin 1839, elle relie La Havane au port de Santiago de Cuba, à l'autre extrémité de l'île, munie d'une cargaison de quelques colis destinés au gouverneur général espagnol de Cuba et de 39 esclaves, envoyés dans une plantation. Trompés par un membre de l'équipage à qui ils ont laissés la vie sauve pour qu'il les ramène en Afrique, ils furent en réalité débarqués sur la côte est américaine où l'incertitude de leur sort met au jour des enjeux qui les dépassent.

En effet, la traite négrière ayant été interdite en 1808 aux États-Unis, ils ne peuvent être considérés, selon l'avocat qui prend en charge leur dossier, comme une marchandise. Il s'ensuit un conflit sur l'interprétation des traités légiférant sur la traite et plus largement sur la nécessité d'abolir l'esclavage aux États-Unis, au risque d'en venir à la guerre civile. Lorsque l'issue de la bataille juridique est confiée à la sagacité de la Cour suprême, c'est John Quincy Adams, ancien président américain qui vient défendre les accusés et se fait sienne la lutte pour leur liberté (M. Arino, 2008 : 117).

Ainsi, Les révoltes d'esclaves qui ont eu lieu sur les navires de traite ne sont pas favorables aux activités commerciales. Non seulement personne n'y échappe mais elles sont aussi et surtout l'inconvénient de réduire parfois les bénéfices escomptés eu égard aux décès engendrés par les répressions parfois sauvages.

2. Les répressions des révoltes et leurs conséquences sur les activités de traite

Les répressions interviennent quand les hommes d'équipages sont pour la plupart submergés par les insurgés. Les conséquences de ces répressions

²²⁴ Le nombre d'insurrections d'esclaves à bord des bateaux de Nouvelle Angleterre a fortement baissé au cours du dernier quart du XVIII^e siècle. La Révolution américaine a ruiné la traite négrière et les principaux États esclavagistes — le Rhode Island (1784), le Connecticut (1784) et le Massachusetts (1787) — ont aboli le commerce des esclaves

font, la plupart du temps, une entorse au commerce par les pertes qu'elles occasionnent ; pertes provoquées par les tueries et, comme c'est souvent le cas, les auto-noyades et suicides collectifs.

2. 1. La répression des révoltes

Les répressions des séditions étaient des alternatives utilisées par les Européens pour rester maîtres à bord des négriers face à la férocité et à la détermination des insurgés. G. Snelgrave (1735 : 196-198) nous apprend que lors de la première sédition à laquelle il fut confrontée en 1704, il fallut qu'un coup de fusil du contremaitre du navire blesse un insurgé pour mettre fin à la mutinerie et inspirer de la crainte chez les mutins.

Pour B. Grunberg (2004 : 7-8)

à la violence des uns, répond la violence des autres. Ainsi, au lendemain de la mutinerie, dit-il, les meneurs identifiés étaient attachés sur le pont, face contre terre, par les quatre membres et fouettés jusqu'au sang, en plus des scarifications qui leur étaient faites sur les fesses. En outre, pour empêcher l'infection, les marins enduisaient les plaies d'un mélange composé de poudre à fusil, de jus de citron, de saumures, de piment mélangé à une drogue fournie par le chirurgien du bord. Quant au principal instigateur de la révolte que les marins appelaient le « nègre anglais », il était attaché avec des fers au gaillard avant et les négriers obligeaient les captifs qui se s'étaient rendus à le châtier en lui infligeant des coups de fouet et des scarifications, trois jours de suite.

P. Haudrère (2006 : 8-9) note quant à lui qu'une fois la révolte terminée, les meneurs étaient châtiés avec une grande cruauté et les officiers justifiaient cette répression par la nécessité de dissuader les survivants d'autres velléités de révoltes. Ce fut le cas sur le navire *l'Intelligente* de la Rochelle où « la révolte cessée, pour intimider les autres nègres et après en avoir délibéré avec ses officiers principaux et reconnu l'auteur de la révolte et le plus animé, le capitaine le fit fusiller au bord de la grande vergue ». Le journal de bord du *Dauphin*, un navire Lorient note également qu'« on a châtié les révoltés et fait un exemple de celui qui avait le poing coupé [par une grenade au cours de la répression], pour l'avoir pendu au bout de la vergue de misaine et tiré plusieurs coups de fusil dessus, plus on l'a fait manger aux requins ». Même son de cloche pour *l'Annibal* qui signale que « quatre ou cinq des principaux instigateurs de la révolte ont été pendus au bout de la vergue de misaine puis jetés aux requins » (P. Haudrère (2006 : 8-9).

Par ailleurs, lorsqu'un projet de révolte était révélé, les chefs étaient aussi exécutés de manière préventive. Ainsi, à bord du *Courrier de Bourbon* de la Compagnies des Indes, note P. Haudrère (2006 : 9),

On délibéra, tant pour l'intérêt de la Compagnie que pour la sûreté de l'équipage, qui est un petit nombre à cause des déserteurs et des

malades, que pour l'exemple qu'il est nécessaire de donner à de pareilles cargaisons de le faire hisser [le chef de la révolte] au bout de la grande vergue et de la tirer à coups de fusils jusqu'à ce que mort s'en suive.

Par ailleurs, lorsqu'il n'était pas possible de distinguer un ou plusieurs chefs, la sanction était appliquée de façon collective en évitant de détériorer la cargaison. Ainsi, « n'ayant pu connaître les chefs de la révolte, nous avons fait donner 50 coups de fouet à ceux qui ont paru les plus coupables », affirme le capitaine du navire *La Flore* de Honfleur (P. Haudrère, 2006 : 9). Le bilan de ces répressions était parfois très lourd. Sur l'*Affricain* de Dam Joulin « sur les 23 captifs, on dénombre 9 morts : 3 ont été tués à coups de pistolet, 2 à coups de barre, 1 a été étranglé, 1 a été embroché et 2 se sont noyés ; à quoi il faut ajouter deux autres captifs décédés quelques jours plus tard des suites de la révolte » (B. Grunberg, 2004 : 5). Parfois, cette répression se faisait sur d'autres esclaves car les esclaves soupçonnés d'avoir dénoncé la mutinerie en préparation étaient sanctionnés par les autres esclaves, comme ce fut le cas à bord du *Prudent* de Nantes où « Un noir fut étranglé par les autres pendant la route, ayant appris qu'il donnait connaissance au déclarant de la révolte qu'ils avaient projeté entre eux, ce qui était effectif » (P. Haudrère, 2006 : 7).

Au total, le taux de mortalité aussi bien des matelots que des captifs au cours des révoltes était très élevé comme le précise le tableau II ci-dessous, même si celui-ci ne prend en compte que les expéditions françaises.

Tableau II : Taux de mortalité des matelots et des captifs à bord des négriers français

	Total		Nantes		Atlantique		Manche	
	matelot	captif	matelot	captif	matelot	captif	matelot	captif
1705/09								
1710/14	18,2	11,2	18,2	11,2				
1715/19	18,2	19,8	18,2	19,8				
1720/24	19,3	15,2	25,2	14,2	7,6	9,4		
1725/29	13,8	14,3	14,3	16,8	12,1	6,9		
1730/34	19,8	8,2	18,5	8,6	25	6,6		
1735/39	17,8	16,1	12	19,3	26,6	8,6		
1740/44	20,6	8,8	22,2	9	14,7	10,2	14,5	6
1745/49	40,6	26,9	40	31,4			41,3	20,2
1750/54	25,5	9,9	28	8,5			10,8	18,5
1755/59								
1760/64	30,5	11,8	24	9			56,6	23,1
1765/69	35,9	18,8	38,8	19,4	10	7,4	41,6	21,5
1770/74	22,2	9,5	68,9	2,3	0	16,3	10	9,7
1775/79	15,9	22,9	15,9	22,9				
1780/84	25,9	11,3	25,9	11,3				
1785/89	15,9	11,7	16,2	8,9	5	7,9	18	14,2
1790/93								
Total	22,6	14,4	25,7	14,1	12,6	9,1	27,5	16,1

Source : Haudrère, Philippe, 2006, p. 11.

Source : Haudrère, Philippe, 2006, p. 13.

Les chiffres de 19,4 % pour les esclaves et de 7,3% pour des matelots et officiers, 7,3 % avancés par P. Haudrère, 2006, p. 9) semblent faible eu égard au nombre de navires qui ont visité les côtes africaines. Toutefois, durant ces révoltes, la mort du capitaine était fréquente dans environ un cinquième des soulèvements, car les esclaves attaquaient d'abord celui qu'ils tenaient pour responsable de leur captivité

Cependant, les répressions des actes de répression des révoltes, parfois brutales et atroces, amenaient les principaux instigateurs à prendre la fuite en se jetant à la mer ou en s'auto-trucidant.

2. 2. Les conséquences des répressions : les auto-noyades et les suicides collectifs

Certes, les répressions des séditions permettaient aux responsables des navires et à leurs équipages de se rendre à nouveau maîtres de leurs navires, il ne faut cependant pas balayer du revers de la main les pertes en vies humaines qu'elles occasionnaient en raison des auto-noyades et des suicides collectifs

Les auto-noyades étaient pour les esclaves, une alternative pour échapper à la vie de servitude à laquelle ils étaient destinés. G. Senelgrave (1735 : 198) qui fut confronté à deux révoltes d'esclaves note qu'à la fin de la première, « ils virent que les deux chefs ayant mené la fronde ne se trouvaient point. Ce qui leur fit conjecturer. Quand ces derniers virent que leur projet n'avait pas abouti, ils sautèrent par-dessus le bord du vaisseau et se noyèrent ». La seconde révolte de 1721 eut-elle aussi de pareilles conséquences car « les nègres, voyant venir à eux plusieurs blancs bien armés, n'hésitèrent pas à sauter par-dessus le navire et à se jeter à la mer » (G. Snelgrave, 1735 : 200). Le même auteur rapporte une autre révolte dans laquelle « il y eut près de quatre-vingt Nègres, tant tués que noyés, car il y en eut beaucoup qui sautèrent par-dessus le bord quand ils virent qu'on allait faire feu » (G. Snelgrave, 1735 : 226). P. E. Isert (1989 : 206) fut confronté aux mêmes faits sur le navire qui le conduisait à Sainte Croix aux Antilles en 1787.

Par ailleurs, ces auto-noyades ne survenaient pas seulement à la suite des mutineries. Elles étaient parfois une alternative pour échapper à l'état de servitude car les noirs, selon (T. Phillips cité par C. A. Walckenaer, 1727 : 117) « ont tant de regret à s'éloigner de leur pays qu'ils saisissent l'occasion de sauter dans la mer, hors du canot, de la barque, ou du vaisseau, et qu'ils demeurent au fond des flots jusqu'à ce que l'eau les étouffe. Le nom de Barbade leur cause plus d'effroi que celui de l'enfer », quoiqu'au fond, dit l'auteur, « ils y mènent une vie beaucoup plus douce que dans leur patrie » (T. Phillips cité par C. A. Walckenaer, 1727 : 117). Dans sa onzième lettre en

date du 12 mars 1787 intitulé « De Christianstadt, dans l'île de Sainte Croix, en Amérique », P. E. Isert (1793 : 279) note qu' « un seul moment d'inattention leur suffit à prendre la fuite dès la première occasion qu'ils en trouvent ou se donnent la mort car ils craignent la mort, infiniment moins que l'esclavage d'Amérique et il faut user de beaucoup de précautions pour leur ôter les moyens de se dérober à la vie ». Toutefois, l'issue de ces fuites n'était pas toujours favorable aux esclaves comme ce fut le cas de ceux d'un négrier Anglais. En effet, ceux-ci avaient massacré tous les Européens, coupé les câbles des ancres et laissé le navire dériver sur la côte et quand ils furent à la barre, tous les Noirs sautèrent dans la mer. Mais malheureusement pour eux, ils furent repêchés les uns après les autres et vendus de nouveau aux marchands Européens par d'autres Africains (P. E. Isert, 1793 : 280).

Les révoltes n'avaient pas toujours, comme on le constate, une issue heureuse. Dans certains cas, les esclaves optèrent, quand c'était possible, pour les suicides collectifs même si c'était des cas isolés et pour une grève de la faim. Ce fut cette dernière option que choisirent les esclaves du *Ferrers Galley de Londres*, un navire anglais conduisant une cargaison d'esclaves à la Jamaïque. A l'issue des représailles auxquelles ils survécurent, ces derniers « devinrent si bourrus et si opiniâtres, qu'il y en eut plusieurs qui moururent de faim, refusant avec une obstination inouïe de prendre aucune nourriture » G. Snelgrave (1735 : 226-227). Le même fait se produisit en 1785, à bord d'un navire hollandais. En effet, appréhendant l'issue défavorable d'une révolte qu'ils avaient tramée et exécutée en toute quiétude, « les Nègres révoltés prirent la résolution de mourir. Dans cette intention, l'un d'eux couru avec un tison allumé à la soute aux poudres et fit sauter le navire. Les navires pêchèrent environ une trentaine d'esclaves, tout le reste, plus de cinq cent, périt dans les eaux » (P. E. Isert, 1793 : 280).

Ces actes sont ceux que les Européens redoutaient le plus, raison pour laquelle ils préféraient prendre toutes les dispositions pour les prévenir et décourager les esclaves d'une éventuelle velléité de rébellion afin de minimiser les pertes et faire de substantiels bénéfices.

3. Les moyens de prévention des révoltes

Certains auteurs ont, pour la plupart, proposé des mesures ou attitudes afin de prévenir ou mettre fin aux révoltes d'esclaves à bord des navires de traite. Le Chevalier Des Marchais (cité par J. B. Labat, 1730 : 145) recommande un traitement humain des esclaves tout en leur promettant qu'ils sont conduits dans les îles que pour aider à la culture des terres et qu'étant faits chrétiens par le baptême, ils jouiraient des mêmes avantages que leurs maîtres. De plus, « quand ces discours sont accompagnés de traitement humains, surtout quand ils sont malades, on ne peut croire les

bons effets qu'ils produisent et combien ils contribuent à conserver la santé des captifs » (J. B. Labat, 1730 : 145).

Aussi, ces révoltes peuvent-elles être évitées pourvu que l'on prenne soin de « bien nourrir les captifs et les traiter humainement qu'il est possible sans cependant cesser d'être sur ses gardes de jour et de nuit ; la nuit surtout parce que c'est ordinairement ce temps-là qu'ils prennent pour se soulever quand ils en ont formé le dessein » (J. B. Labat, 1730 : 142).

Aux capitaines des navires négriers, Le Chevalier Des Marchais (cité par J. B. Labat, 1730 : 143-144) préconise la prudence et recommande que si pendant la nuit on entend du bruit entre les ponts, il ne faut pas s'alarmer ou du moins donner lieu aux esclaves de croire qu'on craint leur révolte. Souvent ces bruits n'ont d'autres causes que la mauvaise humeur de quelques-uns, qui se trouvant trop pressés à leur gré battent leurs camarades pour se faire faire place. Dans ces occasions, il faut se contenter d'envoyer les Nègres qu'on a choisis pour commander les autres, s'informer du fait et mettre le calme et la paix. L'officier de garde doit leur parler avec douceur et éviter de laisser apparaître les armes en leur possession pour que cela ne crée pas plus de tumultes. Dans ces conditions, ils se renversent les uns sur les autres, se blessent et souvent il y en a d'étouffés.

Dans le même ordre d'idée, L. F. Römer (1989 : 212), pour qui cette situation est embarrassante, pense qu'elle peut être résorbée pourvu que l'on prenne les dispositions nécessaires et selon lui « il faut faire attention à ce que les esclaves ne se procurent pas de couteaux ou d'autres sortes d'outil, dans le fort ainsi qu'à bord des navires ». De même, ajoute-il, pendant la traversée jusqu'aux Indes occidentales, il faut prendre toutes les dispositions pour que les esclaves soient de bonne humeur ; s'il est possible, « il faut apprendre les expressions les plus utiles de leur langue afin de pouvoir leur assurer qu'ils arriveront dans un bon pays où ils auront beaucoup de femmes et une nourriture abondante » (L. F. Römer, 1989 : 213).

Malgré toutes ces mesures et précautions, des révoltes avaient toujours lieu sur les navires. Dans certains cas, les esclaves ont maté l'équipage, tué tout le monde et laissé le navire aller à la dérive jusqu'à ce qu'il soit rejeté sur la côte (L. F. Römer, 1989 : 213).

Conclusion

Au terme de cette réflexion, il ressort que plusieurs raisons étaient à l'origine des révoltes d'esclaves à bord des négriers. Il s'agissait entre autres des conditions de vie difficiles qui se traduisaient par une alimentation de mauvaise qualité et un entassement dans les cales des navires, des préjugés et l'angoisse de l'inconnu. Certains croyaient qu'ils étaient achetés pour être

mangés. Ces révoltes qui avaient lieu aussi bien sur les côtes africaines qu'en haute mer faisaient parfois l'objet de répressions sauvages et incontrôlées.

La manière dont les Noirs réagirent face à leurs conditions de vie à bord des navires négriers démontrait qu'ils ne partageaient pas la conviction de ceux qui leur promettaient le salut à travers l'esclavage. Réduits au désespoir par leur état misérable, ils étaient prêts à tout pour échapper à l'asservissement ou pour mettre un terme à leur souffrance. Parfois, les captifs parvenaient à leur objectif. Plus souvent, face à ces luttes désespérées, les armes à feu de l'équipage finissaient par prendre le dessus et les esclaves étaient vaincus, mais pas avant que des pertes eussent été infligées aux deux camps. Beaucoup refusaient donc de manger et étaient parfois forcés à se nourrir après avoir eu les dents brisées ou les lèvres brûlées avec du charbon ardent. D'autres préféraient se jeter à la mer pour échapper ou s'auto-trucider.

Pour minimiser les pertes et faire des bénéfices substantiels, des mesures furent préconisées parmi lesquelles un traitement humain des esclaves, une alimentation assez bonne et une assurance qu'ils seront bien traités à leur arrivée.

Ces traitements inhumains et la montée des protestations contre ce commerce infâme, ont entraîné la fin progressive du commerce des esclaves, même s'il va continuer sous d'autres formes et devenir clandestin. Toutefois, des recherches plus approfondies pourraient être menées afin de dénombrer les navires ayant subi ces actes de révoltes, leurs provenances et leurs destinations et si possible leur cargaison exacte.

Références bibliographiques

Sources imprimés

BOSMAN, W. (1705), *Voyage de Guinée contenant une description nouvelle & très exacte de cette côte où l'on trouve & où l'on trafique l'or, les dents d'Éléphants & les Esclaves*, chez Antoine Schouten, Utrecht, Marchand libraire.

ISERT, P. E. (1793), *Voyages en Guinée et dans les Iles Caraïbes en Amérique, par Paul Erdman Isert, ci-devant Médecin-Inspecteur de S.M. Danoise, dans ses possessions en Afrique*, Paris ? chez Maradan Librairie.

LABAT, J. B. (1730), *Voyage du Chevalier des Marchais en Guinée, Isles voisines et à Cayenne, Fait en 1725-1726 & 1727, contenant une description très exacte & très étendue de ces Païs & du commerce qui s'y fait*, Vol. 2, Paris.

RÖMER, L. F. (1989), *Le Golfe de Guinée 1700-1750 : récit de Römer, Marchand d'esclaves sur les côtes africaines*, Paris, Editions L'Harmattan.

SNELGRAVE, G. (1735), *Nouvelle relation de quelques endroits de Guinée et du commerce des esclaves qu'on y fait*, Amsterdam.

WALCKENAER, C. A. (1827), *Histoire générale des Voyages ou Nouvelle Collection des Relations de voyages par Mer et par Terre*, Tome VIII, chez Lefevre, Paris, Librairie.

Ouvrages généraux

REDIKER, M. (2015), *Les révoltés de l'Amistad, Une odyssée atlantique (1839-842)*, Paris, Editions du Seuil.

ARTIGOT G., BELLOT, P. *Le XVIIIe siècle, expansions, Lumières et révolutions Adaptation des programmes : Traite négrière et esclavage au XVIIIe siècle*, 16p.

BECKELES, M. H. (2002), *Voyages d'esclaves. La traite transatlantique des Africains réduits en esclavage*, Paris, Unesco.

Articles de revue

GREENE, L. J., PADIRAC, É. (trad.), (2018). "Lorenzo Johnston Greene, « Mutinerie sur les navires négriers »", in Le Dantec-Lowry Hélène, Parfait Claire et al. , *Écrire l'histoire depuis les marges : une anthologie d'historiens africains-américains, 1855-1965*, collection « SHS », Terra HN éditions, Marseille, Greene L. J., 1944, « Mutiny on the Slave Ships », *Phylon* (1940-1956), vol. 5, n°4, (4e trimestre, Clark Atlanta University, p. 346-354.

MICHEL, N. (2016), « Esclavage : la révolte de l'Amistad, épopée historique et médiatique », in *Jeune Afrique*.

TYMOWSKI, M. (2005), « La peur et le courage lors des premières expéditions européennes en Afrique au XV^e siècle », in *Africana Bulletin*, p. 43-61.

Webographie

ARINO Marc, « L'affaire de l'Amistad vue par Steven Spielberg », Journée d'étude du CRLHOI "Écriture, mémoire, commémoration", May 2008, Saint Denis, La Réunion. pp.117-127. fahal-01157757.

GRUNBERG Bernard, *La révolte des esclaves à bord de l'Affricain (1738) : Réalité et relativité de l'appréhension de la violence dans le trafic négrier* In : *La violence et la mer dans l'espace atlantique : XIIe-XIXe siècle* [en ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2004 (généré le 04 juillet 2023). Disponible sur Internet :

<<http://books.openedition.org/pur/19552>>. DOI :
<https://doi.org/10.4000/books.pur.19552>.

HAUDRERE Philippe, 2004, *La révolte des esclaves à bord des bâtiments négriers français au XVIII siècle : essai de mesure* In : *La violence et la mer dans l'espace atlantique : XIIe-XIXe siècle* [en ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes, (généré le 04 juillet 2023). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/pur/19550>>. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.19550>.

DORIGNY Marcel, SCHMIDT Nelly et al. *Traite négrière, esclavage, abolitions. Mémoire et histoire*, exposition réalisée à l'occasion de la commémoration du 10 mai sur une initiative de M. Yves JEGO, Secrétaire d'Etat à l'Outre-Mer, 2008, 37p.

www.

Slaverebellion.org.

NDAMBI Aphanyieck AKWI

University of Dschang
akwiscoalpha@gmail.com

Louis Bertin AMOUGOU

University of Dschang
louisbertin_amougou@yahoo.fr

**Postmemory And Therapeutic Nostalgia: a Reading of
Chris Abani's *Song For Night***

Abstract

The multiplicity of genocides and widespread tragedies recently have incited third generation Nigerian writers to represent these issues in their fictional works. These writers offer a poignant exploration of the lingering trauma of the Nigerian Civil War, also known as the Biafran War (1967-1970). Though these writers did not directly experience the war's atrocities, their narratives embody the notion of "postmemory" coined by Marianne Hirsch- the relationship that descendants of trauma survivors have to the personal, collective, and cultural trauma of those who came before. This paper upholds that Abani's novel, *Song for Night*, does not only convey the personal, collective and cultural trauma of the previous generation which re-traumatizes the present generation but depict a therapeutic nostalgic narrative. Drawing on the concepts of postmemory by Hirsch (2008) and Balaev (2008)'s trauma theory, the paper examines how the past is communicated to the descendants of survivors and to the rest of the society in Abani's narrative. Mythic storytelling, symbolic imagery, and non-linear narrative structure reflect the disjointed, uncanny quality of postmemory. In the end, Abani's novel reawakens Nigeria's national consciousness to the Biafran War while forging continuity between the witnessing generation and its descendants. In representing this postmemorial trauma, *Song for Night* illuminates literature's vital role in cultural reconstruction and healing in the aftermath of historical atrocities.

Key words: *postmemory, representation, collective memory, trauma, therapeutic nostalgia, the Biafran war.*

Résumé

Les multiplicités des génocides et des tragédies répandues récemment ont incité les écrivains nigériens de la troisième génération à représenter ces questions dans leurs œuvres de fiction. Ces écrivains offrent une exploration poignante du traumatisme persistant de la guerre civile nigérienne, également connue sous le nom de guerre du Biafra (1967-1970). Bien que ces écrivains n'aient pas directement vécu les atrocités de la guerre, leurs récits incarnent la notion de "post-mémoire" forgée par Marianne Hirsch - la relation que les descendants des survivants du traumatisme entretiennent avec le traumatisme personnel, collectif et culturel de ceux qui les ont précédés. Cet article soutient que le roman d'Abani, *Song for Night*, ne transmet pas seulement le traumatisme personnel, collectif et culturel de la génération précédente qui re-traumatise la génération actuelle, mais qu'il dépeint également un récit nostalgique thérapeutique. S'appuyant sur les concepts de post-mémoire de Hirsch (2008) et la théorie du traumatisme de Balaev (2008), l'article examine comment le passé est communiqué aux descendants des survivants et au reste de la société dans le récit d'Abani. Le récit mythique, l'imagerie symbolique et la structure narrative non linéaire reflètent le caractère désuni et étrange de la post-mémoire. En fin de compte, le roman d'Abani réveille la conscience nationale nigérienne sur la guerre du Biafra tout en forgeant une continuité entre la génération témoin et ses descendants. En représentant ce traumatisme post-mémoriel, *Song for Night* met en lumière le rôle vital de la littérature dans la reconstruction culturelle et la guérison à la suite d'atrocités historiques.

Mots-clés : postmémoire, représentation, mémoire collective, nostalgique thérapeutique, traumatisme, guerre du Biafra.

Introduction

The persistent presence of the civil war in post-war Nigerian literature can be explained by the ongoing socio-political tensions sparked by the political class, who appear to have denied the common man the fruits of decolonisation. While Abani and other third-generation writers did not witness the war firsthand, they are deeply affected by the powerful, often traumatic experiences of the preceding generation. This inherited experience is precisely what Hirsch (2008) terms "postmemory." She emphasises that while postmemory exists "post," it possesses an emotional impact akin to firsthand memory. Guided by these insights, this paper delves into how Abani's novel reflects the personal, collective, and cultural trauma of the previous generation that re-traumatise the present and suggests nostalgic therapies. Abani reiterates this notion of postmemory in these words: "It's the whole idea that you are growing up with a generation which has suffered direct trauma, which re-traumatizes you" (Interview with Wabuke, 2016).