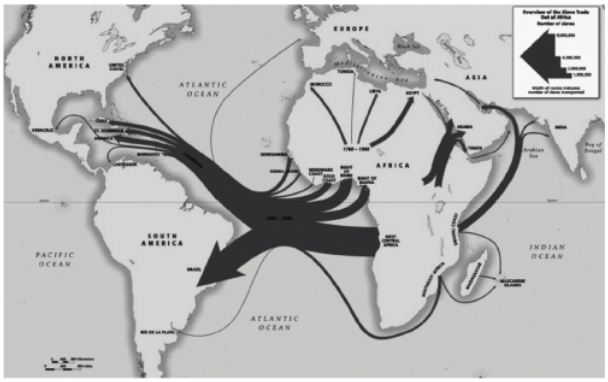
L’EUROPE ET LA TRAITE ATLANTIQUE

La traite négrière atlantique

Pieter EMMER

RÉSUMÉ

La traite atlantique des esclaves, de l’Afrique au Nouveau Monde, pourrait bien voir été la plus importante migration maritime de l’histoire. Organisée par les colons européens à partir du XVIe siècle, elle s’explique par la recherche de main-d’œuvre alors que la population indigène du Nouveau Monde a diminué rapidement en raison du manque d’immunité contre les maladies importées de l’Ancien Monde. Sur un total d’environ 12 millions d’Africains embarqués de force, environ 10 millions sont débarqués, du fait de la forte mortalité à bord. Ils arrivent au Brésil (45 %), dans les Caraïbes britanniques, françaises, néerlandaises et danoises (37 %), en Amérique espagnole (11 %), et en Amérique du Nord (4 %). Malgré la demande croissante d’esclaves, et bien que florissante, la traite atlantique est abolie au cours des premières décennies du XIXe siècle, sous la pression des considérations humanitaires.



Aperçu de la traite d’esclaves en provenance d’Afrique.

	Europe	Amérique du Nord	Antilles britanniques	Antilles françaises	Amériques hollandaises	Antilles danoises	Amérique espagnole	Brésil	Afrique	Totaux
1501-1600	640	0	0	0	0	0	169 370	29 275	0	199 285
1601-1700	2 981	15 147	310 477	38 685	124 158	18 146	225 504	784 457	3 122	1 522 677
1701-1800	5 240	295 482	1 813 323	995 133	295 215	68 608	145 533	1 989 017	2 317	5 609 868
1801-1900	0	78 117	194 452	86 397	25 355	22 244	752 505	2 061 625	150 130	3 370 825
Totaux	8 861	388 746	2 318 252	1 120 215	444 728	108 998	1 292 912	4 864 374	155 569	10 702 655

Nombre d’esclaves débarqués, classés par destination et par siècle, 1500-1900.
Source : www.slavevoyages.org

	Sénégambie et îles de l'Atlantique	Sierra Leone	Côte d'Ivoire et Libéria	Côte de l'Or	Golfe du Bénin	Golfe du Biafra	Afrique centrale et de l'Ouest et Sainte Hélène	Afrique du Sud-Est et îles de l'Océan Indien	Totaux
1501-1600	147 281	1 405	2 482	0	0	8 459	117 878	0	277 505
1601-1700	136 104	6 843	1 350	108 679	269 812	186 322	1 134 807	31 715	1 875 632
1701-1800	363 187	201 985	289 583	1 014 529	1 284 585	904 616	2 365 204	70 930	6 494 619
1801-1900	108 941	178 537	43 454	86 114	444 662	495 164	2 076 685	440 022	3 873 579
Totaux	755 513	388 770	336 869	1 209 322	1 999 059	1 594 561	5 694 574	542 667	12 521 335

Les origines géographiques des esclaves africains.
Source : www.slavevoyages.org

À partir du XVIe siècle, l'expansion européenne n'est pas possible sans les esclaves, dans la mesure où les Européens redoutent d'émigrer vers les régions tropicales où leur taux de mortalité est fort élevé. C'est ainsi qu'en Afrique et en Asie, les colonisateurs européens achètent sur place des esclaves. Dans le Nouveau Monde, toutefois, l'approvisionnement local en esclaves est insuffisant, alors qu'il constitue pour les puissances coloniales la première région de production de cultures tropicales destinées à l'exportation comme le sucre et le café. La demande grandissante pour ces produits en Europe incite un grand nombre de compagnies maritimes à acheter des esclaves sur la côte ouest de l'Afrique, à les faire traverser l'Atlantique sur des navires, et à les vendre à des propriétaires d'esclaves dans le Nouveau Monde. Ainsi, entre 1500 et 1870, le commerce transatlantique des esclaves représente l'une des principales migrations humaines de l'histoire, et modifie considérablement la composition ethnique de la population du Nouveau Monde. Au total, sur environ 12 millions d'Africains embarqués de force, environ 10 millions sont débarqués, en raison de la forte mortalité à bord : au Brésil (45 %) ; dans les Caraïbes britanniques, françaises, néerlandaises et danoises (37 %) ; en Amérique espagnole (10,7 %) ; et en Amérique du Nord (3,6 %). Les bateaux négriers proviennent du Portugal et du Brésil portugais (47,6 %), de Grande-Bretagne (25,5 %), de France (10,8 %), d'Espagne et d'Amérique espagnole (8,2 %), des Pays-Bas (4,4 %), des colonies d'Amérique du Nord/États-Unis (2,3 %), du Danemark et des États baltes (0,8 %).

Les fondements culturels, démographiques et économiques de la traite atlantique

Trois raisons – chacune propre à un continent – expliquent le développement du commerce des esclaves de part et d'autre de l'Atlantique. La première est la forte demande de main-d'œuvre dans le Nouveau Monde, où la population amérindienne a rapidement décliné après l'arrivée des premiers explorateurs européens. En effet, les Amérindiens n'étaient pas immunisés contre les maladies communes importées de l'Ancien Monde, telles que la grippe, la scarlatine ou même un simple rhume. Selon certaines estimations, le déclin de la population amérindienne aurait ainsi atteint 40 %. Si ce phénomène a permis aux envahisseurs européens de conquérir d'importantes étendues de terres sans grande résistance, les colonies du Nouveau Monde ne peuvent cependant générer des profits qu'avec une main-d'œuvre en quantité suffisante. Or, en ces terres tropicales, la culture de produits d'exportation comme le sucre et le tabac, destinés aux marchés européen et nord-américain, nécessite un nombre considérable de travailleurs. Pour cela, les Espagnols et les Portugais réduisent en esclavage une partie des Amérindiens, mais ils font aussi venir des esclaves de leur pays d'origine – les esclaves africains sont monnaie courante en Espagne et au Portugal. Toutefois, leur nombre est insuffisant, alors que des pays comme la France, l'Angleterre et les Pays-Bas, qui commencent au XVIIe siècle à y installer eux aussi des colonies, n'en comptent aucun.

La deuxième raison tient à ce que les Européens ne s'asservissent pas les uns les autres, malgré les conflits violents, les multiples guerres civiles, la grande pauvreté, et la persécutions de minorités telles que les Irlandais ou les Huguenots. Certes, des captifs de la conquête de l'Irlande par les Anglais, de la guerre civile anglaise et des guerres de religion en France sont envoyés de force en Amérique, mais en nombre insuffisant ; en outre, leurs

enfants – s'ils en ont – naissent libres et ne peuvent être longtemps contraints au travail forcé.

Au début des colonies anglaises, françaises et néerlandaises, il n'apparaît pas nécessaire de chercher de la main-d'œuvre hors d'Europe, dès lors qu'on en trouve par des contrats d'engagement. Dans les ports d'Angleterre, de France et des Pays-Bas, de jeunes hommes à l'esprit aventureux signent de leur plein gré un contrat par lequel ils s'engagent à travailler quelques années en échange de la gratuité du voyage vers les colonies, de nourriture et d'un logement sur place. Entre 1625 et 1660, au moins 60 000 travailleurs migrent ainsi vers les Antilles, principalement à la Barbade. Cette petite île des Caraïbes devient d'ailleurs en peu de temps la zone la plus densément peuplée du Nouveau Monde avec 77 colons par kilomètre carré alors que, durant la période précédente de la colonisation espagnole, la région des Caraïbes ne comptait pas plus d'un colon pour cent kilomètres carrés. À partir des années 1650, le nombre d'engagés décline rapidement, quand les premiers volontaires rentrent au pays et témoignent des conditions de travail et de vie abominables, du dur labeur et de la mortalité élevée dans les sociétés de plantations par ailleurs exclusivement masculines. Or il n'est guère possible pour les gouvernements européens de contraindre leurs sujets à émigrer en ces terres.

La troisième explication est à chercher en Afrique, où l'esclavage et la traite se pratiquent depuis plusieurs siècles. Ce commerce prospère est déjà bien organisé, avec des marchés, des courtiers et une longue expérience du transfert d'esclaves d'une région à l'autre. Les Européens naviguant sur la côte occidentale de l'Afrique n'ont donc qu'à offrir davantage que les négriers africains et arabes pour obtenir autant d'esclaves qu'ils le souhaitent. Ces trafics ne se concurrencent d'ailleurs qu'assez peu entre eux : les acheteurs européens recherchent des esclaves masculins, tandis que les propriétaires d'esclaves en Afrique et au Proche-Orient préfèrent acquérir des femmes, parce qu'elles peuvent être employées pour une grande variété de tâches et parce qu'elles sont à même de fournir à leurs maîtres une descendance.

Les premiers négriers transatlantiques sont les Portugais, qui manquent cruellement de main-d'œuvre dans leur colonie. Les Espagnols sont confrontés à la même pénurie, mais ne peuvent acheter des esclaves en Afrique en raison du traité de Tordesillas. Établi sous l'égide du pape en 1494, ce traité partage le monde extra-européen en deux : l'Afrique, ainsi qu'une partie de l'Amérique latine et de l'Asie sont octroyées à la couronne portugaise ; le reste – les Amériques essentiellement, à cette date partiellement découvertes – à l'Espagne. Par conséquent, l'Espagne dépend des marchands étrangers pour approvisionner l'Amérique espagnole en esclaves. Soulignons que le Portugal n'envahit pas l'Afrique – à l'exception de certaines parties de l'Angola – mais il érige une série de forts le long de la côte pour y pratiquer le commerce ; les produits y sont entreposés et les esclaves rassemblés avant de prendre la mer.

Après 1600, les Anglais, les Français et les Néerlandais brisent le monopole ibérique dans l'Atlantique et établissent des colonies dans les zones tropicales et modérées du Nouveau Monde. Durant les premières décennies, le recours aux esclaves africains demeure nettement plus faible que dans les colonies ibériques en raison du nombre suffisant de travailleurs sous contrat. Parmi ce deuxième groupe d'envahisseurs, les Néerlandais se tournent les premiers vers l'esclavage après avoir conquis une partie du Brésil en 1630. Les Français et les Anglais suivent le mouvement, et chacun concentre le commerce d'esclaves sur une partie distincte de la côte africaine. Après 1650, les colons anglais passent de la culture du tabac à celle de la canne à sucre, dévoreuse de main-d'œuvre – en plus de l'achat de moulins coûteux–, alors qu'il devient difficile de trouver des travailleurs sous contrat. Pendant quelques années, les planteurs peuvent compter sur l'arrivée de prisonniers de guerre irlandais et royalistes, envoyés aux Antilles comme travailleurs forcés, mais l'offre se tarit après la fin de la guerre civile en 1660. Ils n'ont d'autre choix que de se tourner vers l'Afrique pour se procurer des esclaves.

En réalité, pour les Anglais comme pour les Français, le trafic d'esclaves a commencé un peu plus tôt. Si l'Acte de navigation votée par le Parlement d'Angleterre en 1651 interdit aux négriers étrangers le commerce dans les colonies anglaises, c'est parce que les négriers britanniques fournissent déjà aux plantations sucrières des

Caraïbes des esclaves originaires d'Afrique. De leur côté, les planteurs français s'en remettent aux esclavagistes néerlandais, qui ne peuvent plus vendre d'esclaves au Brésil après la perte de ce dernier au profit des Portugais en 1654. C'est en 1658 qu'une première compagnie française de traite des esclaves est constituée, la Compagnie du Cap-Vert et du Sénégal. Les Anglais créent en 1672 la Royal African Company, une compagnie bien organisée disposant du monopole sur la traite. Les Néerlandais fondent la Compagnie des Indes occidentales dès 1621. Cependant, dans l'Atlantique, les grandes compagnies monopolistiques ne sont pas nécessairement plus efficaces que les plus petites ou que les simples marchands. Si la grande Compagnie hollandaise des Indes occidentales a les moyens de s'attaquer au Brésil portugais, l'entreprise se solde néanmoins par la faillite. Les Anglais et les Français, avec leurs sociétés plus petites, financées par des marchands ou des compagnies de transport, paraissent plus efficaces et conduisent à des résultats plus durables.

Deux circuits de traite négrière transatlantique coexistent. Les navires en provenance du Portugal et du Brésil portugais dominent le premier, dirigé vers l'Atlantique sud, même si certains navires venus d'Angleterre, de France et des Pays-Bas y participent en faisant entrer clandestinement des esclaves en Amérique espagnole. Le second circuit, vers les Caraïbes, est constitué de bateaux négriers originaires d'Angleterre, de France, des Pays-Bas, mais aussi de Suède, du Brandebourg et même de Lituanie. Ces deux circuits de traite sont essentiellement séparés, mais peuvent parfois se croiser sur la côte africaine. Le second circuit connaît son apogée au XVIIIe siècle, avec trois millions d'esclaves débarqués, tandis que le Brésil et l'Amérique espagnole en reçoivent en nombre similaire au siècle suivant. Ce décalage quant au besoin de main-d'œuvre résulte d'un développement différencié de l'agriculture de plantation. Dans les Caraïbes, l'expansion des plantations en nombre et en taille est plus rapide qu'au Brésil et à Cuba, où ce régime agricole n'atteint son apogée qu'au XIXe siècle. Non seulement les importations d'esclaves favorisent ce développement, mais encore elles permettent de compenser le déclin naturel dû à la forte mortalité dans ces terres de plantation. L'Amérique du Nord constitue une exception : la population d'esclaves y connaît une forte croissance démographique, similaire à celle de la population libre. Vers 1800, environ 30 % de l'ensemble des esclaves du Nouveau Monde vivent aux États-Unis, alors que ce territoire n'a accueilli que 3,6 % du total d'esclaves débarqués outre-Atlantique.

D'où viennent les esclaves ?

Les esclaves proviennent de toutes les régions des côtes occidentales de l'Afrique, avec des disparités au fil du temps. La seule région à exporter constamment des esclaves est l'Afrique du Centre-Ouest, qui fournit environ 40 % du nombre total d'esclaves embarqués. La côte sud-est de l'Afrique ne commence à procurer un nombre important d'esclaves pour la traite transatlantique qu'après 1800 : d'une part, parce que des navires à voiles plus rapides permettent alors de réduire le temps nécessaire pour parcourir la distance supplémentaire jusqu'au cap de Bonne-Espérance et, d'autre part, parce que des patrouilles navales anti-esclavagistes contrôlent désormais les zones traditionnelles d'exportation le long de la côte ouest de l'Afrique.

La région la plus proche du Nouveau Monde, la Sénégambie, ne fournit qu'un nombre relativement faible d'esclaves, ce qui tient au fonctionnement du marché des esclaves en Afrique : les Africains décident du nombre d'esclaves qu'ils souhaitaient vendre, de l'endroit où ils veulent le faire, ainsi que des catégories d'âge et de sexe. Les Européens préfèrent acquérir des hommes adultes à même de travailler dans le Nouveau Monde, mais doivent se conformer aux normes et aux valeurs africaines les obligeant à acheter davantage de femmes et d'enfants. Leur nombre est donc proportionnellement plus important que celui des femmes et enfants chez les migrants libres du Nouveau Monde. Environ 70 % des femmes et 90 % des enfants qui entrent dans le Nouveau Monde entre 1500 et 1800 sont ainsi originaires d'Afrique et sont réduits en esclavage.

La mortalité parmi les captifs à travers l'Atlantique est élevée, mais elle diminue avec le temps, en particulier sur les navires en provenance d'Angleterre. Elle varie aussi selon le port d'embarquement sur la côte africaine, ce qui suggère que la condition physique des esclaves est très variable. Avec la hausse des prix, étendre la zone de

capture devient rentable. Or, quand les esclaves arrivent de régions plus éloignées à l'intérieur des terres, le nombre de jours à pied jusqu'à la côte augmente, et leur condition physique s'en trouve considérablement affectée. De plus, en période de sécheresse et de disette, les propriétaires d'esclaves sont amenés à en vendre certains, ceux dont la condition physique est plus mauvaise. La présence à bord d'un médecin réduit quelque peu la mortalité, dont le taux remonte néanmoins au cours du XIXe siècle ; une grande part des esclaves est désormais transportée par des négriers clandestins sans sélection physique préalable et sans les services d'un médecin pendant le voyage.

L'achat d'esclaves sur la côte africaine

L'achat des esclaves se fait de plusieurs façons. Lorsqu'un navire négrier d'Europe, du Brésil ou bien d'Amérique du Nord arrive sur la côte africaine, il peut naviguer vers l'un des forts de la côte, de préférence sous le même pavillon. Le commandant du fort, de même que les marchands africains à proximité, détiennent généralement un lot d'esclaves permettant au capitaine du navire de se procurer rapidement la quantité souhaitée. Toutefois, la méthode est coûteuse car une part importante des marchandises apportées depuis l'Europe sont versées en guise de commission à ces intermédiaires. Une seconde méthode consiste à louer au souverain local un terrain sur la rive pour y construire une sorte d'entrepôt temporaire, qui sert d'une part au stockage des marchandises commerciales, et d'autre part au marché où les négociants africains conduisent leurs esclaves. À la fin de chaque journée, les esclaves achetés sont transportés sur le bateau et logés dans la cale. La méthode la plus utilisée par les navires européens est de naviguer le long de la côte et d'inviter les négociants à monter à bord avec leurs esclaves. Les transactions se déroulent généralement sur le pont, où le négociant choisit parmi un assortiment de marchandises telles que des armes, des textiles, des boissons alcoolisées et des articles ménagers, tandis que le médecin du navire inspecte l'état physique des esclaves en examinant leurs dents, leur peau, leur couleur de cheveux et leur condition générale. Le plus souvent, les négociants africains ne montent qu'avec quelques esclaves, si bien qu'il faut au capitaine plus d'une année sur la côte pour rentabiliser la traversée avec un nombre suffisant d'esclaves.

Comme ces derniers ne sont pas des passagers consentants, environ une expédition sur dix connaît une rébellion majeure, qui se produit habituellement lorsque le bateau est encore à proximité de la côte africaine. C'est d'ailleurs pour cette raison que les bateaux négriers transportent un équipage plus nombreux et davantage d'armes que pour d'autres activités de commerce. Le développement de la traite négrière en est ralentit, puisque ces coûts plus élevés signifient aussi des prix plus élevés et donc moins d'acheteurs. En outre, ces soulèvements influent sur la composition ethnique des esclaves, dès lors que les navires négriers de la côte de Sénégambie, de la Côte-au-Vent et du Sierra Leone connaissent davantage de rébellions que les navires provenant d'autres régions africaines.

Le « passage du milieu »

Dans une grande partie de la littérature ancienne, le trajet de l'Afrique vers le Nouveau Monde est généralement décrit comme la partie la plus mortelle du voyage. Les esclaves sont détenus dans des conditions insalubres dans la cale du navire et ne peuvent passer qu'une courte période sur le pont, enchaînés et si le temps le permet. L'expédition transatlantique, appelée « passage du milieu », peut prendre six à huit semaines. Les esclaves les plus faibles couraient un risque élevé de mourir, comme les femmes enceintes, les enfants, et les nourrissons. Pour autant, le passage du milieu n'est qu'une étape d'une épreuve beaucoup plus longue. En effet, la plupart des esclaves doivent d'abord marcher jusqu'à la côte, sur une distance qui s'allonge au fil du temps. Le taux de mortalité augmente d'autant, et l'état des esclaves à leur arrivée à bord se détériore. De la même manière, la mortalité de l'équipage s'aggrave, car les bateaux négriers naviguent de plus en plus longtemps le long des côtes, ce qui accroît l'exposition aux maladies tropicales. Finalement, la faible condition physique des esclaves et de l'équipage explique le fait qu'il n'y ait pas eu davantage de rébellions à bord des navires.

Mettre un terme à la traite atlantique

À la fin du XVIIIe siècle, les arguments abolitionnistes se font entendre, en particulier en Grande-Bretagne et aux États-Unis, où de nouvelles communautés religieuses telles que les quakers, les baptistes et les méthodistes militent pour interdire la traite et l'esclavage. Malgré les avantages économiques de la traite des esclaves, leur combat aboutit en 1806, lorsque la majorité des deux chambres du Parlement britannique vote en faveur d'une loi visant à rendre la traite illégale pour les sujets de la Couronne à partir du 1er mars 1808. Cependant la traite des esclaves se poursuit jusqu'à la fin du XIXe siècle sous le drapeau de pays qui ne l'ont pas interdite ou en contournant son interdiction. Afin de mettre fin à la traite illégale des esclaves, la Grande-Bretagne, la France et les États-Unis déploient des unités navales au large des côtes africaines, mais seul un faible pourcentage des navires négriers illégaux est intercepté. En raison de l'expansion de l'agriculture de plantation, notamment au Brésil et à Cuba, le prix des esclaves continue même d'augmenter dans le Nouveau Monde, ce qui, en offrant des profits plus élevés, incite les marchands d'esclaves à prendre de plus grands risques et à investir dans des navires à voiles plus rapides. Le commerce des esclaves s'intensifie également en Afrique, où l'abolition du commerce atlantique fait baisser le prix des esclaves et permet à un plus grand nombre d'Africains d'en devenir propriétaires. Le dernier voyage transatlantique d'esclaves est probablement effectué en 1867, en direction de l'île de Cuba.

En définitive, les considérations humanitaires finissent par l'emporter sur les intérêts économiques. Les Européens ne considèrent toujours pas les Asiatiques et les Africains comme leurs égaux, mais ils acceptent qu'il ne soit plus permis de commercer ni de posséder des esclaves. Ainsi, la fin de la traite négrière et l'abolition de l'esclavage marquent le début de la fin de l'expansion hégémonique de l'Europe à travers le monde.

BIBLIOGRAPHIE

Slavevoyages.org

Eltis, David, Richardson, David, *Atlas of the Transatlantic Slave Trade*, New Haven/London, 2010.

Pétré-Grenouilleau, Olivier, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.

Klein, Herbert S., *The Atlantic Slave Trade*, Cambridge/New York, Cambridge University Press 2010.

Source URL:
https://ehne.fr/encyclopedie/thématiques/l'europe-et-le-monde/l'europe-et-la-traite-atlantique/la-traite-négrière-atlantique