

**Un corpus exceptionnel :
169 journaux de bord des campagnes de traite française
(1721-1757)
conservés aux Archives nationales (France), Marine 4 JJ**

Anne Pérotin-Dumon

Conservateur à la Section ancienne
(Marine et Affaires étrangères) 2008-2011

Une source aussi méconnue qu'exceptionnelle sur la traite des esclaves est accessible sous forme numérique grâce à cet outil un peu désuet qu'est la base de données Archim, <http://www2.culture.gouv.fr/documentation/archim/journaux-de-bord.html>. C'est le résultat du projet « Journaux de bord des campagnes de traite de la Compagnie des Indes » réalisé aux Archives nationales (France) entre 2009 et 2011, qui a porté sur quelque 169 journaux de campagnes effectuées entre 1721 et 1757 et surtout dans le deuxième quart du 18^e siècle.

Conservés aux Archives nationales, ces documents constituent un corpus d'une homogénéité exceptionnelle sur la traite. Ils sont la première et souvent l'unique trace de milliers de vies emportées dans les migrations forcées de main d'œuvre qui ont frappé le continent africain surtout lorsque, au 18^e siècle, depuis l'Europe, les échanges commerciaux atlantiques se sont intensifiés.

Au pilote (ou à l'écrivain chargé des écritures et des comptes à bord) incombe la tenue du journal de bord. Il est tenu d'y inscrire quotidiennement la position du bateau et sa marche depuis la veille ; d'y consigner aussi tous les aléas et événements de la vie à bord pendant les dernières vingt-quatre heures.

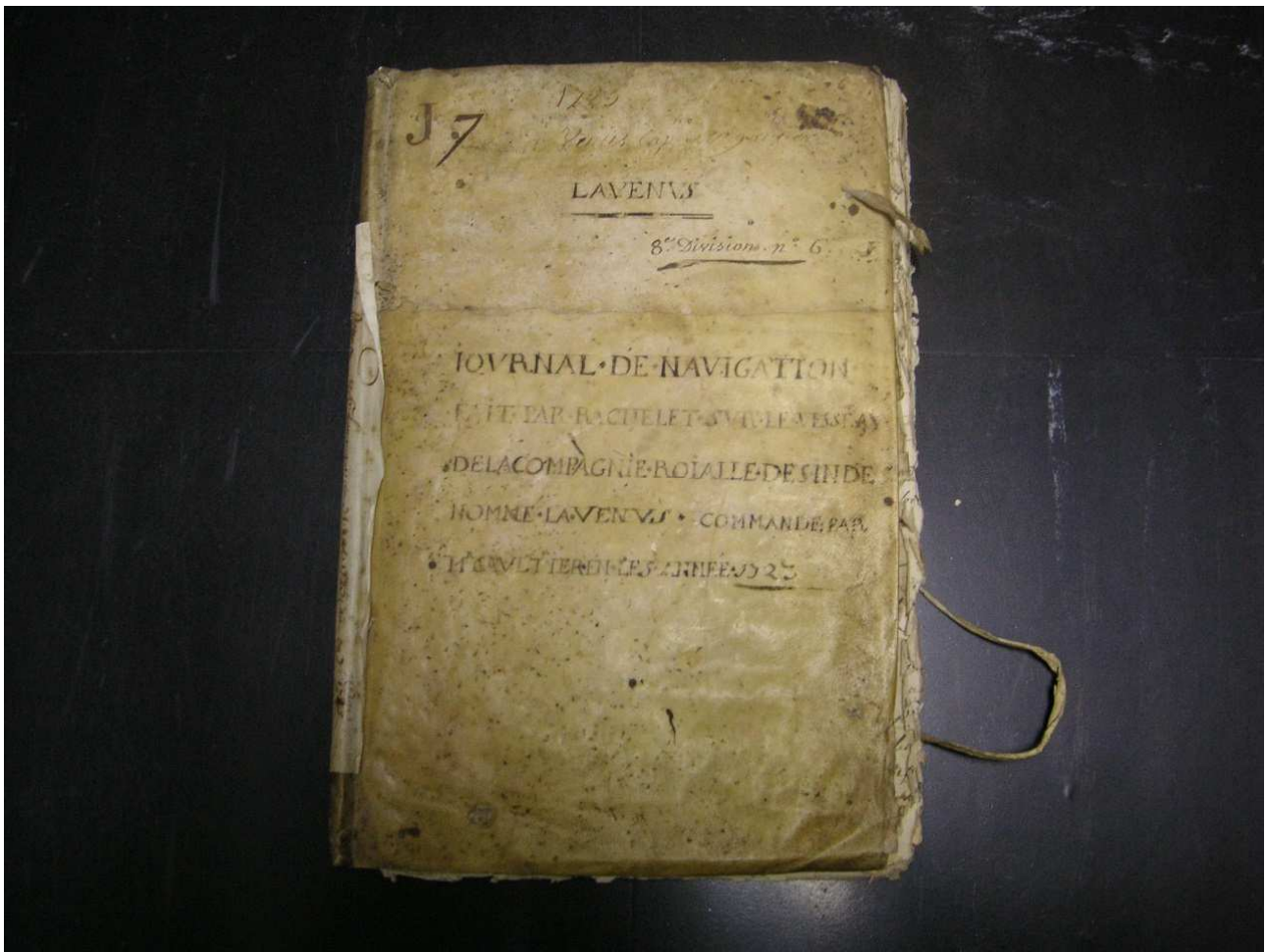
Le journal qui a été conservé dans les archives est rarement celui tenu en mer, mais plutôt la copie qu'en met au net son auteur, une fois de retour dans le port d'attache. Remis à l'armateur, il fait foi de ce que le capitaine s'est acquitté au mieux des instructions reçues. Il arrive que le même journal accompagne son rédacteur dans plusieurs campagnes successives dont toutes ne sont pas de traite négrière.

Si le corpus aujourd'hui consultable sous forme numérique est surtout fait de journaux de bord, il inclut aussi des lettres auxquelles quelques campagnes ont donné lieu, par exemple lorsque, à la première escale, le capitaine a jugé bon d'avertir d'incidents ayant perturbé la campagne et concernant justement les opérations de traite et les captifs.

Il arrive encore qu'on dispose, pour la même campagne, de plusieurs journaux tenus simultanément à bord par plusieurs personnes qui les ont mis au net au retour. Et sur certaines campagnes, nous n'avons que des « extraits » de journaux dont on n'a visiblement retenu que les mesures, descriptions, dessins, voire levés sommaires des côtes.

Ces copies et extraits divers ont été exécutés bien après la campagne elle-même, dans la mesure où ils pouvaient servir à améliorer les cartes marines utilisées pour les expéditions maritimes de nature commerciale (et pas seulement de traite négrière) ou navale. Car telle a été la fonction première de leur conservation : servir au développement de la navigation et de l'hydrographie (ou description et traduction cartographique des étendues maritimes et côtes les bordant).

Généalogie et Histoire de la Caraïbe



Généalogie et Histoire de la Caraïbe

En France, la confection des cartes marines est un des domaines où s'exerce l'action de l'État au 18^e siècle. À cet effet, un département des cartes et plans (DCP) rassemble, dans les locaux de la marine royale, à Paris, une vaste documentation parmi lesquels les journaux de bord originaux, copies, extraits ou lettres qui forment le présent corpus des journaux de traite conservés dans Marine 4 JJ.

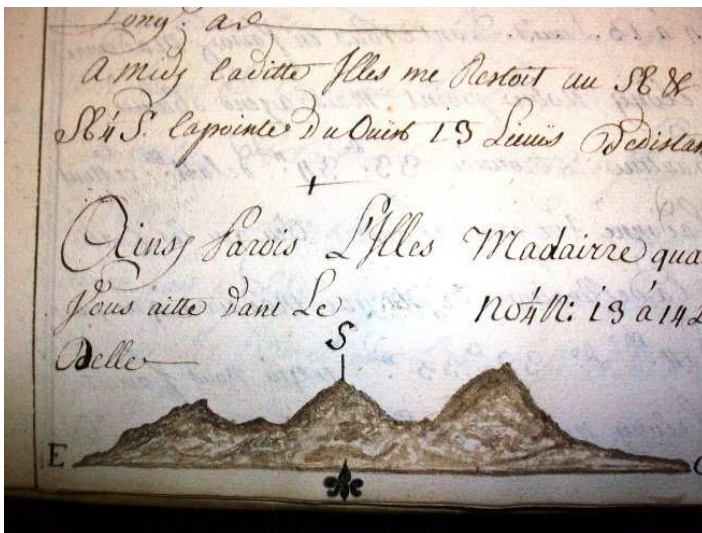
À l'instar du DCP de la marine royale, la Compagnie des Indes s'était, elle aussi, constitué un dépôt de journaux, cartes et plans pouvant servir à la navigation. Matériellement organisé dans le port de Lorient, quartier général de la Compagnie, ce dépôt devait sa création à l'impulsion du marin et hydrographe de la Compagnie des Indes, d'Après de Manneville (1707-1780). À ce capitaine de vaisseau normand, issu d'une lignée de marins, on doit la rédaction du Neptune oriental qui s'impose alors en France comme le recueil officiel de cartes marines.

La Compagnie dissoute (1769), on attendit la mort de Manneville pour absorber le DCP de Lorient dans celui de Paris. Ceci explique que les journaux de bord numérisés proviennent en majorité de la Compagnie des Indes mais que quelques-uns montrent, eux, la traite pratiquée par d'autres armateurs que la Compagnie ou encore le rôle de la marine royale dans la traite.

De façon laconique ou au contraire prolix, les documents numérisés apportent des informations introuvables ailleurs sur les captifs, depuis leur embarquement, parfois même à partir du moment où ils ont été achetés et collectés à distance des côtes, et jusqu'à leur livraison dans une colonie, quelques journaux de bord rapportant jusqu'à la vente à bord des captifs.

Les entrées journalières qui ponctuent les journaux de bord documentent les conditions du voyage, à commencer par les cloisons qu'on construit sur le bateau, pour une traversée, selon le nombre des captifs et le ratio hommes / femmes. Ils permettent de suivre la vie quotidienne à bord — nourriture ou disette, séjours sur le pont ou mises aux fers. Ils consignent les événements de tous ordres — maladies, épidémies, décès mais aussi naissances, baptêmes. C'est enfin dans les journaux de bord qu'on trouvera la narration première des moments dramatiques de la traversée : les suicides ou révoltes.

On a donc ici rassemblée une extraordinaire documentation sur le fonctionnement de la traite française dans la première moitié du 18^e siècle, en particulier dans ses conséquences humaines. Donnons quelques exemples de ces entrées à partir des photos prises par ma collègue archiviste et moi au fur et à mesure que nous avançons dans le dépouillement de Marine 4 JJ, quand un détail ou un autre retenaient notre attention (vous les retrouverez en consultant la série numérisée sur Archim). Car, on le comprendra, dépouiller ces documents n'avait rien d'anodin !



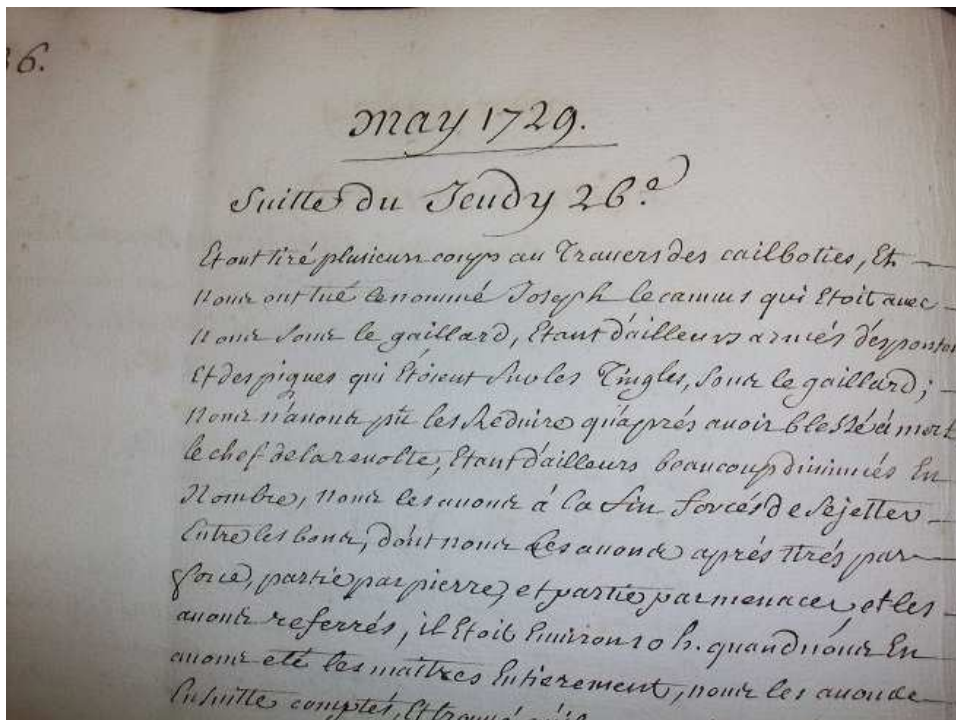
Pas de beau journal de bord sans quelques amers ou relevés graphiques des côtes permettant de suivre la navigation du bâtiment qui a quitté Lorient. Celui-ci a été rehaussé de couleurs ; il donne à voir Madère rencontrée au large du Maroc en navigant le long des côtes ouest-africaines.

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

C'est quand il y a mort humaine que les dessins en marge sont plus fréquents — semblant parfois capter un peu de l'émotion qui a étreint l'équipage.



Plus rares mais à l'évidence dramatiques sont les révoltes des captifs hommes.



Généalogie et Histoire de la Caraïbe

Et on s'étonne que les récits premiers et souvent détaillés qu'en livrent les journaux de bord — complot ourdi, dissensions exprimées par les femmes mises au courant du projet, résistance, mesures de rétorsion — aient si peu retenu l'attention quand on a tant écrit sur la question.

Les expéditions partent presque toutes de Lorient, centre opérationnel, on l'a dit, de la Compagnie des Indes. Aux commandes, on trouve un « pool » de pilotes et de capitaines qui tournent sur les mêmes bâtiments et se connaissent entre eux.

Les bateaux français se rendent sur les côtes d'Afrique de l'Ouest qu'ils parcourent à partir du Cap Blanc en Mauritanie. Ils opèrent dans deux zones. La première est la Sénégambie que contrôlent les Français : les captifs achetés en Gambie sont acheminés par des transports locaux vers les comptoirs de Gorée et Saint-Louis, au Sénégal. À partir de Juda (aujourd'hui Ouidah, Bénin), on entre dans la seconde zone de traite : la côte de Guinée, où les Français sont en concurrence avec d'autres Européens.

Ce n'est pas le moindre intérêt de ce corpus que de documenter d'autres opérations de traite française que celle pratiquée en Afrique occidentale. Moins connues, ces autres campagnes illustrent les ambitions de la Compagnie en matière de traite négrière dans le deuxième quart du 18^e siècle.

Certains journaux de bord montrent ainsi la traite pratiquée par les bâtiments de la Compagnie en Angola et au Mozambique, alors colonies portugaises. D'autre part, pour approvisionner Bourbon et l'Île de France, les bâtiments de la Compagnie des Indes font à Madagascar de la traite « volante ». Cette traite-là ne peut pas s'appuyer sur des comptoirs où ont été préalablement rassemblés des centaines de captifs prêts à être embarqués pour le grand voyage. La traite malgache est, elle, affaire de raids côtiers plus ou moins chanceux ; de ce fait, elle porte sur des effectifs bien moindres, que viennent prendre de petits bateaux souvent venus des Mascareignes.

Lorsque la traite française ne dispose pas de comptoirs sur place ou que les Français ne sont pas les seuls à opérer, le capitaine et son second ont fort à faire pour composer la cargaison d'esclaves. Il leur faut à chaque fois renouer les contacts avec d'éventuels fournisseurs, marchander avec eux les tarifs de la transaction, placer leur marchandise en échange.

Les journaux de bord nous montrent alors deux mondes en contact, saisis, évidemment, du point de vue des marins qui les ont rédigés. Pour ces gens, majoritairement originaires de l'Ouest de la France, l'autre monde que le leur est celui des terres africaines et américaines qu'ils visitent tour à tour - les partenaires avec lesquels ils traitent pour acheter leur cargaison, les captifs qu'ils embarquent et avec lesquels il va leur falloir quelquefois discuter et négocier au cours de la traversée ; les administrateurs et colons français des Îles où ils vendent leur cargaison.

Soulignons à cet égard l'extraordinaire richesse des informations livrées sur les régions d'Afrique et les sociétés visitées par les gens de la Compagnie. Avec dessins, amers (relevés graphiques des côtes), cartes à l'appui.

En comptant la France métropolitaine d'où partent les campagnes de traite, ces journaux de bord concernent au total une quinzaine de pays actuels s'étendant sur trois continents. Comme on pouvait s'y attendre, les premiers pays concernés sont en Afrique : le Sénégal, le Bénin, le Niger, l'Angola, Le Zaïre, le Mozambique, la Tanzanie, l'île Maurice et Madagascar ; en Amérique : il s'agit de la Louisiane, aux États-Unis. L'autre ensemble de sociétés concernées est celui de la France ultramarine : la Martinique, la Guyane, la Guadeloupe et la Réunion.

La base de données Archim permet d'accéder à un journal de bord à partir de sa cote (ou référence) dans la sous-série Marine 4 JJ. Chaque document fait l'objet d'une notice détaillée qui indique le nom du bâtiment, les dates et le périple de la campagne dont c'est

Généalogie et Histoire de la Caraïbe

le journal , le capitaine du bâtiment, quelquefois son armateur, le rédacteur du journal, les noms de lieux, personnes et matières indexés.

Un clic sur l'image de sa couverture vous donne accès à l'intégralité du document, page par page. Et, en marge, à la liste des campagnes par navires, laquelle permet de rapprocher les campagnes d'un même bâtiment rangées sous des cotes différentes autant que de repérer, pour ne pas les confondre, les bâtiments ayant porté le même nom.

L'établissement du corpus aujourd'hui accessible sous forme d'images numériques a d'abord demandé une critique documentaire exigeante qui a pris beaucoup de temps. Car il a fallu identifier, parmi des milliers d'autres journaux de bord conservés dans Marine 4 JJ, ceux qui attestent de campagnes de traite négrière. Puis il a fallu dresser la notice de chaque journal de bord telle qu'on vient de la décrire.

Ce travail a été réalisé à la Section ancienne des Archives nationales (devenue département du Moyen Âge et de l'Ancien régime) qui a la garde des fonds de la marine pour la période d'Ancien régime (jusqu'en 1789), sur la lancée de premiers relevés effectués par Brigitte Schmauch, conservateur de ce département.

Une fois la numérisation des journaux de bord confiée, moyennant les procédures d'usage, à une société spécialisée, il a fallu encadrer la tâche de ladite société par deux opérations minutieuses relevant comme les précédentes des conservateurs responsables du projet : la rédaction d'une fiche rassemblant les caractéristiques techniques de chaque document à numériser et le contrôle de qualité des images numériques, selon plusieurs critères précis.

Tout projet comporte en cours de route sa part d'embûches et de limitations. À cet égard, celui des Journaux de traite de la Compagnie des Indes n'a pas été épargné. Il vaut pourtant la peine de relever les appuis et la conjonction exceptionnelle dont il a bénéficié dans le même temps.

La numérisation des documents n'aurait pas été possible sans l'aide financière de la Mission de la recherche et de la technologie (MRT) du Ministère de la Culture et l'expertise technique du Service interministériel des Archives de France (SIAF).

Auparavant, il a fallu la volonté politique de la direction des Archives de France (devenue SIAF) pour que soit publié un Guide des sources de la traite négrière, de l'esclavage et de leurs abolitions (2007), recensant les journaux de bord Marine 4 JJ des Archives nationales parmi les sources sur la traite conservées dans les archives françaises.

Et il y a eu, à chaque étape du traitement archivistique, la motivation de personnels du département de la conservation des Archives nationales : au Pôle images, qui a accompagné les archivistes à chaque stade de la numérisation ; à l'Atelier de restauration, par lequel plus du tiers des documents sont passés avant leur numérisation ; enfin parmi les spécialistes du conditionnement matériel des documents anciens.

Le projet « Journaux de bord » est aussi et surtout mémorable pour l'hommage tacite ainsi rendu par des agents des archives françaises, avec les moyens qui étaient les leurs, aux millions de vies anonymes qui ont été emportées dans la tourmente de la traite maritime.

[Lire un autre article](#)

[Page d'accueil](#)