

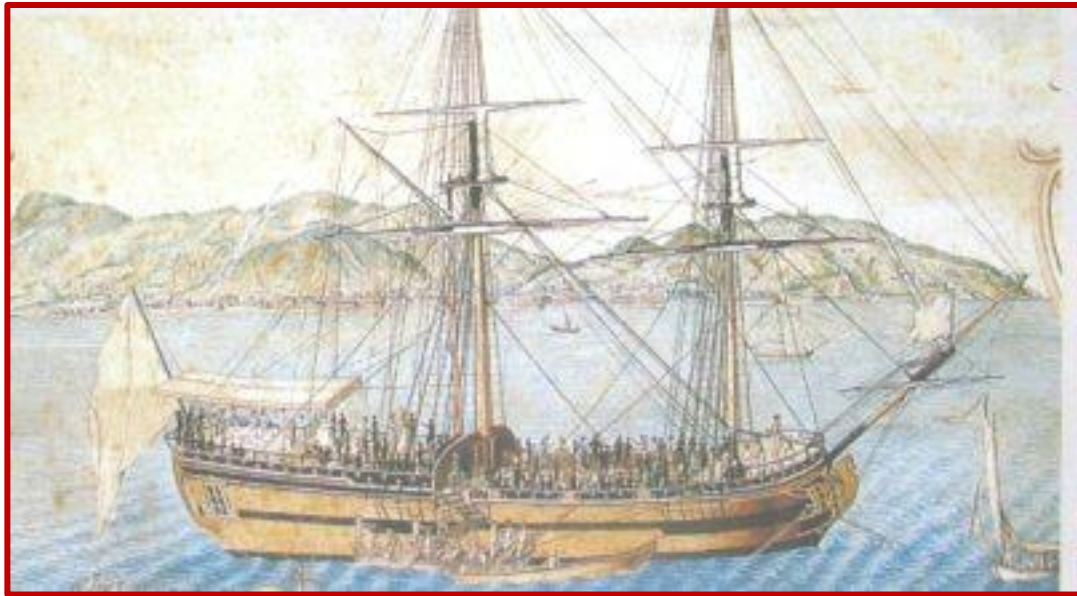


Le mardi 15 Avril, l'Orpar, les Amis de Rezé et la Résidence St Paul présentaient dans le cadre :

DES MARDIS DE L'HISTOIRE
NANTES et la traite négrière
(N°2)

Par Monsieur Jean Bourgeon.

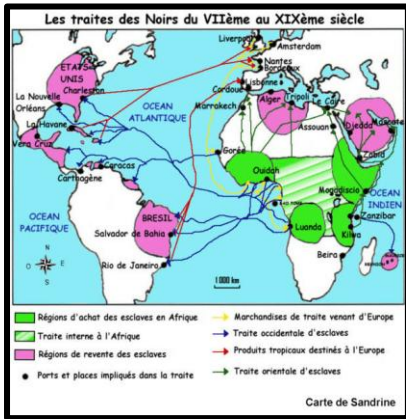




Dans la **deuxième partie** de l'exposé, Nantes, Bordeaux, et La Rochelle, deviennent à la fin du XVIII^e siècle les autres capitales du commerce triangulaire français. Les bateaux sont plus grands, Saint-Domingue reçoit 20 000 captifs par an, le prix des esclaves monte encore, générant des guerres tribales en Afrique.

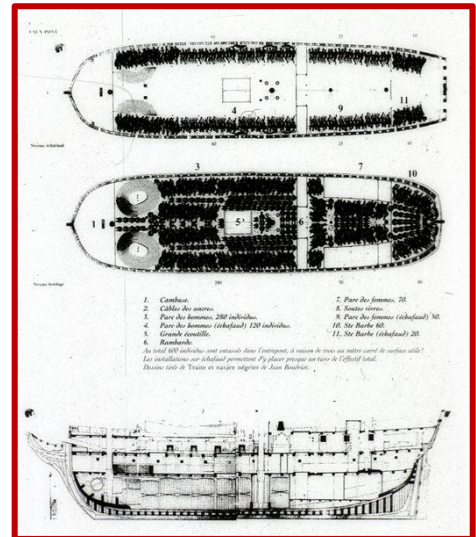
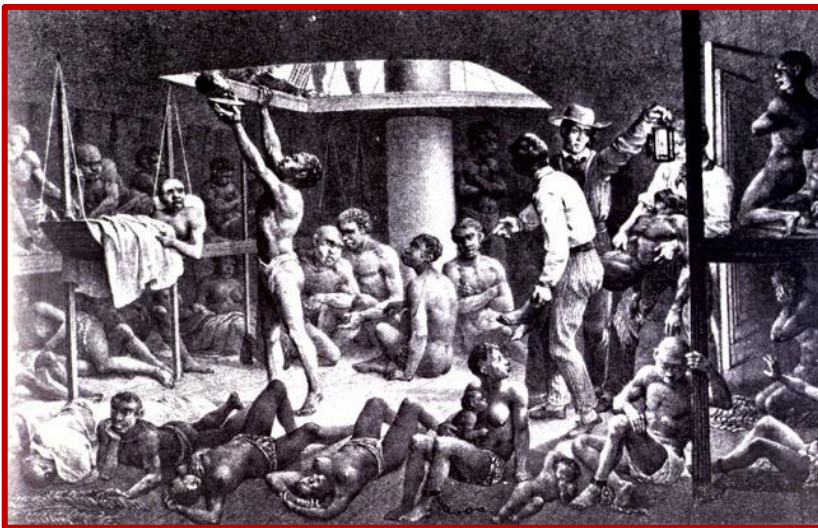
A partir de 1655, pour les plantations sucrières des Antilles françaises, des français sont recrutés par contrats pour une durée de 3 ans.





Nantes dont le port est jusqu'à présent polyvalent se tourne alors vers la traite négrière. (Nombreuses étaient alors les familles étrangères à la ville, qui fréquentaient Nantes pour leurs affaires). 55 000 esclaves sont alors transportés par les armateurs de Nantes vers St Domingue, soit 6% du trafic français.

Au XVIIIème pour le transport on utilise de vieux bateaux en bois, petits

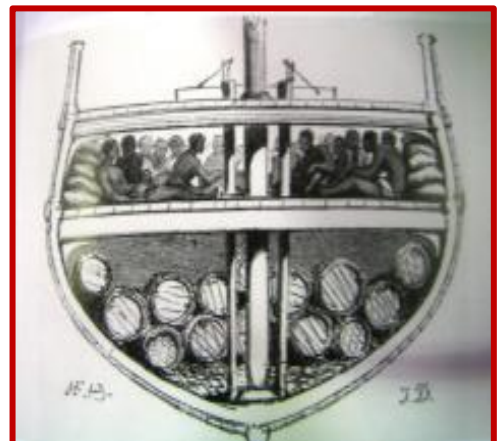


(26 et 30 m) et lents. Plus tard on utilisera vers 1815, des Bricks, plus rapides à coque métallique, pouvant fuir les bateaux anglais alors maîtres des mers. La présence d'un armement de 8 à 10 canons réduisait la place à bord. La cuisine était en plein air. Dans les cales s'entassaient de 300 à



400 personnes pour plusieurs mois. Il fallait aussi embarquer, la nourriture, le vin l'eau, la poudre et les marchandises à échanger contre les esclaves.

Un entrepont de 1.30 m, construit sur deux niveaux laissait 0.70 m pour les hommes, les femmes et les enfants. Les hommes étaient séparés et enchaînés.



L'équipage se composait généralement d'une quarantaine de personnes, 8 officiers, 12 matelots, des mousses (14 à 16 ans) et des novices ou apprentis. S'ajoutaient aussi des enfants de négociants (armateurs, assureurs, banquiers) qui s'initiaient au négoce, à l'achat, à la vente et aux échanges en vue de leurs futures activités ! Pour le marché africain, les marchandises pour l'achat des esclaves, se composaient de 60 à 70 % du montant des achats totaux : 1/3 de pacotille et 2/3 de tissus et d'outils divers. Il s'agissait principalement de verroterie, miroirs, objets de parure, de lingots de plomb, de barres de fer (Indre), du plomb, de l'eau de vie, des « indiennes » (tissus), fabriquées à Nantes, du vin, couteaux, grelots, vaisselles, fil, aiguilles, armes blanches et surtout des armes (pistolets d'apparat pour les chefs).

Le prix d'un armement pour équiper un bateau équivalait au prix d'un bel hôtel particulier à Nantes. C'était le travail de l'armateur, soutenu par des actions vendues par des sociétés par actions. Ces capitaux une fois réunis devaient être assurés pour « la petite ou la grande aventure ».



Le bateau partait à vide du port de Nantes, était chargé à Paimboeuf et le grand départ se faisait en convoi de plusieurs dizaines de bateaux pour un voyage de plus de deux mois. Zones de traite pour Nantes : Le Bénin, le sud du Niger et en général l'Afrique Centrale.

Navire de St Claude

Statut	Nom	Prénoms	Age	État	Profession	Notes
Armateur
...

Destination	Date	Montant	Notes
Le Bénin
Le sud du Niger
Le Bénin
Le sud du Niger
Le Bénin
Le sud du Niger

Grand Livre de Commerce

Le troc en Afrique : Les capitaines pour pouvoir retourner sur

leur zone d' « achat » essayaient de cartographier les points de débarquement pour ne pas perdre de temps, car plus le voyage durait entre chaque halte, plus les premiers esclaves achetés perdaient leur santé.

Le droit d'entrée et de sortie était exigé par les potentats locaux, y compris pour le chef des noirs. Il se montait en général à 6% du montant de la transaction.

Ces transactions étaient évaluées en « Pièces d'Indes, elles mêmes retranscrites en « Onces d'or ». Les esclaves étant alors évalués à 1/4, 1/3, ou 1/5 ème de pièce !

Les « achetés » étaient alors parqués dans un « baraquon » ou réserve à noirs, en attendant la venue d'un navire, à bord duquel les premiers esclaves achetés commençaient à dépérir.

Sur les rapports des capitaines la description du voyage et le détail des achats sont consignés (voir Archives de Nantes).

Pour les remettre « en forme » les bateaux faisaient halte en général à Gorrée, pour une traversée de 2 mois. Parqués derrière une palissade, des picots de métal étaient répandus sur le sable pour, étant pieds nus, éviter les fuites.



Encore 2 mois de voyage où beaucoup d'hommes mourraient en général du scorbut. Sur 3 ans, 13 % des embarqués, y compris parmi les blancs.

Les esclaves étaient vendus par lots (un bon, un mauvais) pour éviter que les moins bons ou les malades restent et occasionnent de la perte. Les lots étaient transformés en argent ou en marchandises d'échange (sucre, épices etc.). Le superflu était placé dans des entrepôts à la charge de quelques employés de la compagnie de l'armateur. Celui-ci faisait alors une déclaration au greffe à son retour à Nantes ; après de nouveau, 2 mois de voyage. En évitant les corsaires !

Quelques chiffres pour Nantes : sur 2 000 bateaux, 200 sont nantais et 30 sont négriers.

Rapport des expéditions négrières : 6 % (si tout va bien)

Placements boursiers : 5 %.

Une fois la traite négrière définitivement terminée, le trafic du port de Nantes, qui n'avait pas cessé ses activités, pris peu à peu une forme différente : Est-Ouest, pour la Loire (vin, bois, sable) et Sud-Nord aller retour avec les Pays Baltes (conserves, métallurgie et chantiers navals) ;

De nombreux résidents de la résidence St Paul s'étaient joints au public pour écouter cette conférence sur un sujet toujours d'actualité à Nantes



Le Mémorial à Nantes.

Cliquez ici :

memorial.nantes.fr



Prochaine conférence
des mardis de l'histoire :
Mardi 17 juin
Attentat anarchiste à la
Rocheservière en 1882
Par Daniel Garriou.

Nous joindre :
orpar.fr