

La violence sur les navires négriers
Une approche à partir de l'exemple nantais au XVIIIe
siècle

Vincent BUGEAUD
(Université de Nantes, CRHIA)

Maintenir la discipline à bord est impératif pour un capitaine quand on sait les risques d'un voyage maritime. La présence à bord d'une discipline de fer caractérise les navigations particulièrement exigeantes comme celles pour le commerce, de la compagnie des Indes ou, pour la pêche, des morutiers à destination des bancs de Terre-Neuve. C'est assurément également le cas pour les voyages de traite des noirs. En comparaison d'un voyage en droiture, trois éléments durcissent considérablement les conditions de navigation lors du «voyage à la côte» : une promiscuité plus grande du fait d'un effectif embarqué proportionnellement plus important amplifiant l'effet de la caisse de résonance décrite par Alain Cabantous¹ ; la durée et la pénibilité du voyage, lié au séjour africain ; l'univers carcéral enfin, faisant du marin également un geôlier.

C'est cette violence à bord des navires négriers que nous proposons d'aborder, et cela sous deux angles. D'abord celle de la violence entre Blancs et Noirs bien sûr, qui est relativement bien connue, un colloque tenu à La Rochelle en 2002 sur la violence et la mer ayant vu toutes

1. Alain CABANTOUS, *La vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris Tallandier, 1984, p. 64.

les communications sur la Traite concentrées sur ce sujet². Il est cependant un deuxième aspect, sur lequel nous insisterons davantage parce qu'il est nettement moins connu. C'est celui de la violence entre Blancs, abordée dans le cadre de cette communication à partir d'un corpus de dix procédures criminelles de l'Amirauté de Nantes de la seconde moitié du XVIII^e siècle, lesquelles constituent une source d'étude plus fiable que les rapports partiels et partiels que rédigeaient les capitaines.

La violence entre Blancs et Noirs : l'oppression d'une prison flottante

Aux conditions déjà éprouvantes de la navigation, s'ajoutent pour les esclaves noirs les conditions d'enfermement aggravées par le traumatisme de la déportation. Cette situation peut alors être génératrice de violences. Elles revêtent deux formes principales : le suicide et la rébellion.

Les conditions carcérales, source de violences

La volonté d'embarquer le plus grand nombre possible de captifs se traduit par la construction sur le navire négrier d'un faux pont entre l'entrepont et le pont supérieur, faux pont dont la plus grande hauteur ne permet pas à un adulte de se tenir debout. Les captifs y sont entassés, nus, enfermés par deux afin de réduire leur mobilité. Ce faux pont forme un espace obscur, mal ventilé, la situation s'aggravant lors des mauvais temps car, quand le temps le permet, on fait sortir à l'air libre les esclaves, en principe entre 7h et 17h, soit entre les deux repas, et cela afin de réduire les risques physiologiques et psychologiques occasionnés par ce type de détention. Pour des raisons de sécurité, les captifs sont répartis par sexe en deux zones du navire. Les hommes, les plus nombreux, sont à l'avant et les femmes ainsi que les jeunes enfants à l'arrière, les deux parcs étant séparés par une rambarde. Il s'agit d'un rempart de bois bordé de lame de fer afin d'empêcher les esclaves de l'escalader. Il est percé également de meurtrières afin de faire usage des armes à feu sur les captifs si ceux-ci venaient à se révolter. Ce rempart protège tout le gaillard arrière, qui constitue un véritable réduit défensif où se trouvent les chambres du capitaine et des officiers, elles-mêmes situées au-dessus de la

2. Mickaël AUGERON, Mathias TRANCHANT (dir.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII-XIX^e siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, 525 p.

Saint-Barbe c'est-à-dire de l'endroit où sont entreposées les munitions³.

S'évader d'une prison flottante : une violence désespérée

Face à ces conditions de détention, les captifs peuvent essayer, comme dans toute prison, de s'évader. Toutefois, dans cette prison flottante que constitue le navire de traite, parce qu'il est au milieu de nulle part ou presque, il s'agit donc ici d'une violence désespérée. La première forme qu'elle revêt est le suicide, difficile à étudier en raison du silence dont font preuve des capitaines qui s'en tiennent à une macabre comptabilité. Dans son dictionnaire universel de commerce, Jacques Savary des Bruslons a énuméré les moyens utilisés par les captifs pour se suicider. On y trouve la grève de la faim, l'étouffement en s'avalant la langue, le fracassement du crâne contre le navire ou le saut à la mer⁴. Des procès verbaux, tel celui retrouvé dans les archives de l'Amirauté de Nantes en 1740, fournissent des témoignages exemplaires de cette forme de suicide :

« Vers les onze heures du matin, nous avons entendons un bruit dans la mer à babord du navire [...] nous avons vu deux nègres enfermés ensembles dans la mer qui se battaient ensemble contre des requins. Dans l'instant, partie de notre équipage s'est embarquée dans le canot pour tâcher de les sauver et leur avons jeté du bord des planches et des cordages, ce qui a été inutile, et ont été dévorés par les poissons devant nos yeux⁵ ».

Il semble que la plupart des suicides suivent l'échec de soulèvements, lesquels furent exceptionnels étant donné l'efficacité du système préventif. Pour les expéditions nantaises, seules 5,1% d'entre elles auraient ainsi été, entre 1705 et 1793, l'objet d'une

3. Guy SAUPIN, « La violence sur les navires négriers dans la phase de décollage de la traite nantaise (1697-1743) », in- Mickaël AUGERON, Mathias TRANCHANT (dir.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII-XIX^e siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 202-203.

4. Jacques SAVARY DES BRUSLONS, *Dictionnaire universel de commerce...*, article « Nègre », Paris, Edition Etienne, 1743, p.860, cité par SAUPIN, Guy, *La violence... op. cit.*, p. 204.

5. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4587, Procès verbal du 4 décembre 1740, cité par JUDIC, Anne-Laure, « La traite négrière nantaise de 1740 à 1743 », mémoire de maîtrise, Université de Nantes, 1997.

rébellion⁶. Ces rébellions se déclenchent, le plus souvent, lorsque le navire est encore à la traite ou peu éloigné des côtes africaines, bref lorsqu'il semble un espoir pour les captifs de recouvrer la liberté perdue. Plus rare, « la révolte de pleine mer n'était [elle] que la formulation la plus fière du plus grand désespoir, la réaction d'orgueil de vaincus préférant la mort guerrière à la captivité »⁷. Les circonstances exactes de celles-ci sont plus difficiles à mettre à jour. En effet, les sources dont on dispose, les rapports des capitaines, sont partiales, le capitaine cherchant à se dédouaner d'une possible faute. L'état de l'équipage, son éventuel affaiblissement suite aux maladies pouvant avoir été contractées lors du séjour africain, devait sans nul doute constituer un puissant moteur insurrectionnel et on doit noter que les rapports de capitaines présentent des rébellions qui se caractérisent parfois par des réactions complexes. Des esclaves peuvent se dresser contre des esclaves mutins, peut-être par rivalité ethnique, ou encore parce qu'ils ont été séduits par des promesses ou un quelconque soudoiment de l'équipage⁸.

La répression par l'équipage est graduelle, les armes à feu n'intervenant qu'en dernier recours : tout doit être fait en effet pour préserver la couteuse cargaison que constituent les esclaves sur lesquels repose la rentabilité du voyage. La répression se concentre au final sur le ou les meneurs punis de façon exemplaire, les punitions allant du fouet aux supplices les plus douloureux⁹. Dans leur malheur en effet, les esclaves, capital investi, étaient plus épargnés par les coups que les membres de l'équipage.

La violence entre blancs : la maltraitance devant ces Messieurs de l'Amirauté

Être « seul maître à bord après Dieu » n'autorise pas le capitaine à tuer qui bon lui semble : tout puissant en mer, il ne l'est plus à terre où il peut être amené à rendre des comptes. Le marin est ainsi, en quelque sorte, écartelé entre une justice du large et une autre au quai, sachant que le premier jugement est toujours celui rendu par le capitaine.

6. Philippe HAUDRERE, « La révolte des esclaves à bord des bâtiments négriers français au XVIII^e siècle : essai de mesure », in-AUGERON, Mickaël, TRANCHANT, Mathias (dir.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII-XIX^e siècle)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 199.

7. Guy SAUPIN, *art. cit.*, p. 205.

8. *Ibid.*, p.206.

9. *Ibid.*, p.208.

La procédure criminelle : de la théorie...

L'exigence disciplinaire que suppose la vie à bord d'un navire est encadrée par l'ordonnance de marine de 1681. Elle autorise le capitaine, après consultation, à recourir aux châtimens corporels¹⁰. Le vague de la formulation dans cette ordonnance permet dans les faits aux capitaines une libre interprétation qui est source de dérapages. Face au « souverain maître »¹¹ qu'est le capitaine, le marin qui s'estime injustement maltraité peut porter sa plainte devant la justice du port, c'est-à-dire celle de l'Amirauté, cette dernière étant compétente pour l'ensemble des crimes capitaux¹² nonobstant une contradiction (ou une évolution ?) dans les commentaires de l'Ordonnance entre le début et la fin du siècle¹³.

Le déroulement de la procédure est identique aux autres juridictions. Si le capitaine est reconnu avoir maltraité le matelot, il peut être condamné à être interdit de commander tout navire temporairement ou définitivement¹⁴. Mais encore faut-il déjà que le marin maltraité porte plainte...

... à la pratique

Car les plaintes paraissent rares, comme en témoigne la faiblesse du corpus. On peut avancer plusieurs explications à ce constat. Tout d'abord, comme le souligne Alain Cabantous, « chacun savait que les

10. *Ordonnance de Marine du mois d'aoust 1681*, Paris, Osmont, 1714, Livre Second, Titre I, Article XXII. Les articles III, V, VI, VII, VIII et IX du titre VII consacrent aux matelots, prévoient un certain nombre de cas où le capitaine peut recourir aux châtimens corporels : quitter le navire sans congé une fois le voyage commencé, abandon de la défense d'un navire au combat, mise au fer en cas d'endormissement en faisant le quart.

11. Jean-Michel DEVEAU, *La France au temps des négriers*, Paris, France-Empire, 1994, p. 96.

12. *Ordonnance de Marine...*, Livre Second, Titre I, Article XXIII.

13. Dans les commentaires de l'édition de 1714, les crimes capitaux mettant en péril le voyage (sédition, sabotage, agression contre le capitaine), sont indiqués comme punissables à bord (donc par le capitaine). Le coupable doit être alors « pendu en haut du mast », *Ordonnance de Marine...*, Livre Second, Titre VII, Article VII. En revanche, en 1776, R.-J. Valin s'élève contre cette interprétation : « dans le vaisseau, on ne peut que faire donner la cale, mettre à la boucle et punir d'autres semblables peines ; et qu'à l'égard des crimes capitaux, on ne peut qu'informer contre les coupables, et se saisir d'eux, pour les remettre entre les mains des officiers de l'Amirauté... » in- René-Josué VALIN, *Nouveau commentaire...*, t. 1, p. 554.

14. René-Josué VALIN, *Nouveau commentaire...*, t. 1, p. 448-449.

coups constituaient un des éléments de la vie à bord »¹⁵. Le capitaine de *La Marie-Séraphique* ne va-t-il d'ailleurs pas jusqu'à dire, devant quelques uns de ses officiers, « que les matelots sont faits pour être frappés » ?¹⁶ Le capitaine de *La Georgette* déclare quant à lui :

« c'est une vérité connue de tous les capitaines [...] qu'une procédure criminelle est la suite inévitable de la mort de ceux de leurs matelots qui ont été embarqués à la sollicitation des regrattières de Nantes¹⁷ ».

C'est une façon de dire, avec quelque exagération, le propos étant intéressé, qu'un dépôt de plainte ne peut venir que d'une famille qui n'appartient pas au « milieu », qui ne sait pas ce que c'est d'être marin. L'acceptation relative d'une violence ordinaire et institutionnalisée explique donc en grande partie la rareté des plaintes. De fait, dans le corpus étudié, ce sont essentiellement les faits graves, exceptionnels, ceux ayant entraîné la mort, que l'on retrouve : des dix procédures, seules deux ont été initiées par la victime elle-même. Pour les autres, du fait du décès de la victime, la famille se charge de la plainte ou de la dénonciation : le père, le tuteur ou la veuve. En dehors d'une volonté de vengeance parfois évoquée, les dommages et intérêts motivent avant tout l'engagement d'une procédure par une famille qui perd, avec l'un des siens, une source de revenus parfois vitale. Ainsi, en 1766, un taillandier de Donges porte dénonciation au procureur du Roi contre le capitaine en second du *Sphinx* qu'il rend responsable de la mort de son fils, soulignant que « c'étoit luy qui leur donnoit du pain »¹⁸. La procédure, potentiellement longue et coûteuse, à l'issue parfois incertaine, a de quoi également refroidir les ardeurs vengeresses de familles modestes. Certaines d'entre elles engagent en fait une procédure comme moyen de pression pour tenter de forcer un accord à l'amiable. C'est le cas, par exemple, en 1773, d'un ancien maître d'équipage, qui porte plainte contre le second capitaine du *Marie-Séraphique*, au nom de la veuve et des enfants de son fils, insistant sur le fait que « son objet [...] n'est que d'obtenir les

15. Alain CABANTOUS, *La vergue et les fers...*, p. 67.

16. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4958, Interrogatoire d'André Dujet, 14 mai 1773.

17. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4969, Défense des officiers de *La Georgette*, 7 novembre 1789, p.23. Les regrattières sont des marchandes de menues denrées pouvant servir d'intermédiaires aux capitaines qui cherchent à compléter leurs équipages.

18. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4954, Déclaration devant notaire du 12 avril 1766 ; remontrance du 28 avril 1766.

dommages et intérêts trop légitimement dues... », tout en précisant qu'il ne souhaite pas s'engager dans un règlement à l'extraordinaire car « une famille sans ressource, privée aujourd'hui de son appui, ne peut guère se livrer aux avances que cette poursuite peut exiger »¹⁹. Pour le marin maltraité, le non-versement de la solde peut être également une motivation de plainte au criminel, la maltraitance étant alors instrumentalisée par la victime supposée pour obtenir en dommages et intérêts ce qu'elle n'a pu obtenir en salaire²⁰.

Les désertions constituent une autre explication à la faiblesse des plaintes : « désertir, pour [les victimes], c'est mettre fin à une situation douloureuse, voire intolérable ; pour [les tortionnaires], c'est éviter l'enquête éventuelle de l'Amirauté, la réprobation, la punition »²¹. Une désertion pouvant ainsi être encouragée par les capitaines eux-mêmes : cela semble le cas, en 1788, du capitaine de *La Georgette*, qui, en maltraitant le second tonnelier, lui aurait dit :

« si tu ne crèves pas avant d'arriver en Amérique, il faut que tu désertes car tu ne reverras jamais la France »²².

Il n'a pas déserté et il n'a effectivement pas revu la France. Ainsi, l'exigence d'une discipline de fer génère une violence ordinaire, si ordinaire qu'elle se perçoit mal dans les sources du fait de son acceptation relative. Elle fait partie du métier de marin. Les cas de plaintes au criminel sont exceptionnels, causés par un dérapage meurtrier ou des motivations pécuniaires faute d'entente à l'amiable, et il faut tenir compte de plus à de possibles tentatives d'intimidation. Le marin maltraité préfère le salut expéditif de la désertion ou du congé à celui, lointain, incertain et contraignant, de l'Amirauté.

La violence entre blancs : provoquer et subir la maltraitance

Pour caractériser cette violence, deux regards seront portés : celui sur une maltraitance due à des facteurs « actifs » c'est-à-dire comportementaux et celui d'une maltraitance due à des facteurs « passifs », c'est à dire physiques, générateurs ou facteurs aggravants

19. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4958, Plainte de Pierre Davalo, 10 mai 1773.

20. Attitude qu'on ne peut généralement que soupçonner, comme cela paraît être le cas de l'armurier Julien Justal, Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4960.

21. Alain CABANTOUS, *La vergue et les fers...*, p.69.

22. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4969, Information du 16 juin 1789, témoignages Julien Erault, Pierre Chabot, Jacques Degoulay.

de violence, tout cela pouvant bien entendu se trouver réunis en un cocktail explosif.

Des comportements provocants...

Les conditions particulièrement difficiles du voyage de traite ne contribuent pas à faire d'un capitaine négrier un tendre. C'est le cas également, et peut être encore plus, de son second, qui a en principe la haute main sur l'équipage pendant la phase la plus délicate de la traite, celle de la côte d'Afrique. Certes, il faut se garder de généraliser, mais des capitaines sont réputés pour leur caractère naturellement violent, parfois aggravé par l'ivrognerie, un aspect que souligne parfois telle ou telle plainte ou déposition. Les coups peuvent chez certains partir avec la plus grande facilité pour des broutilles ou des malentendus. Ainsi sur *Le Dominique*, en 1775, un marin reçoit des coups de singe²³ par le capitaine en second parce qu'il a répété des mots d'ordre de ce dernier, manifestement mal entendus, qui a alors cru qu'il se moquait de lui²⁴. Il y a de plus ce qu'il faut bien appeler de véritables tortionnaires embarqués. Tel paraît le cas de ce capitaine en second des Sables-d'Olonne, embarqué sur *La Marie-Séraphique* en 1772-1773, qui fait « trembler l'équipage »²⁵. Ce dernier s'en prend ainsi violemment au charpentier du navire qui, alors que le navire est à la côte de Guinée, aurait voulu subtiliser à un captif sa ration de riz²⁶. Mal lui en a pris, car le captif va se plaindre au capitaine en second, qui le frappe alors violemment « en lui donnant des coups de pied dans les parties », suite à quoi il est contraint de garder le lit pendant 15 jours, avant de décéder « ayant les parties aussi noires que son chapeau »²⁷. La procédure met en évidence que les mauvais traitements sont pratiques courantes chez cet officier qui exerce de plus une politique d'intimidation visant à faire taire l'équipage : « le capitaine s'informa s'il n'avait point reçu quelques coups mais personne ne voulut le luy avouer »²⁸. Emprisonné après un décret de

23. Fouet composé de plusieurs bouts de cordages.

24. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4960, Information du 13, 17 et 22 février 1777.

25. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4958, Plainte de Pierre Davalo père, 2 juin 1773.

26. *Ibid.*, Interrogatoire d'André Dujet, 14 mai 1773.

27. *Ibid.*, Information du 6 mai 1773, citation extraite du témoignage de René Laporte, contremaître.

28. *Ibid.*, témoignage François Gueroy, armurier. D'où une défense facile du second capitaine qui dans son interrogatoire déclare que s'il exerçait des mauvais

prise de corps, arc-bouté devant « la plupart des faits qu'il s'obstine à nier »²⁹, contre-attaquant dans sa cellule « en tissant des liens avec les officiers [...] pour produire des témoignages »³⁰, la procédure se termine par un renvoi hors procès, le second capitaine étant cependant reconnu coupable et condamné aux dépens³¹.

Si la traite ne contribue pas à faire des capitaines des tendres, il en va de même avec le reste de l'équipage, ces hommes étant en partie à l'image de la navigation qu'ils entreprennent.

Parmi ces comportements provoquant la maltraitance, il y a d'abord ceux provoqués par l'ivrognerie. Tel est le cas de ce patron de chaloupe embarqué en 1755 sur le navire *L'Industrie*, les faits se déroulant « à la côte » de Guinée. Assurant liaison entre le navire et le rivage, il se distingue par le fait de boire et de faire boire aux marins qui l'accompagnent l'eau de vie envoyée à l'équipage à terre. Dans le but visiblement que ces derniers ne s'aperçoivent de rien (!), il remplit ensuite les flacons vidés d'eau de mer... On se doute que les réceptionnaires aient moyennement apprécié cette livraison d'eau de vie d'un genre particulier. Le capitaine, à terre, écrit alors à son second, à bord, en lui reprochant de traiter : « trop doucement ses matelots »³². Prenant connaissance de la lettre, le second prend une baguette de bois et en frappe le patron de chaloupe de plusieurs coups³³.

Il y a aussi ceux que l'on peut qualifier de cas sociaux. Voici l'exemple d'un marin, originaire de Dinant et embarqué comme armurier en 1775 sur *Le Dominique*³⁴. Une fois le navire arrivé sur la côte d'Angole, un comptoir est établi par l'équipage pour effectuer la traite. L'armurier y installe ainsi alors sa forge. Il accumule dès lors les fautes. Ce dernier se fait ainsi remarquer pour être avant tout intéressé à « travailler pour les nègres qui le payaient », en laissant « l'ouvrage du navire en arrière »³⁵. Il se lance même dans un trafic de

traitements à des membres de son équipages, ces derniers « s'en seraient plaint au capitaine »..., *Ibid.*, Interrogatoire d'André Dujet du 7 mai 1773.

29. *Ibid.*, Interrogatoire d'André Dujet, 27 mai 1773.

30. *Ibid.*, Plainte de Pierre Davalo père, 2 juin 1773.

31. *Ibid.*, Sentence du 3 juin 1773.

32. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4952, Information du 5 septembre 1755, témoignage Pierre Mesnard, premier lieutenant.

33. *Ibid.*, Information du 5 septembre 1755, témoignage Pierre Mesnard, premier lieutenant.

34. Arch. dép. de Loire-Atlantique, C 1375, Désarmement du *Dominique*, 23 novembre 1776.

35. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4960, Enquête du 1^{er} avril 1777, témoignage Pierre Paran, enseigne.

poulets à la barbe de l'équipage : il vole en effet au comptoir les volailles destinées à la traversée entre l'Afrique et l'Amérique en «leur jettant quelques grains de mahÿs pour les attirer dans sa case [où] il les mangeait»³⁶. Son petit trafic finit cependant par être dénoncé par les Noirs du comptoir³⁷. Ce n'est pas tout, puisqu'il va même jusqu'à voler certains vivres de l'équipage³⁸. Revenu à bord du navire, sur les plaintes d'un officier du navire, le second capitaine s'en prend alors à l'armurier avec un fouet « dont il se servoit pour corriger les nègres », puis il le fait mettre au fer³⁹. De l'étape africaine jusqu'en Amérique, l'armurier est placé sous haute surveillance où le moindre écart est puni par le fouet ou les poings du second capitaine.

... et des cibles privilégiées

Mais en dehors de ces cas issus de comportements provocants, les procédures criminelles, malgré leur lacune, mettent en évidence des cibles privilégiées des mauvais traitements. Ce sont les personnes vulnérables, jeunes ou malades, qui subissent en premier lieu les violences.

« Quelle galère d'être jeune ! » peut-on dire après avoir lu ces procédures. Les mousses ou novices, du fait de leur inexpérience, des fautes provoquées par cette dernière, constituent en effet des cibles de choix. Il s'agit ici d'une violence vécue comme ordinaire, inhérente à la formation de marin : une sorte de parcours initiatique obligé, un « bizutage agressif » en quelque sorte, pour reprendre Alain Cabantous⁴⁰. La sous représentation de cette violence dans les sources judiciaires est évidente : seule se retrouve en principe celle dérapant dans un défoulement meurtrier. Cependant, au détour de quelques dépositions, des actes de maltraitance peuvent apparaître. Ainsi le cas de ce mousse de 11 ans et demi⁴¹. Embarqué en 1789 sur *La Georgette*, il se plaint du comportement du chirurgien major à son

36. *Ibid.*, Enquête du 1^{er} avril 1777, citation extraite du témoignage Jérôme Chaudière, pilotin.

37. *Ibid.*

38. *Ibid.*, Enquête du 1^{er} avril 1777, témoignage Jacques Audrain, novice.

39. *Ibid.*, Interrogatoire de Joseph Boisleau, capitaine en second, 10 janvier 1777.

40. Alain CABANTOUS, *La vergue et les fers...*, p.68.

41. Il déclare avoir 14 ans « passés » dans son témoignage, ce qui correspond à l'âge porté sur le rôle d'armement, mais le capitaine affirme « qu'il est connu qu'il n'en a qu'onze et demi », Arch. dép. de Loire-Atlantique, C 1294, Armement de *La Georgette*, 18 juillet 1788 ; *Ibid.*, B 4969, Information du 16 juin 1789 ; *Ibid.*, Défense des officiers de *La Georgette*, 7 novembre 1789.

égard. Servant à table les officiers, le mousse déclare que ce dernier avait l'habitude de prendre « son couteau à revers de main et de le [piquer] par derrière avec la pointe au point que le sang sortoit quelquefois ». C'est là une petite violence ordinaire qui apparaît presque de façon anodine au détour d'une déposition portant sur une affaire qui ne le concerne pas directement⁴². Pour peu que le jeune marin accumule les faux pas ou manque un peu d'ardeur au travail, c'est le déchaînement contre lui. Il devient la « tête de turc » du capitaine, voire de l'équipage.

Si être jeune peut entraîner davantage de coups, il en est de même pour les malades. Il est vrai qu'un marin malade, c'est un homme de moins pour faire marcher le navire -et garder la prison-, ou, pour celui qui n'est pas complètement hors d'état, un marin en régime réduit, maladroit, un mauvais travailleur. Voici ainsi le cas de ce garçon de chambre embarqué en 1749 sur *La Levrette*⁴³ qui a le malheur, comme tant d'autres, de tomber malade à la côte de Guinée. Revenu de terre à bord souffrant « d'un mal de teste et d'un cours de ventre »⁴⁴, il est mis à coucher dans l'entrepont au côté du second lieutenant, également malade. Le garçon de chambre empiétant sur le matelas de ce dernier, le second lieutenant le frappe à coups de pied et poing pour le faire dégager. Le garçon de chambre monte alors sur le pont pour se plaindre au capitaine des mauvais traitements, mais ce dernier le fait redescendre aussitôt. Il est trouvé mort dans son hamac, environ une heure après, « la bouche pleine de sang »⁴⁵. Si le lien entre les coups et la mort, accélérée, du garçon semble évidente, les chirurgiens, par incompétence ou souci de préserver le second lieutenant, se refusent à avancer la cause directe du décès car « son cadavre ne fut point ouvert ny visité »⁴⁶.

Être malade à bord d'un négrier : c'est avec ce cas de figure que la maltraitance au sein des équipages négriers se distingue de celle observée dans le cadre des voyages en droiture, quand on sait à quel point le climat des côtes d'Afrique peut décimer un équipage. Face au problème de main d'œuvre, qui peut devenir ô combien problématique

42. *Ibid.*, Information du 16 juin 1789.

43. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4951, Remontrance du Procureur du Roi, 2 janvier 1751 ; Information du 4, 11 et 23 janvier 1751.

44. *Ibid.*, Information du 4 janvier 1751, témoignage de Jacques Declé, premier chirurgien.

45. *Ibid.*, Information du 11 janvier 1751, témoignage de René Guiho, charpentier de navire.

46. *Ibid.*, Information du 4 janvier 1751, témoignage de François Letanneur, second chirurgien.

lorsqu'on se retrouve ensuite au milieu de l'Atlantique sans renfort possible, le capitaine peut être ainsi amené à maltraiter les malades en les faisant travailler et à surcharger de travail les biens portants, ce qui est une autre source de dérapages. L'exemple du voyage de *La Georgette* en 1788-1789 est révélateur de ce cas de figure⁴⁷. Sur les 35 hommes d'équipage embarqués à Nantes, 19 survivants débarquent aux Cayes, dont 15 sont immédiatement transportés à l'hôpital⁴⁸. Le voyage de *La Georgette* a été un séjour africain qui vire au cauchemar pour un équipage vulnérable à son climat maladif, une spirale infernale où la maladie entraîne une pluie de coups de l'état major sur un équipage fragilisé et devenu sous-productif, la souffrance s'ajoutant alors à la souffrance. Entre la sauvegarde de son équipage exsangue, pour qui il n'a manifestement guère d'affection et celle de sa cargaison, le capitaine de *La Georgette* n'a pas hésité. Il a sacrifié le premier pour sauver la deuxième, comme il le reconnaît du reste dans sa défense à l'Amirauté :

« On l'a déjà dit et l'on ne saurait trop le répéter, les circonstances extrêmes dans lesquelles se trouvaient les officiers de *La Georgette* leur faisaient un devoir de se montrer avec tous les dehors de la plus constante sévérité⁴⁹ ».

La violence de la discipline à bord des négriers ne fait que refléter la violence du voyage en lui-même, l'un des plus exigeants et périlleux qui soit pour un marin au commerce.

Il est évidemment tentant de vouloir comparer la violence disciplinaire à laquelle est soumis l'équipage et la violence que subissent les captifs noirs. Si le taux de mortalité est avoisinant, en ajoutant cependant pour l'équipage la phase du séjour africain⁵⁰, ce dernier s'explique dans les deux cas avant tout par le ravage des maladies, avec un facteur aggravant que peuvent constituer les conditions de détention pour les noirs et la rigueur disciplinaire pour

47. Arch. dép. de Loire-Atlantique, C 1294, Armement de *La Georgette*, 18 juillet 1788 ; METTAS, Jean, *Les expéditions négrières françaises au XVIIIe siècle, t.1 Nantes*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1978, p. 712, n° 1261 ; Christian CHOUTEAU, « L'armement de traite nantais, 1782-1788, t.1, répertoire des armements enregistrés », mémoire de maîtrise, Jacques Weber (dir.), Université de Nantes, 1994, p. 181.

48. Arch. dép. de Loire-Atlantique, B 4969, Défense des officiers de *La Georgette*, 7 novembre 1789, p.12 ; *Ibid.*, Procès-verbal général des gens de l'équipage morts dans le voyage, s.d.

49. *Ibid.*, Défense des officiers de *La Georgette*, 7 novembre 1789, p.19.

50. Guy SAUPIN, *La violence sur les navires négriers...*, p. 212-214.

les blancs. Mais on ne mettra évidemment pas sur le même plan ces deux mortalités, le blanc étant immunitairement plus mal armé que le noir face aux maladies contractées consécutivement au séjour africain. De la violence physique, il n'y a guère que l'instrument punitif qui peut parfois être commun car le captif noir est une marchandise que le capitaine se doit de ne pas déprécier. Il en va autrement du matelot.

Cependant, si la principale cause de décès des marins à la traite est la maladie, nous avons vu comme elle peut être liée à la violence disciplinaire qui peut être très meurtrière indirectement, la maladie nourrissant les coups. Là est sans doute la singularité de la maltraitance des membres d'équipage des navires négriers pour qui le « noir passage » a une autre signification.