

**Alain Morgat,**

***Traite atlantique, cartographie et navigation,***

**Rochefort, Service historique de la Défense, 2010**

Le caractère infâme du phénomène de la traite négrière et les nombreuses spécificités qui y sont liées (équipage, cargaison, transport des captifs...) occultent parfois l'attention portée au rôle joué par la navigation et la cartographie dans son déroulement. Les expéditions de traite représentent pourtant des campagnes maritimes d'une durée très longue et de plusieurs milliers de kilomètres, où la route suivie est une préoccupation constante. Et l'exploration de nouvelles routes et de côtes inconnues a joué un rôle prépondérant dans le développement de la traite occidentale.

### **Les explorations portugaises des côtes de l'Afrique, préalable au développement de la traite atlantique**

La traite atlantique est en effet indirectement issue des progrès de la navigation et de l'extension considérable des grandes découvertes. La navigation médiévale occidentale demeure essentiellement méditerranéenne, et jusqu'à la redécouverte de l'archipel des Canaries au XIV<sup>e</sup> siècle, l'Afrique reste étrangère à l'Europe. Le cap Bojador, au sud des Canaries et du cap Juby, constitue une limite mentale. Le voyage de retour ne paraît pas possible, en raison du renversement des vents et des courants, qui entraîne vers l'ouest et la haute mer.

Sous l'impulsion d'Henri le Navigateur et grâce aux immenses progrès de l'art de la navigation, les marins portugais mettent progressivement à bas cette tradition. Après la prise de Ceuta en 1415, contemporaine de la colonisation de Madère (1418-1425), le passage du fameux cap Bojador s'effectue en 1434. C'est alors qu'ils découvrent le principe de la *volta*, c'est-à-dire le retour par l'Afrique par le large, pour retrouver les vents dominants d'ouest à la hauteur des Açores.

La deuxième étape, jusqu'à la fin des années 1450, conduit à la reconnaissance des côtes situées jusqu'au Sierra Leone : Cap Blanc en 1441, embouchure du fleuve Sénégal et Gorée en 1444, îles du Cap Vert en 1457 et côtes de Guinée entre 1456 et 1460.

La mort d'Henri le Navigateur en 1460 freine le mouvement, mais celui-ci reprend de plus belle dans les années 1470, avec un nouvel état d'esprit, davantage tourné vers les préoccupations économiques. Par un contrat d'une durée de cinq ans, Fernao Gomez obtient le monopole du trafic de Guinée contre le versement de 500 ducats et diverses obligations, dont la promesse de découvrir annuellement cent nouvelles lieues de côtes africaines.

Au début des années 1470, les Portugais s'établissent aux îles de Sao Tomé et du Prince, dans le golfe de Guinée, puis édifient la base fortifiée de Sao Jorge de Mina (1481-1482). Ce sera dès lors l'une des plaques tournantes du commerce des esclaves en Afrique. Vers la même date, le navigateur Diogo Kao découvre l'embouchure du fleuve Kongo.

Ayant franchi vers 1475 la ligne de l'Equateur, les marins portugais poursuivent leur route vers le sud. En 1487, Bartolomé Diaz est le premier Européen à franchir le cap de Bonne-Espérance, et Madagascar est découverte en 1500, après que les marins de Vasco de Gama ont remonté depuis 1497 la côte orientale de l'Afrique. De son côté, en 1492, Christophe Colomb a atteint le continent américain. Comme l'écrit Olivier Pétré-Grenouilleau, après quatre-vingts ans d'une progression lente et méthodique, « à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, les côtes d'Afrique étaient reconnues et l'Amérique était découverte. Les fondements géographiques de la traite atlantique était en place »<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les traites négrières*, Paris, Gallimard, 2004, p. 47.

Les Portugais ont cartographié toutes ces côtes qu'ils ont reconnues, mais la tradition ibérique du secret cartographique, vivace depuis l'apparition des portulans médiévaux, n'en permet pas la diffusion. Les résultats globaux de ces découvertes finissent toutefois par être reportés sur les cartes. En 1502, le planisphère de Cantino, qui représente pour la première fois les conséquences du traité de Tordesillas fixant en 1494 les lignes temporaires du partage du monde entre Espagnols et Portugais, fait la synthèse cartographique d'un siècle d'explorations<sup>2</sup>. Les contours du continent africain seront dès lors définitifs.

## Les spécificités de navigation des expéditions de traite

Au cours de l'histoire de la traite, les principales routes ne subissent guère de modifications. Elles sont seulement plus ou moins empruntées, en fonction des circonstances<sup>3</sup>.

L'abbé Raynal décrit dès 1780 les deux routes maritimes possibles menant de l'Afrique à l'Europe<sup>4</sup>. Il y a deux grands itinéraires, qui sont suivis depuis le XVI<sup>e</sup> siècle : la « petite route », via l'archipel du Cap-Vert, après lequel le navire suit la côte africaine, et la « grande route » qui consiste à voguer en pleine mer avant de pointer est-sud-est vers l'Angola ou la Congo. La première est la plus directe et la plus courte, mais elle est praticable seulement à l'automne et à l'hiver, car les courants et les vents sont alors favorables. Elle est systématiquement choisie pour se rendre dans le golfe de Guinée. La seconde est beaucoup plus longue et risquée, mais demeure praticable plus longtemps, notamment entre mars et août. C'est l'itinéraire normal pour l'Afrique centrale, également adopté en direction du Mozambique ou des ports d'Afrique de l'Est. Dans le cas des deux routes, une escale initiale à Madère ou dans les Canaries était fréquente, pour réparer ou se ravitailler.

Le trajet le long des côtes d'Afrique s'apparente à du cabotage. En raison du choix de la multiplicité des lieux de traites, le parcours en Afrique est souvent très long et les arrêts très nombreux. Selon la géographie du site de traite, le navire entre dans le mouillage (île, port naturel ou estuaire fluvial) ou choisit au contraire de rester au large, en raison de la barre qui borde une très large partie des côtes africaines. La reconnaissance des embouchures de fleuves et de rivières est particulièrement complexe. Quand elles ne sont pas défendues par des barres, ce sont souvent des mascarets qui en compliquent l'accès. Ainsi, pour pénétrer dans le fleuve Sénégal, un navire doit prendre garde à la bande de la Langue de Barbarie et trouver une embouchure mobile, parfois de plusieurs milles<sup>5</sup>. En 1738, il faut cinq jours au capitaine du *Phénix* pour trouver l'embouchure de la Camaronne<sup>6</sup>. Le manque de mouillages peut d'ailleurs être un obstacle au développement de la traite, par exemple le long de la côte du Poivre ou en Afrique méridionale.

Une fois terminées les opérations de traite, les îles du Prince et de São Tomé constituent souvent des escales dites de « rafraîchissement », avant la longue traversée de l'Atlantique. Le voyage des côtes d'Afrique aux Antilles était relativement aléatoire. Les vents et les courants équatoriaux subissant tant dans leurs parcours que dans leur intensité de nombreuses variations, calmes plats et tempêtes pouvaient se succéder. La conséquence directe en était une grande irrégularité de la durée de cette première traversée atlantique, sans compter le facteur aléatoire supplémentaire représenté par la présence dans cette partie du parcours des captifs embarqués. Il faut noter d'ailleurs que le choix des circuits de la traite était certainement influencé par l'existence de vents et courants dominants dans l'hémisphère Nord et l'hémisphère Sud. Du point de vue des liaisons maritimes, deux systèmes se distinguent, l'un favorisant la navigation entre les sites africains au nord de l'Equateur et les Caraïbes, l'autre celle entre l'Angola et le Brésil.

Le voyage de retour d'Amérique en Europe était facilité par le Gulf Stream, qui se fractionne en plusieurs courants dans l'Atlantique Nord. Mais il est loin d'être sans risques : c'est sur la route de France, à la sortie du Cap-Français, que le navire négrier *Le Maréchal de Mouchy* sombre sur les récifs de Mogane, après un périple de trois ans qui l'aura mené aux Indes et à Saint-Domingue. En moyenne, la durée de cette nouvelle traversée de l'Atlantique se situe entre un et deux mois.

---

<sup>2</sup> Monique de La Roncière et Michel Mollat du Jourdin, *Les portulans. Cartes marines du XIII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Nathan, 1984, p. 214-215.

<sup>3</sup> Olivier Pétré-Grenouilleau, *op. cit.*, p. 111.

<sup>4</sup> Guillaume-Thomas Raynal, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans les deux Indes*, Genève, 1780, t. III, livre XI.

<sup>5</sup> Serge Daget, *La traite des Noirs*, Editions Ouest-France, Rennes, 1990, p. 105.

<sup>6</sup> Jean-Michel Deveau, *La traite rochelaise*, éditions Karthala, Paris, 1990, p. 127.

Les tendances décrites ici ne doivent pas gommer certaines spécificités dans les parcours suivis. La consultation du *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle* suffit par exemple à constater l'habitude qu'ont les navires négriers de la Rochelle de faire une escale à Lisbonne<sup>7</sup>. Aucun problème de navigation là-dedans, puisque le chargement de tabac était l'unique raison de cet arrêt<sup>8</sup>. Les événements politiques influent aussi sur les routes de la traite. Pour la traite française, la suppression en 1769 de la Compagnie des Indes Orientales, qui avait le monopole des routes vers l'Océan Indien, pousse les négriers français à aller chercher des esclaves aussi au-delà du cap de Bonne-Espérance. Grâce à la Compagnie et à son cartographe D'Après de Manneville, ces routes étaient bien connues, et les cartes du *Neptune Oriental* servirent à tous les marins français, mais aussi à ceux des autres nations, qui en reconnaissaient la grande qualité<sup>9</sup>. Le temps total des voyages de traite diminue assez sensiblement vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais ce n'est dû ni aux progrès de la navigation ni au recours à de nouvelles routes. Cela résulte simplement du choix de réduire par expédition le nombre de lieux de traite en Afrique.

## Les compétences requises

Le choix du parcours est fait par l'armateur avant le départ du navire, mais les larges latitudes laissées au capitaine lui permettent de l'infléchir en fonction des événements. Il est intéressant de noter que la partie la plus chère de la bibliothèque de l'un des principaux armateurs négriers nantais du XVIII<sup>e</sup> siècle est une collection de douze atlas, et que Rose-Marguerite Favre, fille et veuve d'un important négociant, déclare avoir acquis pendant son veuvage 105 cartes de géographie<sup>10</sup>, ou de constater que les armateurs rochelais ont peu à peu amassé une énorme documentation sur l'Afrique<sup>11</sup>.

Mais le seul maître à bord une fois le navire parti, c'est le capitaine. Il va sans dire que ses différentes compétences constituent un élément essentiel de la réussite d'une expédition de traite, et en premier lieu ses compétences nautiques. Conformément à l'ordonnance de marine de 1681, tout marin devait pour être reçu capitaine avoir navigué pendant cinq ans et avoir « été examiné publiquement sur le fait de la navigation, et trouvé capable par deux anciens maîtres »<sup>12</sup>. La fréquentation des écoles d'hydrographie fondées dans la plupart des grands ports français depuis l'époque de Colbert leur permettait d'apprendre l'art de navigation et de maîtriser la lecture des cartes, qu'ils pouvaient enrichir par leurs propres notes.

Mais comme pour les autres navigations, l'expédition doit recourir aux connaissances spécifiques des pilotes. L'entrée et la sortie des ports et des estuaires dans les ports français et aux Antilles requièrent l'utilisation de pilotes locaux, rôdés aux bancs et hauts fonds qui peuvent menacer l'avancée des navires. C'est encore plus vrai le long des milliers de kilomètres de côtes africaines, où la présence de barres maintient au large les navires. Les piroguiers africains se révèlent indispensables pour pouvoir les franchir, assurant ainsi les transbordements entre le navire et la terre ferme. En 1775, le capitaine du navire rochelais la *Suzanne Marguerite* doit négocier avec le gouverneur du fort de Chama pour pouvoir louer les services de 17 piroguiers, montés sur une seule pirogue<sup>13</sup>.

Malgré ces supposées compétences, d'énormes erreurs de navigation ont parfois lieu, sans que les conditions climatiques soient forcément en cause. En 1738, la *Galatée*, partie de Rochefort, manqua la rivière des Gallines à la sortie des Canaries et ne sut jamais y retourner, ce qui compromit toute l'expédition<sup>14</sup>. De son côté, le capitaine de l'*Afrique commence son approche de l'Afrique en* confondant deux îles de l'archipel du Cap-Vert, prenant l'île de Maio pour celle de Santiago<sup>15</sup>. Quant au navire malouin la *Rosalie*, il commet en 1775, dans sa traversée de Saint-Paul-de-Loanda, aux

<sup>7</sup> Jean Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle*, édité par Serge et Michèle Daget, Paris, Société Française d'Histoire d'Outre-mer, p. 233-394.

<sup>8</sup> Hugh Thomas, *La traite des noirs, 1440-1870*, Robert Laffont, 2006, p. 342.

<sup>9</sup> Voir Auguste Toussaint, *La route des îles. Contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1967.

<sup>10</sup> Olivier Pétré-Grenouilleau, *L'Argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Aubier, Paris, 1996, p. 103-104.

<sup>11</sup> Jean-Michel Deveau, *op. cit.*, p. 308.

<sup>12</sup> René-Josué Valin, *Nouveau Commentaires sur l'ordonnance de la marine d'août 1681*, La Rochelle, 1766, t. I, p. 373.

<sup>13</sup> Alain Yacou, *Journaux de bord et de traite de Joseph Crassus de Deuil De La Rochelle à la côte de Guinée et aux Antilles (1772-1776)*, éditions Karthala, Paris, 2001, p. 228.

<sup>14</sup> Jean-Michel Deveau, *op. cit.*, p. 194-195.

<sup>15</sup> *Journal de la traite des noirs*, présenté et commenté par Jehan Mousnier, éditions de Paris, 1957, p. 33.

Antilles, une erreur de près de 200 milles de longitude<sup>16</sup>. C'est le lot de la navigation à l'estime, avant la résolution du problème de la longitude. Si celui-ci se règle dans les années 1760, grâce au recours aux montres et horloges marines, son usage ne se répand d'abord que dans les voyages scientifiques. Ce ne sera qu'au début du XIXe siècle qu'il commencera à se diffuser plus largement dans les autres branches de la marine de commerce. Rien ne remplace alors l'expérience, ce qui explique que les armateurs fassent de préférence appel à des capitaines ayant déjà plusieurs expéditions de traite à leur actif. Le rochelais Belin va jusqu'à demander en 1741 à Maurepas de donner l'ordre à son intendant de marine de Rochefort de libérer de ses obligations à l'égard de la Marine le capitaine de l'un de ses navires, spécialisé dans la navigation de traite le long des côtes de Guinée, un certain Audibert, « qui est un homme de confiance qu'il a élevé dans ce commerce depuis plusieurs années »<sup>17</sup>.

## Cartes et journaux de bord

L'étude des aspects cartographiques et de la navigation dans les expéditions de traite bénéficie de la source fondamentale que constituent les journaux de bord et les journaux de navigation. Une grande partie d'entre eux ont malheureusement été perdus, mais il en reste largement assez pour pouvoir tirer quelques enseignements. En particulier, les journaux de bord de traite ne présentent pas de différences fondamentales par rapport à ceux des autres campagnes.

L'ordonnance royale du 19 avril 1685 prescrit aux capitaines, officiers et pilotes de tenir chacun un journal de bord. Ceux-ci, qui doivent être complétés chaque jour, vont de midi à midi, selon une habitude prise rapidement. Les journaux de bord doivent consigner la longitude et la latitude estimées, le cap suivi, la direction du vent, les conditions de temps, la vitesse du navire, la route établie et les incidents (tels qu'accidents, décès...) intervenus depuis le point précédent. Ces informations sont reportées sur la carte et la route estimée est complétée chaque jour.

Constatant bientôt que ses ordres sont plutôt mal appliqués, le roi réaffirme sa volonté quelques mois plus tard, tout en nous en apprenant beaucoup sur les pratiques en vigueur dans la Marine<sup>18</sup> : « Sa Majesté, ayant été informée qu'au préjudice de son ordonnance du 19<sup>e</sup> avril 1685 portant que tous les officiers de marine qui s'embarqueroient sur ses vaisseaux tiendroient chacun un Journal de leur navigation, plusieurs ont négligé de le faire sous prétexte qu'ils n'avoient pas les instrumens et cartes dont ils avoient besoin pour observer et connoître la route du vaisseau sur lequel ils estoient embarquez, s'estant contentez de faire copier les journaux des pilotes, ce qui les a empêché de mettre en pratique les leçons d'hydrographie qu'ils ont appris dans les portz », le roi ordonne à ses officiers, sous le contrôle de ses intendants dans les ports, de se munir sur leurs soldes des instruments et cartes nécessaires et de tenir eux-mêmes leurs journaux, sans copier sur ceux de leurs pilotes !

Ces dispositions semblent avoir porté leurs fruits au XVIII<sup>e</sup> siècle, si l'on en juge par les journaux de bord de traite qui nous sont parvenus et l'inventaire du matériel embarqué qui y figure parfois<sup>19</sup>. Le journal de la navigation du *Maréchal d'Estrées* de 1723 donne ainsi la liste du matériel du pilote, qui paraît fourni aussi bien en instruments de navigation qu'en cartes<sup>20</sup>. Les références à l'utilisation des cartes ne sont toutefois pas si nombreuses que cela. Là encore, cela ne diffère en rien de ce que l'on rencontre habituellement dans tous les journaux de bord. L'évocation de cartes intervient généralement

Il est encore bien plus difficile de savoir exactement quel type matériel de cartes était utilisé par les marins. Les documents cartographiques qui nous sont parvenus sont le plus souvent justement ceux qui n'étaient pas embarqués à bord, ce qui nous donne une idée déformée de la réalité. Il est probable que les cartes qui servaient aux capitaines négriers comme aux autres navigateurs au long cours étaient des atlas, reliés sommairement, se composant de quelques feuilles. L'atlas de Pieter Goos des côtes africaines conservé à Vincennes<sup>21</sup> peut en constituer un exemple : tirées de son *Atlas de la mer*,

---

<sup>16</sup> Commandant Denoix, « Le bâtiment de commerce et la navigation après les grandes découvertes », dans *Le Navire et l'Economie maritime du XVe au XVIIIe siècles*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1957, p. 24.

<sup>17</sup> Service historique de la Défense à Rochefort, E 133, fol. 248.

<sup>18</sup> Centre Historique des Archives nationales, Fonds Marine, A<sup>1</sup> 23.

<sup>19</sup> Le corpus essentiellement analysé ici est celui des journaux de bord de traite de la Compagnie des Indes conservé dans la sous-série 4JJ du fonds Marine des Archives nationales.

<sup>20</sup> CHAN, fonds Marine, 4 JJ 27 n°4, fol. 3-5.

<sup>21</sup> Service historique de la Défense à Vincennes, bibliothèque centrale de la Marine, ATR 11.

dont la première édition remonte à 1664, les dix feuilles qui le constituent se limitent aux côtes africaines ou se pratiquent le commerce des esclaves, des côtes du Sénégal jusqu'à Madagascar. Les atlas hollandais dominent d'ailleurs incontestablement le « marché cartographique des expéditions de traite ». Les journaux de bord de traite de la Compagnie des Indes contiennent de nombreuses allusions aux cartes de Goos ou de Van Keulen<sup>22</sup>. Même d'autres cartographes hollandais moins connus, tels que Joannes Loots<sup>23</sup> semblent également jouir des faveurs des marins de la Compagnie<sup>24</sup>. Un relatif renversement de tendance semble se produire au cours de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les capitaines et pilotes négriers français semblent utiliser surtout les cartes de Bellin, qui dominent alors le marché de l'édition maritime. Le capitaine Joseph Crassus de Médeuil n'évoque jamais dans ses journaux de bord d'autres cartes que celles de Bellin, dont il lui arrive même de faire l'éloge<sup>25</sup>. Mais cela ne dure jamais bien longtemps, car il insiste surtout sur les décalages qu'il constate entre ses cartes et ses propres relevés. Il conclut même que « les géographes sont mal instruits »<sup>26</sup>.

Les critiques contre les cartographes de cabinet sont une constante des journaux de bord et de navigation, et les cartographes hollandais n'échappent pas aux reproches des capitaines négriers, excédés par les erreurs de latitude et surtout de longitude qui compliquent leurs routes. Le capitaine de la *Dryade* note ainsi en 1725 que « toutes les cartes hollandaises marquent toutes les terres d'icy trop Ouest »<sup>27</sup>. Et le peu qui y échappent ne sont guère plus utiles, puisqu'elles les marquent trop à l'Est ! Mais on est tenté là aussi de dire que cela n'a rien de spécifique aux expéditions négrières, si l'on se souvient qu'en 1773, Claret de Fleurieu écrit à propos de Bellin que « la plupart des cartes qui forment les volumes de l'*Hydrographie française* sont absolument défectueuses, surannées et ont besoin d'être reconstruites de nouveau ». Il est d'ailleurs cocasse de noter que certains cartographes de cabinet n'hésitent parfois pas à profiter des critiques des praticiens que sont les marins pour dénigrer leurs homologues. C'est ce que font en particulier les hydrographes du Dépôt des cartes et plans de la Marine à la lecture des journaux de bord. Alors que ceux-ci devaient d'après l'ordonnance de Marine de 1681 être déposés aux greffes des amirautés, la création du Dépôt en 1720 entraîne en effet la décision de les y transférer systématiquement. Et c'est pourquoi les archives du Dépôt regorgent de commentaires négatifs sur les cartes de Goos et de Van Keulen, directement tirées des journaux de bord de traite de la Compagnie des Indes. Convaincu par l'importance de sa mission, le géographe du Dépôt écrit ainsi à la suite du journal de bord l'*Annibal* (1729-1730) : « Je suivrai dans l'extrait des journaux de ce portefeuille et des suivants le même plan que j'ai adopté pour ceux des portefeuilles précédents, c'est-à-dire je n'y ferai entrer que ce qui peut contribuer à la perfection de la géographie, à la sûreté de la navigation, et aux progrès de la physique (...) enfin transcrirai les remarques du navigateur sur l'imperfection des cartes dont il se sera servi »<sup>28</sup>. Des cartes hollandaises, bien entendu !

Les cartes imprimées des géographes, qu'ils soient hollandais ou français, ne représentent de toute façon qu'une partie des aides à la navigation dont se servent les marins. Bien qu'ils aient appris dans les écoles d'hydrographie à maîtriser des outils plus complexes, ils continuent de faire confiance avant tout à leurs propres notes, établies au fil de leurs propres navigations. La multiplication des lieux de traite au cours d'une même expédition induit une navigation de cabotage, pour laquelle les référentiels ont souvent été constitués par les routiers plutôt que par les cartes<sup>29</sup>. Tout cela fait que les journaux de bord de traite sont, peut-être plus que les autres, parsemés de vues de côtes et de représentation des amers les plus remarquables. Si beaucoup d'entre eux correspondent bien à la naïveté des premiers routiers, d'autres font preuve d'un esthétisme ou d'une précision remarquables. L'utilisation de l'aquarelle leur confère même parfois un aspect rappelant presque les manuscrits à peinture. Certains capitaines et pilotes ne se limitent pas aux vues de côtes et dressent parfois de véritables minutes de cartes. C'est le cas en particulier du capitaine de la *Junon*, qui établit en plein milieu de son journal de bord une carte de l'ensemble des côtes du Sénégal, avec tous ses points d'accès<sup>30</sup>.

<sup>22</sup> Joannes Van Keulen, *Le Grand nouvel Atlas de la Mer*, première édition parue à Amsterdam en 1683.

<sup>23</sup> Joannes Loots, *Le Grand et nouveau Miroir de la Mer*, première édition en 1697.

<sup>24</sup> Par exemple, le journal de navigation de la *Vénus* de 1723 multiplie les références à ses cartes (CHAN, 4 JJ 27, n°6).

<sup>25</sup> Alain Yacou, *op. cit.*, p. 172 et 206.

<sup>26</sup> *Ibid.*, p. 91.

<sup>27</sup> CHAN, fonds Marine, 4 JJ 27 n°10.

<sup>28</sup> CHAN, fonds Marine, 4 JJ 63.

<sup>29</sup> Citons le *Grand Routier* du vendéen Garcie Ferrande (première édition parue à Poitiers en 1520) et le *Petit flambeau de la mer* du pilote havrais Bougard (première édition en 1684) pour les plus fameux d'entre eux.

<sup>30</sup> CHAN, fonds Marine, 4 JJ 69 n°12.

## Représentations de l'Afrique et de la traite sur les cartes

Il serait évidemment vain de rechercher sur les cartes de l'époque les traces d'une représentation quelconque des routes de la traite. Mais l'évocation de ce commerce très particulier pourrait se retrouver dans les cartouches, dont la présence sur les cartes demeure très vivace jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Or, il n'en est rien.

Dans toute la collection des atlas manuscrits issus du Dépôt des cartes et plans de la Marine, la seule représentation d'un esclave apparaît dans un très beau cartouche aquarellé provenant d'un recueil de cartes des côtes de la Méditerranée orientale établi par l'ingénieur ordinaire du roi Etienne Plantier dans la cadre de la construction d'un *Neptune* de la Méditerranée qui ne vit jamais le jour<sup>31</sup>. Situé au bas d'une carte du canal des Dardanelles, on peut supposer qu'il cherche à représenter qu'il cherche à symboliser l'importance du phénomène de l'esclavage attribuée à l'Empire Ottoman ou bien l'aveuglement religieux qui serait supposé le frapper.

Les représentations d'esclaves noirs sur les cartes interviennent plutôt sur les lieux de leur destination finale, l'Amérique. Et même là, la réalité est souvent masquée : le cartouche la *Représentation la plus nouvelle et exacte de l'île Martinique* d'après Delisle du cartographe allemand Albrecht-Carl Seutter met ainsi en scène une population indienne alors déjà disparue, en laissant totalement de côté la main-d'œuvre servile noire.

Les cartouches des atlas des côtes d'Afrique mettent plutôt en scène des scènes pittoresques ou d'échanges presque amicaux entre Occidentaux et Africains. Il convient toutefois de noter quelques exceptions : l'atlas de Goos évoqué plus haut présente certes essentiellement ce type de cartouche, mais sa dernière feuille, consacrée aux côtes de l'Angola<sup>32</sup>, présente clairement une scène de vente d'esclaves par un chef africain à un marin européen. Un indice supplémentaire de l'usage de cet atlas ?

Quant aux cartes destinées à un grand public désireux d'en connaître plus sur ce continent encore mystérieux, elles ont surtout tendance à véhiculer les préjugés racistes de l'époque. La carte de *L'Afrique divisée selon l'étendue de ses principales parties*<sup>33</sup>, parue en 1770 sous les auspices de l'Académie royale des Sciences en est un excellent exemple : elle détaille les caractéristiques physiques et les principaux traits de caractère qu'attribuent les auteurs aux différents peuples recensés. Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette description est rarement à l'avantage des Africains, parmi lesquels seuls les Ethiopiens trouvent grâce aux yeux de l'auteur.

En un sens, ce type de carte nous éclaire tout de même sur la traite : ce sont les mêmes types de préjugés qui orientaient les négriers vers tel lieu plutôt qu'un autre, considérant que sa population était plus appropriée aux travaux auxquels ils les destinaient.

En dépit de son fondement infâme et de certaines de ses conséquences, dont le transport de parfois plusieurs centaines de captifs sur une partie importante de leurs parcours, les expéditions négrières ne présentent donc pas de spécificités majeures dans les domaines de la cartographie et de la navigation. Ce sont les mêmes pratiques qui interviennent, et les mêmes compétences qui sont requises. La plus grande originalité réside probablement dans la cohabitation au sein d'une même campagne de navigation au long cours pour l'essentiel du parcours, et de cabotage dans la partie africaine, puisque le plus souvent les lieux de traite s'étalent sur plusieurs milliers de kilomètres de côtes. Les campagnes de traite exigent donc un savoir-faire développé et diversifiés, qu réclament aux capitaines négriers des compétences nautiques au moins à la hauteur de ses compétences commerciales ou de commandement.

---

<sup>31</sup> Service historique de la Défense, bibliothèque centrale de la Marine, SH 109.

<sup>32</sup> « Paskaart waar in vertoont wert de Cust van Angola, van Rio Ombros tot Monte Negro ».

<sup>33</sup> Service historique de la Marine, Recueil du Service hydrographique de la Marine n°63, carte n°35.