Document généré le 05/10/2026 13:22

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe

Les marines et l'abolition de la traite

Jeremy Young

Numéro 184-185, septembre–décembre 2019, janvier–avril 2020

URI : https://id.erudit.org/iderudit/1069319ar
DOI : https://doi.org/10.7202/1069319ar

Aller au sommaire du numéro

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)
2276-1993 (numérique)

Découvrir la revue

Citer cet article

Young, J. (2019). Les marines et l'abolition de la traite. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (184-185), 87–110. https://doi.org/10.7202/1069319ar

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2020

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

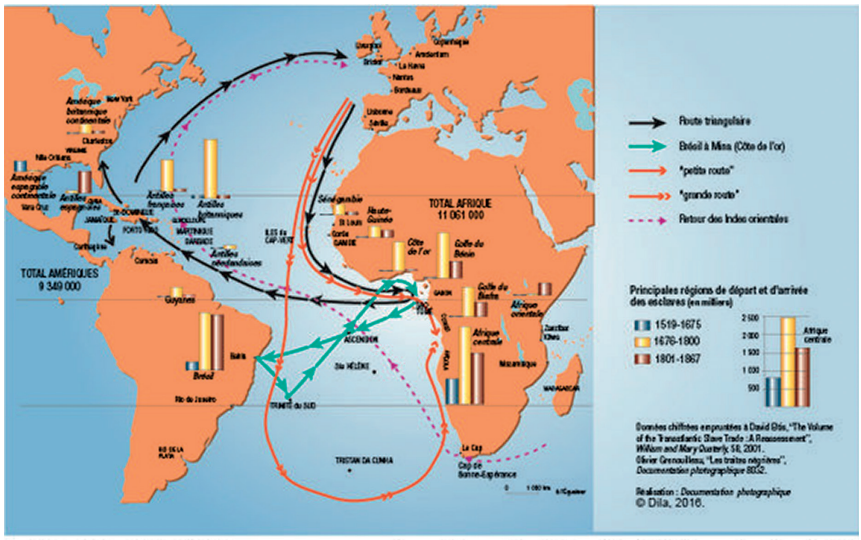
https://www.erudit.org/fr/

Les marines et l'abolition de la traite

Jeremy YOUNG[1]

INTRODUCTION

L'esclavage est une pratique ancienne qui peut être daté de l'Antiquité. Cependant, aux XVII[e] et XVIII[e] siècles, cette pratique avait connu une expansion importante du fait de la multiplication des empires coloniaux des grandes nations européennes. Il y avait alors un fort besoin d'esclaves pour la culture des produits coloniaux. Cela a provoqué un transport massif d'une main d'œuvre servile de l'Afrique vers les colonies du nouveau



Les traites négrières, XVI[e]-XIX[e] siècle

Source : Documentation Photographique (n° 8114, novembre-décembre 2016)

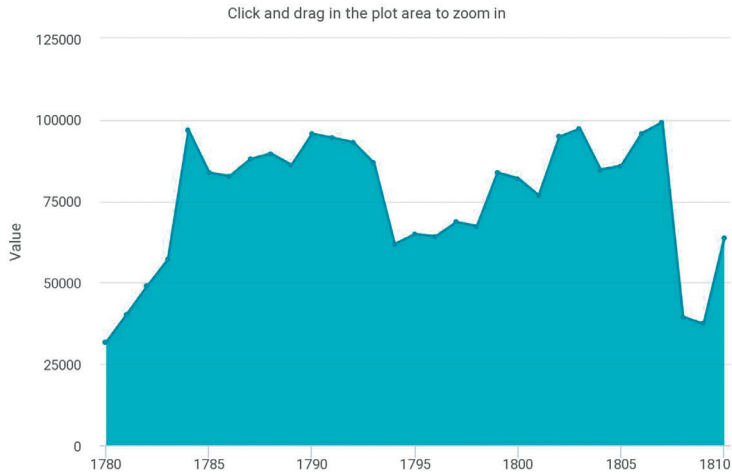
1. Docteur en histoire.

monde notamment. Ce transport d'esclaves dans le but de les vendre sur les marchés coloniaux en échange parfois de produits coloniaux, porte le nom de traite des esclaves et fut une part incontournable de ce qui fut appelé le commerce triangulaire.

Le but de cette étude n'est pas de se concentrer sur la réalité de la traite des esclaves dans le commerce Atlantique. Il existe déjà une littérature abondante sur le sujet. Il s'agit surtout ici de mettre en avant le rôle des marines de guerre de plusieurs pays dans l'abolition de cette pratique. Ici, nous allons nous concentrer sur la traite et en particulier sur une des conséquences de son abolition. La Grande-Bretagne ne fut pas le premier pays à abolir la traite des esclaves, cet honneur revient au Danemark qui fit passer une loi à cet effet dès 1792, une loi qui prit effet en 1803. Toutefois la Grande-Bretagne qui abolit la traite en 1807 fut la première nation à détacher une force militaire pour faire respecter cette loi. En effet, une loi est vraiment une loi seulement si elle est faite respecter par la force des Etats qui l'ont promulguée. C'est donc à quelque chose de beaucoup moins connu que nous allons nous intéresser. Cela ne veut pas dire que le sujet n'a pas été abordé, mais finalement peu d'études lui ont été accordées et encore moins la reconnaissance du travail acharné de nombreux officiers et marins, qui ont lutté, souvent au péril de leurs vies pour faire en sorte que la pratique de la traite soit effectivement abolie. Dans les faits seuls deux marines ont détaché des navires pour empêcher le transport d'esclaves vers l'Amérique, La Royal Navy pour le Royaume-Uni et l'US Navy pour les Etats-Unis. Ainsi, c'est pourquoi dans le peu d'ouvrages sur le sujet, on trouve quand même des études majeures sur la Royal Navy : Opposing the Slavers : The Royal Navy's Campaign of Suppression, par Peter Grindal, et : The Royal Navy and the Slavers : The Suppression of the Atlantic Slave Trade, par William Ernest F. Ward et Ian T. Morison ; ainsi qu'une étude majeure sur l'US Navy : Africa Squadron : The U.S. Navy and the Slave Trade, 1842-1861, par Donald L Canney. Il est également possible de citer des travaux à visée plus générale comme : The Navy and the Slave Trade : The Suppression of the African Slave Trade in the Nineteenth Century, par Christopher Lloyd.

Avant de parler de l'abolition de la traite, il est important de chercher à comprendre l'ampleur de la pratique au XVIII[e] siècle. D'après les chiffres officiels, quand la traite était légale, près de 100.000 esclaves par an étaient transportés de l'Afrique vers l'Amérique. Il est douteux que ce chiffre est réellement été atteint et certains auteurs pensent qu'il serait plus juste de parler de chiffres allant de 70.000 à 80.000 par an[2]. De manière plus détaillée, au début du XIX[e] siècle, La Grande-Bretagne avait 800,000 esclaves dans ses colonies ; la France, 250,000 ; le Danemark, 27,000 ; l'Espagne et le Portugal, 600,000 ; les Provinces-Unies, 50,000 ; et la Suède, 600 ; il y avait aussi 2.000.000 esclaves au Brésil, et environ 900,000 aux Etats-Unis[3]. Cette période constitue également une forme d'apogée de la traite comme le montre la base de donnée

2. Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade,* London, Frank Cass & CO, 1968, p. 25.
3. W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America 1638-1870,* Harvard Historical Studies, New York, Longmans, Green, and Co. 1896, p. 134.



Nombre global d'esclave transporté par an,
www.slavevoyages.org/, consulté le 2/8/19

Ensuite, il est nécessaire de mettre en avant les profits générés par ce commerce, surtout au XIX[e] siècle. Pour donner quelques chiffres, en 1821, on pouvait vendre à Cuba un esclave pour £20, mais le prix avait monté à £125 en 1847. La même année, il était possible de vendre un esclave £50 au Brésil. Dans le même temps de l'autre coté de l'Atlantique, en 1847 sur la Côte de l'or, un esclave coûtait £1 10 shillings soit le prix d'un vieux mousquet, et à Whydah un esclave coûtait £10[4]. Au-delà du bénéfice par esclave, il est possible d'avoir une idée du bénéfice par navire avec le registre du La Fortuna, en 1827 à la Havane qui affichait un bénéfice net de 41.439 $. Ainsi, l'interdiction de la traite signifia une augmentation du prix des esclaves et l'appât du gain fit que bon nombre d'esclaves furent transportés clandestinement et illégalement.

Un autre problème à prendre en compte est celui de la taille de la côte à surveiller. Pour donner un exemple, le Commodore Sir George Ralph Collier, commandant l'escadre de la Royal Navy en Afrique de l'Ouest dans le but de mettre fin à la traite des esclaves avait à sa disposition 6 navires pour patrouiller 5 000 km de côte, et cela, seulement dans le Golfe de Guinée.

I. LE RÔLE DE LA ROYAL NAVY

A. *Petite Histoire du West African Squadron*

Le Royaume Uni fut la première nation à détacher une force navale dans le but de faire appliquer l'abolition de la traite. Cependant, d'une certaine manière, l'interception par la Royal Navy de navires négriers précédait

4. Ibid., p. 27.

l'abolition de la traite. En tant que « marchandise de valeur », les esclaves africains constituaient souvent des prises durant les guerres européennes comme le reste du commerce ou des propriétés ennemies capturées en mer[5]. Dans le contexte des guerres Révolutionnaires, le commerce négrier de la France fut pratiquement détruit dès 1794[6]. Cependant, le rôle de la marine dans ce cas était l'attaque du commerce de l'ennemi plutôt que la suppression de la traite. La Royal Navy détacha une escadre dans ce but précis dès 1808. Toutefois, il s'agissait d'une toute petite force composée d'une frégate, HMS Solebay de 32 canons et le sloop HMS Derwent de 18 canons. L'efficacité de cette opération fut plutôt limitée dans un premier temps. La Royal Navy ne pouvant arrêter que des navires britanniques. Avant 1815, il était également possible d'arrêter les navires des nations en guerre avec la Grande-Bretagne, notamment la France. Pourtant, le total d'esclaves libérés pendant le conflit est très faible. Ainsi, on peut voir 594 en 1810, et un total de 7 732 entre 1810 et 1815 contre les plus de 400.000 qui auraient été transportés[7]. Cela peut s'expliquer par le fait que les ressources de la Navy étaient engagées sur tous les fronts du conflit.

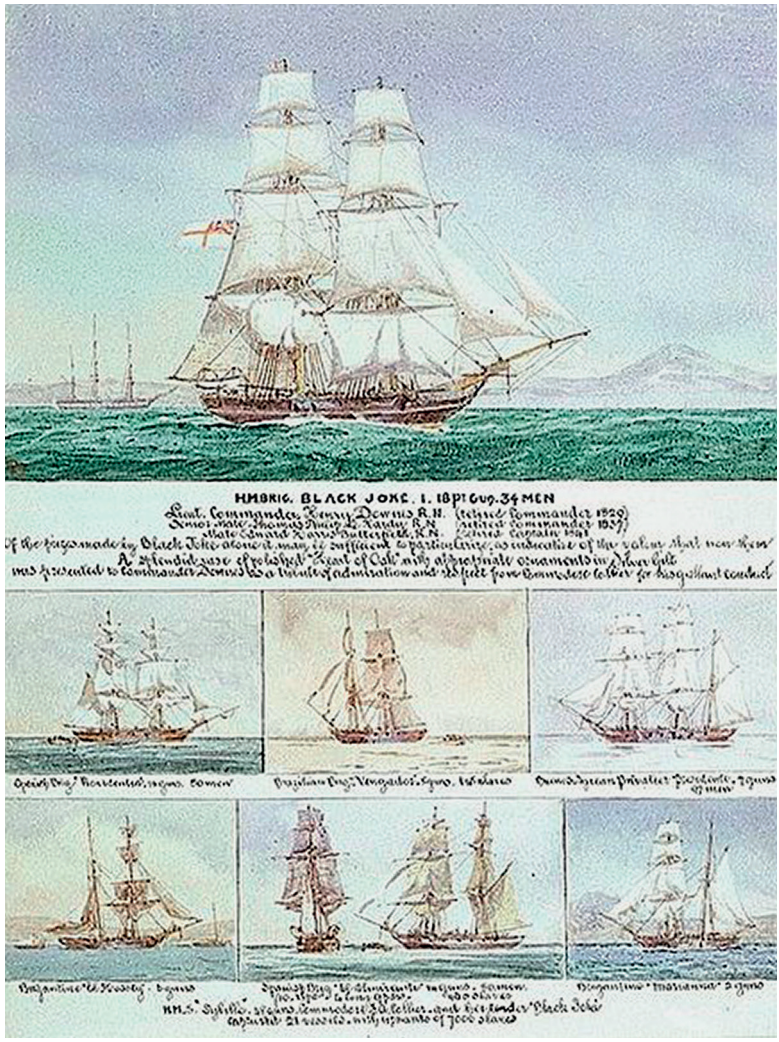
De 1818 à 1821, la Navy envoya le Commodore Sir George Ralph Collier à la tête d'une escadre de 6 navires dans le Golfe de Guinée dans le but de : « Mettre fin au trafic d'esclaves par tous les moyens en votre pouvoir ». Durant cette période (18-21), la Royal Navy libéra près de 8 000 futurs esclaves, ce qui représente sur la période 1817-21 la capture de 24 navires et la condamnation de 20. La réponse des contrebandiers d'esclaves fut d'adopter des navires plus rapides et notamment des Clippers de Baltimore, ainsi, la plupart du temps la Royal Navy eue du mal à chasser ces navires. Pour pallier à cela, elle décida d'utiliser elle-même des Clippers de Baltimore, capturés comme prises. L'exemple le plus célèbre et sans doute le plus efficace fut le HMS Black Joke qui captura 11 navires négriers en un an.

A partir des années 1840 la Royal Navy commença à utiliser des navires à vapeur dans la région comme le HMS Hydra, cela présentait plusieurs avantages, comme celui de ne plus être dépendant du vent, mais, aussi, du fait d'un tirant d'eau plus faible, ces navires pouvaient patrouiller plus près des côtes peu profondes ou dans les rivières. Vers 1840, la Royal Navy déployait sur cette station 25 navires et plus de 2000 hommes, assistés de près de 1000 marins locaux[8]. En 1845, la Royal Navy déployait 36 navires pour la lutte contre l'esclavage, faisant ainsi à cette époque une des plus grandes escadres déployées dans le monde. Cela montre l'implication du Royaume-Uni et de la Royal Navy dans la lutte contre la traite.

Il s'agit d'un dessin du HMS *Antelope*, un bateau à vapeur armé construit à Liverpool et lancé en 1846. Antelope sert d'abord avec dans

---

5. Richard Huzzey, "The politics of slave-trade suppression", in Robert Burroughs and Richard Huzzey, *The suppression of the Atlantic slave trade,* Studies in Imperialism, Manchester University Press, 2015, p. 17.
6. David Eltis, *Economic Growth and the Ending of the Slave Trade*, Oxford, Oxford University Press, 1987, p. 52.
7. Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade, Op. cit.,* p. 274.
8. Huw Lewis-Jones, "The Royal Navy and the Battle to End Slavery", BBC History, 17 February 2011.



Irwin Bewan, *HM Brig 'Black Joke', tender to HMS 'Sybille', with some of her prizes shown below,* National Maritime Museum, Greenwich, London, PAD9484

l'escadre de la Royal Navy en Méditerranée. En 1853, le navire fut transféré à la patrouille anti-esclavagiste de la Royal Naval au large des côtes de l'Afrique de l'Ouest, basée à Fernando Po.

Comment les équipages et les officiers ont-ils vécu cette mission de pourchasser les négriers et mettre fin à ce commerce ? Comme c'est souvent le cas avec la Royal Navy, de nombreux témoignages survivent sous

HMS Antelope at Fernando Po,
Liverpool Museum, MMM.2006.5

la forme de journaux intimes, de lettres et de livres[9], qui ouvrent des fenêtres dans les pensées, les attitudes et les expériences des différents officiers de la Navy en charge de cette mission. En se basant sur une lettre du lieutenant Meyenell, conservée au musée de la marine à Greenwich, Mary Wills décrit cette expérience comme « une affaire des plus misérables »[10]. L'enthousiasme et le sens du devoir qui ont pu exister dans l'application de l'abolition doivent être tempérés par les difficiles conditions de vie et de travail dans le climat africain, mais aussi le fait de devoir être confronté aux conséquences humaines de la traite, surtout celle de la traversée de l'Atlantique[11]. Ainsi, en 1847, le Commodore Charles Hotham se fit la voix commune en exprimant un dégoût général envers la nature du service[12]. Ce point de vue négatif est également mis en avant par le chirurgien de marine Peter Leonard, qui parle dans ses mémoires

9. Mary WILLS, "A most miserable business : naval officers' experiences of the slave trade suppression" in Robert BURROUGHS and Richard HUZZEY, *The suppression of the Atlantic slave trade, Op cit.*, p. 73.
10. NMM, MEY/5 Letter from Lieutenant Francis Meynell to his father, 17th August 1845.
11. Mary WILLS, "A most miserable business : naval officers' experiences of the slave trade suppression", *Op. cit.*, p. 73.
12. Mary WILLS, "A most miserable business : naval officers' experiences of the slave trade suppression", *Loc cit.*

d'atmosphère empoisonné[13]. Les raisons de cette vision assez négative de ce service peuvent être expliquées par la nature de la mission, qui impliquait souvent de longs mois de patrouille sans rien pour casser la monotonie de la navigation. Dans les premiers temps du service sur la station, les navires de la Royal Navy ne pouvaient capturer que des négriers ayant des esclaves à leur bord, ce qui voulait dire que ces derniers attendaient tranquillement d'avoir leur cargaison complète et que les croiseurs de la Navy devaient patrouiller sous voiles réduites[14]. Cette impression de monotonie fut encore renforcée après 1840 quand la stratégie sur la station changea pour la mise en place de blocus des ports. Cette tactique était plus efficace, mais impliquait encore moins de navigation[15]. Face a cette monotonie, la station Ouest Africaine était un bon endroit pour les officiers pour obtenir des promotions[16], notamment à cause des maladies et du faible nombre de chances de s'illustrer dans la marine en temps de paix.

Toutefois il apparaît que même s'il n'existe pas de témoignage direct de marins ayant servis dans cette escadre, ce service était assez populaire chez les marins[17], comme le souligne un témoignage du Commander C.W. Riley en 1849 : « Ce service est très populaire avec les marins. Vous pouvez à n'importe quel moment trouver 200 à 300 des meilleurs marins des meilleurs hommes dans le service, volontaires pour aller là-bas. »[18]. Cette popularité du service est une donnée importante après 1815, avec la fin de la guerre, le climat économique maritime était difficile, la Royal Navy réduisit ses effectifs de 145.000 hommes en 1814 à 19.000 en 1817[19]. Cette réduction mettait fin à la pratique de l'impressment, c'est-à-dire le recrutement forcé de marins. La Navy revenait donc à sa méthode normale de recrutement, le volontariat, et même avec la pénurie d'emplois maritimes, car la marine marchande avait eu le temps de recruter et de former des hommes pour remplacer ceux qui avaient été forcé d'aller servir sur les navires du roi, il fallait qu'une station ou un navire soient populaires pour attirer des marins. Le service sur la station africaine en temps de paix était une des rares qui offrait pour les hommes d'équipage une possibilité de devenir riche. À une époque où du fait de la paix, la possibilité d'obtenir des parts de prise était rare, la chasse au négrier offrait la possibilité de recevoir une prime par esclave libéré. Pour donner un exemple, les marins du HMS Waterwitch reçurent chacun pour la période 1839-43 £178 de prime[20]. Cette attractivité de cette station liée aux éventuelles parts de prise est confirmée par plusieurs

13. Peter Leonard, *Records of a voyage to the Western Coast if Africa, in His Majesty's Ship Dryad, and the years of service on that Station for the suppression of the slave trade, in the years 1830, 1831 and 1832,* Edinburgh, William Tait, 1833, p. 13.
14. Alexander Bryson, *Report on the Climate and the Principal Diseases of the African Station,* London, William Clowes and son, 1847, p. 19.
15. Mary Wills, "A most miserable business : naval officers' experiences of the slave trade suppression", *Op. cit.*, p. 77.
16. NMM, LBK/41, DR McIlroy to his brother, 25 November 1841.
17. Brian Lavery, *Royal Tars, The lower decks of the Royal Navy, 875-1850,* London, Convay, 2010, p. 296.
18. Parlimentary Papers, *First report from the Select Committee on the Slave Trade, 1849*, pp. 26, 49.
19. Brian Lavery, *Royal Tars, The lower decks of the Royal Navy, 875-1850, Op. cit.,* p. 291.
20. *Ibid*., p. 297.

sources comme le commodore Hotham en 1847 : « l'amour des parts de prise rend cette station très populaire chez les marins ce qui fait que les Bricks sont toujours bien pourvus en hommes »[21], une notion mentionnée également par le capitaine George Hastings : « L'argent des prises est bien sur l'attraction »[22].

B. *Traités et droit de recherche*

À part la marine des Etats-Unis dont nous parlerons plus tard, le Royal Navy fut la seule puissance navale à mettre en place des escadres dans le but de mettre fin à la traite des esclaves. Pour être efficace ce dispositif devait donc pouvoir arrêter et contrôler des navires des autres nations. Cela pour deux raisons, la première est que bien sûr la traite pouvait continuer grâce à ces autres pays, mais aussi, parce que dans ce cas-là des contrebandiers britanniques pourraient essayer d'échapper à des contrôles en battant le pavillon d'une puissance étrangère.

Après la fin, des guerres napoléoniennes et l'échec de trouver un accord global sur le droit de recherche lors du Traité de Vienne en 1815, la Grande-Bretagne, par le biais du Foreign Office multiplia les efforts diplomatiques pour trouver des accords bilatéraux avec plusieurs pays sur la question de la traite et du droit de recherche. À l'origine, le Traité ne devait pas contenir de clause sur l'Abolition, mais devant l'énorme pression populaire au Royaume-Uni motivée par William Wilberforce se matérialisèrent par la rédaction de plus de 1370 pétitions regroupant des centaines de milliers de signatures. Il est estimé qu'entre 1/5 et 1/3 de la population adulte mâle britannique signa une de ces petitions[23]. Le ministre des affaires étrangères Lord Castlereagh et le représentant britannique à Vienne, Lord Wellington furent assez surpris de cet intérêt pour l'abolition et ne cédèrent à la pression que contre leur gré, ce qui peut expliquer cet échec[24].

Le premier accord fut trouvé en 1817 avec le Portugal, après une pression britannique importante[25]. Ce traité[26] est conçu comme une addition à la déclaration générale du Traité de Vienne de 1815 et servit de modèle à un certain nombre de traités postérieurs. D'après ce texte, le Portugal acceptait de ne plus pratiquer la traite qu'à partir de ses propres colonies africaines en dessous de l'Equateur (Angola, Mozambique). Ainsi, le Portugal consentait à la Royal Navy le droit de recherche sur les navires suspects battant pavillon portugais naviguant au-dessus de l'Equateur. Un traité interdisant la traite au-dessus de l'Equateur fut également négocié avec l'Espagne contre le paiement de 400.000£ avec la promesse de l'abandon de la traite dès 1820. En 1818, la Grande-Bretagne signa un traité similaire avec les Pays-Bas, en 1827 avec la Suède, en 1835 avec

21. HHC, DDHO 10/18, Charles Hotham to the Earl of Auckland, 3 April 1847.
22. NMM, TRN/10 Copy letter from George Fowler Hastings to to Captain Charles Eden, 11 February 1850.
23. Stephen Farrell, Melanie Unwin and James Walvin, *The British Slave Trade : Abolition, Parliament and People,* Edinburgh, Edinburgh University Press, 2007, pp. 30-1 et pp. 42-65.
24. Robert Burroughs and Richard Huzzey, *The suppression of the Atlantic slave trade, Op. cit.,* p. 19.
25. Herbert S. Klein, *The Atlantic Slave Trade,* Cambridge University Press, 2010, p. 193.
26. FO 881/4174, PORTUGAL: Decrees, &c. Slave Trade, Bound: Slave Trade 1.

le Danemark, 1840 avec le Venezuela, 1843 avec l'Uruguay, le Chili, le Mexique et la Bolivie.

C. *Les conséquences pour la France*

Pendant la période 1808-1815, la France et le Royaume-Uni étant en guerre, il était possible pour la Royal Navy de pourchasser et de capturer les navires battant pavillon français. Plusieurs navires négriers furent d'ailleurs capturés et condamné comme prises durant cette période. En revanche, après la fin de la guerre, il se posa dans les années 1815-1820 ce que Peter Grindal appelle un champ de mines légal. La question fondamentale était la suivante : la Royal Navy, avait-elle l'autorité nécessaire pour arrêter les navires d'autres puissances. Certains pensaient qu'avec la vague déclaration contenue dans le traité de Vienne, il était possible d'arrêter ces navires, y compris les Français. C'est pourquoi le 9 mars 1816 après un combat qui coûta la vie à 7 marins britanniques plus 11 blessés l'escadre d'Afrique de l'Ouest capture le navire français Louis en route vers la Martinique. Le navire fut dans un premier temps condamné par la cour de la Vice Amirauté au Sierra Leone. Cependant, son capitaine fit appel auprès de la Haute Cour de l'Amirauté qui renversa le jugement. Ce faisant, Sir William Scott écrivit : "I can find no authority which gives us the right of interruption to the navigation of the States in amity upon the high seas."[27] Par la suite, l'interdiction fut donc faite à la Royal Navy d'arrêter les navires français et malgré la très claire frustration des commandants de la Navy, l'amirauté ne céda pas, ne voulant pas créer de précédents[28] et une large partie de la traite continua donc sous pavillon français[29]. En 1828 l'Amirauté avait envoyé à Collier des instructions secrètes interdisant toute interférence avec des navires français[30]

En fait il faut attendre 1831 pour qu'une convention soit signée entre la France et la Grande-Bretagne qui autorisait le droit de recherche mutuel à bord des navires des deux nations[31]. Cependant, ce droit de recherche ne marque pas la fin de la question, puisque en 1845, la France modifia son traité pour la mise en place du système de la croisière commune[32].

Toutefois, cela ne veut pas dire que les autorités françaises furent inactive dans la lutte contre la traite des esclaves. C'est ce que montre Gerard Lafleur dans son article Destin des « Nègres de traite » en Guadeloupe[33], en nous donnant deux exemples de navires négriers capturés dans les eaux Guadeloupéennes par des navires de guerre français basés sur la station guadeloupéenne. Ces deux navires capturés furent le *Jaloux* (ou *La Jalouse*) et *La Jeune Adèle.* Le premier fut capturé par la goélette *L'Anemone* en 1823[34].

---

27. Peter Grindal, *Opposing the Slavers,* London, IB Tauris, 2016, p. 191-192.
28. CO 267/51, MacCarthy to Bathust, 8/3/20.
29. Peter Grindal, *Opposing the Slavers*, *Op. cit.*, p. 287.
30. Ibid., p. 361.
31. Ibid., p. 787.
32. *British and Foreign State Papers*, 1844-5, p. 4 ff.; 1849-50, p. 480.
33. Gerard Lafleur, « Destin des "Nègres de traite" en Guadeloupe », in *Bulletin de la société d'histoire de la Guadeloupe,* No 180, mai-aout 2018.
34. Gerard Lafleur, « Destin des "Nègres de traite" en Guadeloupe », *Op. cit*., p. 4.

D. *Une patrouille de la Royal Navy dans l'espace de la Caraïbe (1828-1848).*

Le West African Squadron n'est pas le seul exemple de l'implication du Royaume-Uni et de ses forces navales dans l'application de l'abolition de la traite. Les escadres des Antilles et du Brésil faisaient également voile avec des mandats similaires à celui de l'escadre de l'Afrique de l'Ouest, mais la différence était que ces dernières n'avaient pas que la suppression de la traite comme seule tache[35]. Cela fait partie des raisons pour lesquelles Christopher Lloyd et W.E.F Ward auteur d'un ouvrage intitulé *The Royal Navy and the Slavers*[36]*,* considèrent que seul l'escadre d'Afrique de l'Ouest était une composante efficace de la lutte contre la traite atlantique. Une autre raison avancée par Llyod vient de l'étude des chiffres des cours mixtes chargées de juger les navires négriers capturés. Les tribunaux de la Commission mixte étaient des organes judiciaires bilatéraux. Chacun était composé de deux juges et de deux commissaires à l'arbitrage, chacun représentant les pays membres de l'accord bilatéral, ainsi que d'un greffier du pays sur le sol duquel siégeait la Cour. Les Britanniques ont choisi Freetown pour l'emplacement des tribunaux sur leur territoire et, en conséquence, des commissions mixtes anglo-espagnoles, anglo-portugaises et anglo-néerlandaises y ont siégé à partir de 1819. De l'autre côté de l'Atlantique, un tribunal anglo-espagnol a été établi à La Havane, un tribunal anglo-portugais à Rio de Janeiro et un tribunal anglo-néerlandais au Suriname[37]. Entre 1807, année de l'interdiction de la traite négrière en Grande-Bretagne, et 1840, seuls soixante esclavagistes ont été condamnés comme prises légitimes par les cours mixtes de la Commission à Rio de Janeiro, Suriname et La Havane combinées, tandis que 403 ont été condamnés en Sierra Leone[38]. Dans son article, Leslie Bethell souligne des différences similaires pour la période 1819-1845[39] :

Au Sierra Leone: Commission Anglo-Espagnole 241 Commission Anglo-Portugaise 155 Commission Anglo-Brésilienne 111 Commission Anglo-Hollandaise 21	La Havane : 50 Rio de Janeiro : 44 Surinam : 1
Total : 528	Total : 95

Dans son article « Maritime Policing and the Pax Britannica » John Beeler cherche a démontrer que cette vision ne serait pas tout à fait exacte. Pour ce faire, il se base sur la documentation fournie par Alexander Milne (1806-96), patrouilleur anti-esclavagiste des Caraïbes de 1837 à 1841, ainsi que sur les rapports parlementaires relatifs a la capture des

35. Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade, Op. cit.*, p. 76-77.
36. William Ernest F. Ward, *The Royal Navy and the Slavers: The Suppression of the Atlantic Slave Trade, London,* Allen & Unwin, 1969.
37. Leslie Bethell, "The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade" in *th*e Nineteenth Century," *Journal of African History* 7/1 (1966), 79-93.
38. Christopher Lloyd, *The Navy and the Slave Trade, Op. cit.*, p. 77.
39. Leslie Bethell, "The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade", *Op. cit.*, p. 84.

navires esclaves par les vaisseaux de la Marine royale de 1827 à 1848[40]. A ce titre, la carrière de l'officier de la Royal Navy Alexander Milne (1806-1896) est particulièrement intéressante, il était le fils de l'amiral Sir David Milne (1763-1845) qui reçut le commandement de la station d'Amérique du Nord et des Antilles en 1817, emmenant le jeune David avec lui comme volontaire de première classe. Le jeune Milne a ensuite servi comme aspirant sur les navires des capitaines Basil Hill, Edward Brace, Patrick Campbell, William Hoste et Samuel Hood Inglefield, avant de recevoir une commission de lieutenant sur le brick *Cadmus* déployé sur la station du Brésil en 1827[41].

Dès sa nomination Alexander Milne s'est intéressé à la question des navires négriers, pas nécessairement pour des questions morales ou éthiques, mais pour les recompenses financières que la chasse à cette pratique pouvait impliquer, comme il l'écrivit à son fils « il y a beaucoup de navires négriers et si nous pouvons les capturer et recevoir £5 par tete »[42], cela faisait référence à la prime de 5 livres par esclave libéré. L'illustration du zèle d'Alexander Milne peut être faite par son retour sur la station en 1837 aux commandes du HMS *Snake*, le 23 novembre alors qu'il revenait d'une mission au Mexique, le navire aperçut un navire suspect et le prit en chasse, le capturant à 13 h 40. Il s'agissait d'une brigantine portugaise *Arrogante*, qui transportait à son bord 406 esclaves[43]. Milne senior souligne que selon lui, une des raisons du manque d'efficacité des croisières contre la traite dans la caraïbe venait du fait qu'elles n'étaient pas régulières[44]. Cela peut être illustré par les instructions que reçu David Milne, alors aux commandes du HMS *Crocodile* : « Par la présente, il vous est demandé de compléter l'avitaillement du navire de Sa Majesté sous votre commandement avec des provisions pour trois mois. Quand votre navire sera prêt à prendre la mer et à croiser autour de Cuba, soit vers le nord, soit vers le sud, selon ce que vous jugerez bon pour recevoir des renseignements, pour la protection des intérêts britanniques et la suppression de la traite des esclaves jusqu'au 20 avril, date à laquelle vous retournerez à Port Royal pour de nouvelles instructions »[45]. Rien que pour l'année 1840 le jeune Milne captura 4 navires négriers. Ce qui explique la vision de Llyod vient du fait que tous les navires jugés par la cour du Sierra Leone n'avaient pas été nécessairement capturés par le West African Squadron, comme le montre le cas du navire portugais *Arrogante*, qui fut capturé dans la mer des Caraïbes, mais jugé à Freetown, car il n'y avait pas de commission mixte Anglo-Portugaise de ce côté de l'Atlantique[46].

En 1834, trois des sept navires amenés devant la Cour de la Commission mixte anglo-portugaise en Sierra Leone ont été capturés par des navires se trouvant sur la station d'Amérique du Nord et des Indes

40. John Beeler, "Maritime Policing and the Pax Britannica: The Royal Navy's Anti-Slavery Patrol in the Caribbean, 1828-1848", in *The Northern Mariner/Le marin du nord*, XVI, No. 1, January 2006, p. 1.
41. *Ibid*., p. 4.
42. John Beeler, *The Milne Papers*, vol. 1, Aldershot, Hants, Navy Records Society, 2004, p. 61.
43. Milne to Peyton, 10 December 1837, in John Beeler, *The Milne Papers* vol. 1, *Op cit.*, p. 69.
44. Milne to David Milne, 31 January 1838, Ibid., p. 72.
45. Harvey to Milne, 15 February 1840, Ibid., p. 89.
46. Milne to David Milne, 31 January 1838, Ibid., p. 72.

occidentales, quatre sur quatorze en 1836, cinq sur dix-huit en 1837, cinq sur dix-neuf en 1838 et un sur treize en 1839. En outre, quelques navires appartenant à des Espagnols, des Hollandais et des Brésiliens capturés dans l'Atlantique de l'ouest et dans les Caraïbes ont été envoyés à Freetown pour être jugés au lieu de La Havane, peut-être en raison des circonstances locales en Afrique et aux Amériques[47]. Cela voulait souvent dire une certaine hostilité de la part des autorités ou des populations locales. Les commissaires à Rio dans les années 1830 « ont fréquemment demandé à la garde nationale de les escorter à travers des foules agitées, susceptibles de lancer des pierres au palais de justice lorsque la commission mixte était en session »[48].

II. LE RÔLE DE LA MARINE AMÉRICAINE

A. *Des débuts poussifs*

La loi interdisant la traite des esclaves pour les Etats-Unis date de 1788 pour tous les Etats du Sud y compris la Virginie, mais la date de son entrée en vigueur avait dès le départ été établie en 1808[49]. En 1794, le Congrès des Etats-Unis vota une loi qui interdisait à des navires américains de transporter des esclaves vers des ports de puissances étrangères. Le premier rôle de la marine Américaine fut de faire respecter cette loi et son renforcement en 1800. Cela fut notamment le cas au moment de la Quasi-Guerre avec la France. Cependant, l'efficacité de la marine Américaine dans ce domaine fut limitée du fait du faible nombre de navires dont elle disposait, à savoir 17 petits croiseurs, pas plus grand qu'un schooner au service de la marine du Trésor et Revenus[50]. Mais il y eut quand même des succès. Le premier navire américain à avoir été arrêté alors qu'il tentait de rejoindre un port étranger avec des esclaves à son bord fut le sloop Betsey de Boston près de La Havane[51].

Après la fin de la traite légale en 1808, la Navy ne pouvait pas faire grand chose pour faire appliquer la loi. La raison principale était que malgré le risque d'une guerre avec le Royaume-Uni, la marine américaine était gardée à une taille minimale. Pendant la Guerre de 1812, toutes les ressources maritimes des USA furent consacrées à combattre la Royal Navy. Même après la fin de ce conflit les efforts furent limités à essayer de contrôler certains points de passage possible vers les Etats-Unis comme Amelia Island au large de la Floride, ou encore l'estuaire de la rivière Sabine antre le Texas (espagnol à l'époque) et la Louisiane. Même si dans le second cas, il ne s'agissait que d'un ou deux petits croiseurs, ils eurent un certain succès. Toutefois, ces succès restèrent plutôt mitigés. Pour donner un exemple, en 1817 et 1818, l'US Navy n'envoya que quelques croiseurs vers la baie de Mobile, de manière irrégulière, et ces

47. John Beeler, "Maritime Policing and the Pax Britannica: The Royal Navy's Anti-Slavery Patrol in the Caribbean, 1828-1848", *Op. cit.*, p. 12.
48. Leslie Bethell, "The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade" *Op. cit.*, p. 84.
49. David L Canney, *Africa Squadron,* Washington, Potomac Books, 2006, p. 1.
50. Ibid., p. 2.
51. Ibid., p. 3.

navires étaient trop gros pour être efficaces[52]. Certes certaines captures de négriers furent effectués[53], mais d'après le témoignage du collecteur des douanes de Mobile, c'était plus dû à de la chance qu'à une organisation efficace de la part du gouvernement. Il ajoute ensuite : « des îles Chandalier à la rivière Perdido, en passant par la côte et de nombreuses autres îles, il ne nous reste qu'un petit bateau, avec quatre hommes et un inspecteur, à opposer à toute la confédération des passeurs et des pirates »[54].

Une autre raison des débuts poussifs américains sont liés à un certain chaos comme l'explique W.E.B Dubois : « Le travail est d'abord tombé sur le secrétaire au Trésor, en tant que responsable de la collecte des douanes. Puis, grâce à l'activité des croiseurs, le secrétaire de la marine finit par exercer une surveillance et toute l'affaire fut finalement logée chez lui, bien que les départements d'État et de la guerre fussent plus ou moins actifs à différentes occasions. Plus tard, à l'arrivée du gouvernement Lincoln, le ministère de l'Intérieur a été chargé de l'application des lois sur la traite des esclaves »[55].

B. *L'illustration de la mentalité américaine*

Les Etats-Unis depuis leur Indépendance étaient opposés à l'idée qu'un navire d'une autre puissance puisse arrêter et chercher des navires américains. Cela fut la cause notamment d'un conflit important entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, un conflit qui est connu sous le nom de Guerre de 1812. Pendant les guerres révolutionnaires puis napoléoniennes, la Royal Navy, officiellement, appliquait le volontariat comme méthode de recrutement. Cependant, souvent, cela n'était pas suffisant pour compléter les équipages de sa très importante flotte de 176 navires de lignes et plus de 600 navires au total, nécessitant l'emploi de plus de 140.000 marins[56]. Aussi, la Royal Navy avait recours à une pratique connue sous le nom de l'impressment. Il s'agissait d'une méthode de travail forcé visant à capturer, par la force si nécessaire, des marins pour le service en mer. La presse pouvait s'effectuer à terre, surtout dans les tavernes des villes portuaires et côtières. Toutefois, cette pratique se faisait également en mer, la Royal Navy pouvait arrêter des navires marchands et le fouiller pour capturer tous les marins britanniques dont elle avait besoin. C'est là un point de droit essentiel, seul les sujets britanniques pouvaient être pressés. Ce qui créa une polémique avec les Etats-Unis, c'est que la Royal Navy commença également à arrêter des navires américains pour y chercher des déserteurs britanniques. De plus, à cette époque, la Grande-Bretagne ne reconnaissait pas la possibilité pour ses sujets d'abandonner leur nationalité, ce qui faisait que pour la Navy, tout marin

52. *House Doc.*, 15 Cong. 2 sess. IV. No. 84. Cf. Chew's letters in *House Reports*, 21 Cong. 1 sess. III. No. 348.
53. House Doc., 15 Cong. 1 sess. II. No. 12, pp. 22, 38; 15 Cong. 2 sess. VI. No. 100, p. 13; 16 Cong. 1 sess. III. No. 42, p. 9, etc.; House Reports, 21 Cong. 1 sess. III. No. 348, p. 85.
54. *House Doc.*, 15 Cong. 2 sess. VI. No. 107, pp. 8-9.
55. W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America 1638-1870,* Op cit., p. 112.
56. Ian W. Toll, *Six Frigates: The Epic History of the Founding of the U.S. Navy*. New York: W.W. Norton 2006, p. 382.

américain né en Grande-Bretagne était de-facto un marin britannique. L'opinion publique américaine fut particulièrement enragée par plusieurs incidents, notamment l'incident avec le HMS Leander, un navire station juste au delà des 3 miles des eaux côtières américaines pour surveiller les frégates françaises qui pourraient tenter de chercher refuge dans le port de New York. À partir de 1804, ce navire commença à arrêter les navires américains pour y chercher des marchandises françaises. Si une cargaison paraissait suspecte, le navire était capturé et conduit à Halifax. En avril 1806, le Leander tira un coup de semonce pour faire arrêter un navire marchand. Le boulet ricocha sur la mer, entra dans le port et décapita un citoyen américain. Le président Thomas Jefferson publia une proclamation ordonnant au Leander de quitter les eaux américaines. De retour en Angleterre, son capitaine, fut traduit devant une cour martiale pour meurtre, mais, fut acquitté. L'autre affaire célèbre fut celle du HMS Leopard qui en 1807 ouvrit le feu sur la frégate de l'US Navy, Chesapeake. Après que celle-ci, se fut rendue, la Royal Navy captura 4 déserteurs à son bord. Même s'il y eut d'autres raisons à ce conflit, le refus des Etats-Unis de laisser la Grande-Bretagne arrêter ses navires et le fait que la Royal Navy le fit par la force est clairement une des causes de cette guerre.

La position américaine ne changea pas avec l'abolition de la traite, et même quand de nombreux pays signèrent des conventions avec le Royaume-Uni pour autoriser le droit de recherche. Par conséquent, ce facteur, lié au faible nombre de patrouilles par l'US Navy, firent que de nombreux navires battirent pavillon américain pour ne pas être inquiété. Pour mettre fin à cette situation, la Royal Navy décide de mettre en place une politique de choc, et en 1839 plusieurs navires américains capturés par la Royal Navy et transportant des esclaves furent escortés dans des ports américains pour y être jugés et condamnés[57]. En réponse à cela, les Etats-Unis envoyèrent deux navires en patrouille permanente au large de l'Afrique. Cette mesure est plutôt symbolique et avait pour but de mettre fin à l'idée que les Etats-Unis ne faisait pas appliquer leur propre loi contre la traite.

Cependant, à partir du traité de Washington de 1842, les Etats-Unis et le Royaume-Uni trouvèrent une sorte de compromis pour éviter les problèmes relatifs aux droits de recherche. Les deux pays décidèrent dans ce traité de la mise en place de croisières communes. En réalité, l'exécution de cette partie du traité ne fut jamais effectuée de manière régulière par les Etats-Unis, ce qui ne mit donc pas fin aux difficultés du droit de recherche pour l'Angleterre. Cela est illustré par le cas du navire américain Illinois, de Gloucester dans le Massachusetts. Alors qu'il mouillait à Whydah (Afrique), un officier britannique monta à bord, mais comme il avait des papiers américains, il ne pouvait pas l'arrêter. Trois jours plus tard, ce navire hissa les couleurs espagnoles et fit voile avec une cargaison d'esclaves. Le lendemain matin, elle croise un autre navire britannique et hisse alors les couleurs américaines. Le navire britannique n'avait alors pas le droit de le forcer à s'arrêter ; mais le capitaine de l'esclave craignant qu'il le fisse et a donc fait échouer son navire, avec

57. David L Canney, *Africa Squadron, Op. cit.*, pp. 22-25.

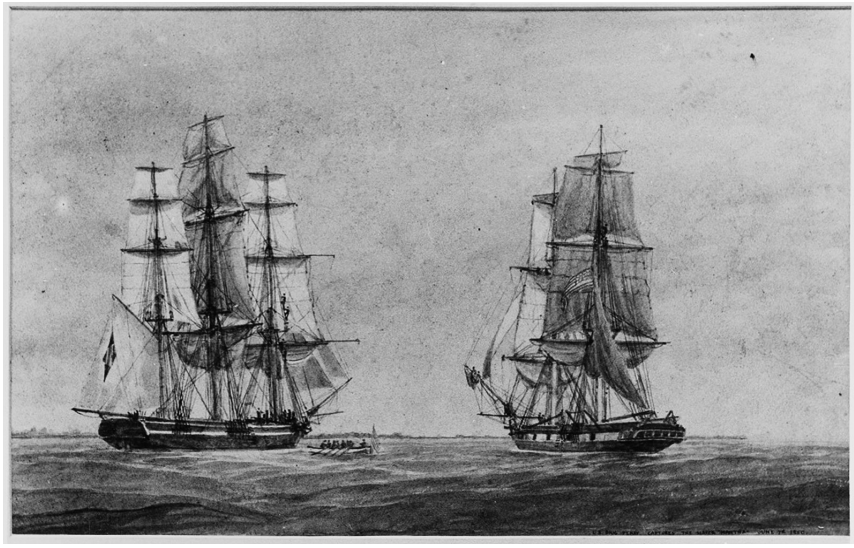
la cargaison d'esclave. L'officier supérieur anglais rapporta que « si le lieutenant Cumberland avait abordé l'Illinois, malgré les couleurs américaines qu'elle avait hissées, le maître américain de l'Illinois se serait plaint à son gouvernement de la détention de son navire »[58]. Dans un autre cas, un navire arraisonné par des officiers britanniques et retrouvé avec un drapeau et des papiers américains fut capturé un peu plus tard sous pavillon espagnol avec quatre cent trente esclaves. Entre temps, il s'était plaint au gouvernement des États-Unis d'avoir été abordé par la Royal Navy[59].

La compréhension de la mentalité américaine sur la question de la suppression de la traite et en particulier de la collaboration avec le Royaume-Uni est rendue encore plus compliquée par la séparation entre les Etats du Nord et ceux du Sud qui pratiquaient encore l'esclavage. Il y avait donc dans le pays un parti esclavagiste qui était très suspicieux envers les Britanniques et qui essayait par tous les moyens de prévenir la collaboration, car ils s'inquiétaient des motivations d'un pays dont l'abolition de la traite avait débouché sur une abolition totale de l'esclavage[60]. Cela n'empêcha pas un Etat du Sud comme le Texas d'accorder unilatéralement le droit de recherche aux navires britanniques en 1844[61]. Les Etats-Unis finirent par accorder un droit de recherche limité à la Grande-Bretagne pendant la Guerre de Sécession, le 7 juin 1862 avec également la mise en place de cours de justice communes pour juger les négriers illégaux au Cap de Bonne-Espérance, au Sierra Leone, et à New York.[62], couronnant ainsi les efforts diplomatiques du royaume depuis un demi siècle.

C. *West Africa Squadron, un exemple parmi d'autres*

L'US Navy reçut la permission de croiser au large de l'Afrique en 1819 avec le passage d'une loi qui renforçait les dispositions de la loi de 1807. Avant cela, les efforts de l'US Navy se concentraient surtout dans les eaux américaines comme le montre le cas de la capture du négrier Eugene à moins de 4 miles de la Nouvelle-Orléans[63]. À cette époque, la marine n'était pas la seule à intervenir contre la traite par des citoyens américains, l'armée fut également mobilisée en 1817 pour capturer l'île d'Amelia Island, avec les félicitations du président Monroe[64]. Cette île servait de base à des pirates dont l'activité principale était la capture de navires négriers étrangers pour conduire ensuite illégalement les esclaves aux Etats-Unis, en contournant de cette façon la loi de 1807. Au plus fort de

58. *Senate Exec. Doc.*, 28 Cong. 2 sess. IX. No. 150, p. 72.
59. Ibid., p. 77.
60. W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America 1638-1870, Op. cit.*, p. 150.
61. British and Foreign State Papers, 1844–5, p. 592.
62. *Senate Exec. Journal*, XII. 230–1, 240, 254, 256, 391, 400, 403; *Diplomatic Correspondence*, 1862, pp. 141, 158; *U.S. Treaties and Conventions* (ed. 1889), pp. 454–9.
63. House Doc., 15 Cong. 1 sess. II. No. 12, pp. 22, 38. This slaver was after capture sent to New Orleans,—an illustration of the irony of the Act of 1807.
64. Special message of Jan. 13, 1818: House Journal, 15 Cong. 1 sess. pp. 137–9.



U.S. Brig PERRY Captures the Slaver MARTHA, June 1850,
US National Archives, USN 902981

cette activité, Amelia Island servait de base à 11 navires armés[65]. La baie de Mobile semble avoir été une zone d'activité pour la marine au début de l'action contre les négriers. En 1819 par exemple trois schooners américains arrivant de la Havane avec une cargaison d'esclaves furent arrêtés, le premier par les officiers d'Andrew Jackson sous du fort Barancas à Pensacola en Floride, et les deux autres par Lieutenant McKeever dans la baie de Mobile[66].

Cependant dans les années 1822-1841 au mieux, il est possible de parler d'efforts sporadiques, avec un navire détaché de l'escadre des Caraïbes pour patrouiller en Afrique tous les deux ou trois mois. Ces efforts plus sérieux après 1819 furent motivés en partie par une déclaration du Général James Tallmadge : « Nos lois sont déjà extrêmement dures contre leur introduction [des esclaves], et pourtant, il est notoire qu'environ quatorze mille esclaves ont été introduits dans notre pays au cours de la dernière année[67] ». La même année, le gouverneur de Caroline du Sud et celui de Virginie rapportaient que selon leurs estimations, entre 13.000 et 15.000 esclaves étaient entrés illégalement aux Etats-Unis. La marine continua cependant à croiser dans les eaux nationales, et entre mai 1818 et novembre 1821, 600 esclaves furent libérés et 11 navires négriers américains furent capturés[68].

---

65. W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America 1638-1870, Op. cit.,* p. 116-7.
66. Ibid., p. 121.
67. Speech in the House of Representatives, Feb. 15, 1819, p. 18.
68. *House Reports*, 17 Cong. 1 sess. II. No. 92, pp. 5-6.

Entre 1823 et 1841, il y eut 22 visites de navires de l'US Navy au Liberia. Le premier commandant de l'escadron africain de l'US Navy fut le Commodore Mathew Perry en 1819. Il fut commandant de cet escadron à nouveau en 1842 à la suite de la signature du Traité Webster–Ashburton entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis quand l'US Navy détacha une escadre permanente sur la zone. Entre 1845 et 1862, l'escadre africaine des Etats-Unis arrêta 36 navires négriers[69].

À partir de 1826, les USA déployèrent une escadre en Amérique du Sud pour protéger les intérêts américains lors d'une guerre entre l'Argentine et le Brésil. Dès 1845, cet escadron ajouta le contrôle de l'abolition de la traite. Entre 1845 et 1849, cet escadron arrêta 6 navires négriers[70].

Enfin, à partir de 1858, les Etats-Unis déployèrent une escadre au large de Cuba, entre 1858 et 1860, cette escadre arrêta 9 navires négriers[71].

Comme dans le cas de la Royal Navy, les marins de l'US Navy pouvaient toucher des parts de prises en fonction de la condamnation des navires capturés et du nombre d'esclaves à bord. Par exemple dans le cas de la capture de deux navires par le Lieutenant McKeever, chaque homme d'équipage toucha une prime de 650 $ et le lieutenant déposa une demande pour 4.415,15 $ à titre personnel[72].

D. *Quelques faits d'armes de l'US Navy.*

George F Dow remarque que même si les efforts des Etats-Unis furent plus intenses à partir des années 1840, les victoires de l'US Navy furent insignifiantes comparées à celles de la Royal Navy à la même époque[73]. Pourtant, cela ne veut pas dire que l'US Navy n'eut pas de faits d'armes importants dans la lutte contre la traite. Le premier fut la capture du négrier *Spitfire*, un schooner de la Nouvelle-Orléans capturé en 1845 par l'USS *Truxtun*, ce fut le seul navire négrier capturé par les Américains durant toute l'année 1845. Au moment de sa capture, ce navire transportait plus de 300 esclaves. C'est un fait d'arme important, car il servit d'encouragement auprès des autorités américaines pour renforcer la présence de l'US Navy en Afrique[74].

Le second fut la capture quasi-simultanée de deux navires négriers par l'USS Perry en décembre 1847 alors que ce navire servait avec l'escadre du Brésil et avait pour ordres de croiser entre Rio de Janeiro et Buenos Aires. Le lieutenant John A Davis, commandant le navire reçu des informations des activités suspectes d'un navire américain l'*Ann D. Richardson* qui naviguait vers l'Afrique sous de faux papiers. Le navire fut capturé le 16 décembre 1847 au large de Rio de Janeiro, et deux jours après, le brick américain *Independence*, fut lui aussi capturé. Même s'ils n'avaient pas d'esclaves à bord, une enquête prouva que les navires avaient été engagés

69. David L Canney, *Africa Squadron, Op. cit*., pp. 233-234.
70. David L Canney, *Africa Squadron,* Loc cit.
71. David L Canney, *Africa Squadron,* Loc cit.
72. W. E. B. Du Bois, *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America 1638-1870, Op. cit*., p. 121.
73. George F. Dow, *Slave Ships and Slaving*. New York, Courier Dover Publications, 2002, pp. 270-76.
74. *Ibid*., p. 272.

dans la traite et furent envoyés à New York, jugés et condamnés. Le capitaine de *l'Independence* protesta officiellement auprès du Commodore Storer, mais sans effets[75]. Ce fait d'arme est important, car il illustre que très tôt les USA ont pratiqué une politique de condamnation des navires négriers même si aucun esclave était à bord.

L'une des victoires les plus importantes de l'opération américaine fut la capture du navire négrier *Martha*. Le 6 juin 1850, l' USS *Perry*, sous les ordres du lieutenant Davis, découvrit le navire, *Martha* basé à Ambriz, alors qu'il se tenait proche des côtes. Peu de temps après, alors que l'USS *Perry* arrivait à portée de canon, le lieutenant Davis et ses hommes virent des membres de l'équipage du *Martha* lancer un bureau par-dessus bord tout en hissant le drapeau américain. Les esclavagistes n'avaient apparemment pas compris que le brick était un navire de la marine des États-Unis avant l'envoi d'un officier et de quelques soldats. Les esclavagistes ont alors baissé l'enseigne américaine et hissé un drapeau brésilien. Lorsque l'officier fut arrivé sur le pont du *Martha*, le capitaine nia avoir des papiers. Un bateau fut donc envoyé après le bureau, qui flottait toujours, et toutes les preuves nécessaires furent retrouvées. Après cela, le marchand d'esclaves admis à Davis qu'il était citoyen des États-Unis et que son navire était équipé pour le transport d'esclaves. Un pont caché fut découvert avec une grande quantité de farine et de haricots, de plus de 400 cuillères en bois et de dispositifs métalliques servant à immobiliser les esclaves. Davis apprit également que le capitaine du *Martha* attendait plus de 1 800 Africains lorsque l'USS *Perry* était apparu. Le *Martha* fut envoyée avec un équipage de prise à New York où elle fut condamnée et le capitaine paya 3 000 dollars pour échapper à la prison[76].

CONCLUSION

L'abolition de la traite ne marque donc pas la fin de l'esclavage. Si les Sociétés Abolitionnistes pensaient vraiment que mettre fin au transport des esclaves allait à plus ou moins court terme mettre fin à l'esclavage en lui-même, cela fut une erreur. En effet, l'abolition totale de l'esclavage fut progressive dans les colonies ou les anciennes colonies. Pour citer quelques dates : 1825 dans la République d'Amérique Centrale, 1829 pour le Mexique, 1831 Uruguay, 1834 Grande-Bretagne, 1848 France, Danemark, 1865 USA, 1886 Cuba… Pour d'autres pays, il faudra même attendre le XX^{e} siècle, 1922 Maroc, 1923 Irak.

Cependant l'abolition de la traite marque une étape importante vers la fin de l'esclavage, cela ne voulait pas dire que la traite ne continua pas de façon clandestine. Les bénéfices à faire étaient tellement importants que certains continuèrent malgré les risques. Mais les efforts de la Royal Navy et de l'US Navy permirent de limiter au moins cette pratique et de libérer un grand nombre d'esclaves.

---

75. Sandra Palomino, *Heritage Auctions Historical Manuscripts Auction Catalog #6044,* Dallas, TX, Ivy Press, 2010, pp. 34-36.
76. George F. Dow, *Slave Ships and Slaving*, *Op. cit*., pp. 273-74.

Le bilan en chiffre pour la Royal Navy

Entre 1808 et 1860, la Royal Navy arrêta 1600 navires négriers et libéra plus de 150.000 Africains d'un esclavage certain. Mais cela s'est fait au prix d'un coût humain très important pour la Royal Navy. Si l'on regarde le ratio de mortalité entre 1825 et 1845, pour le "West African Squadron il est de 54,4 pour 1000 ce qui est bien supérieur à toutes les autres stations navales de l'époque puisqu'il était de 7,7 pour 1000 en Amérique du sud, aux alentours de 9 pour 1000 en Méditerranée et en Europe et 18,1 pour 1000 aux Antilles. Ainsi, toujours sur la période 1825-1845, la Royal Navy aurait perdu 1338 marins dont plus de l'immense majorité aurait été victimes de maladies[77]. Une autre source importante pour connaître le coût humain des efforts de la Royal Navy pour mettre fin à la traite des esclaves est les Parlementary Papers. Ils permettent de prendre la suite des chiffres précédents, notamment sur la période 1846-1865 avec un total de 677 morts[78]. Dans son ouvrage Peter Grindal fait une etude plus precise[79] :

Année	nombre d'hommes en service	morts de maladie	morts par accidents	nombre total de morts
1825	663	41	7	48
1826	1043	57	6	63
1827	955	40	4	44
1828	958	81	3	84
1829	792	202	2	204
1830	667	72	4	76
1832	512	18	3	21
1833	562	12	10	22

Dans son étude sur les patrouilles navales contre les navires négriers dans la Caraïbe, John Beeler a étudié les rapports parlementaires au Royaume-Uni, ce qui lui a permis de dresser plusieurs tableaux globaux sur le nombre de navires capturés sur chacune des stations par la Royal Navy[80], le premier concerne la période 1828-1839[81].

77. La plupart de ces chiffres se trouvent dans: Alexander Bryson's, *Report on the Climate and Principal DISEASES of the African Station,* 1847, p. 177.
78. Parliamentary Papers, PP 1842, vol. XLIV p. 528, PP 1850, vol. LV, p. 75, PP 1857-58 vol. LXI, PP 1861, vol LXIV et PP 1867-68, vol. LXIV.
79. Peter Grindal, *Opposing the Slavers, Op. cit*., *Annexe G.*
80. John Beeler, "Maritime Policing and the Pax Britannica: The Royal Navy's Anti-Slavery Patrol in the Caribbean, 1828-1848", *Op. cit*., p. 12.
81. Le premier tableau est basé sur les Parliamentary Papers suivants : "A Return of Slave Vessels brought before the several Courts ofMixed Commission for Adjudication, between 1 January 1828 stating the name of the Seizor, and the Decretal part of the Sentence, whether Forfeiture or Restitution", Pari. Papers, 1837-38, vol. LII, 161-65; "A Return of Slave Vessels brought before the several Courts of Mixed Commission for Adjudication, since the first day of January 1838, to the latest date to which the same can be prepared; distinguishing the Flag under which each vessel was seized, the Name of the capturing ship, and

Année	Afrique de l'Ouest	Amérique du Nord/ Caraïbe	Amérique du Sud	Total
1828	25 (86,3%)	4 (13.7%)	0 (0%)	29
1829	17 (60,8%)	5 (17,8%)	6 (21,4%)	28
1830	15 (75%)	5 (25%)	0 (0%)	20
1831	7 (70%)	1 (10%)	2 (20%)	10
1832	7 (78%)	2 (12%)	0 (0%)	9
1833	8 (72,7%)	3 (27,3%)	0 (0%)	11
1834	11 (61%)	5 (28%)	2 (11%)	18
1835	16 (64%)	8 (32%)	1 (4%)	25
1836	43 (80%)	10(18%)	1 (2%)	54
1837	22 (71%)	9 (29%)	0 (0%)	31
1838	23 (70%)	8 (24%)	2 (6%)	33
1839	61 (83,5%)	5 (7%)	7 (9,5%)	73

Il dresse ensuite un second tableau pour la période 1840-1848[82].

---

the Commander thereof; the Amount of the registered Tonnage of each Vessel, as well as the Amount by British Measurement; and if Slaves on Board, stating the Number at the time of Seizure; also the date of the Decretal Part of the Sentence, whether Forfeiture or Restitution, with the Amount of the Proceeds of Sale or of Costs awarded, and distinguishing the Expenses of Condemnation *an*d breaking up of each Vessel, *an*d the Moiety remaining for distribution to the Captors," *Pari. Papers,* 1839, vol. L, 3-5; "A Return of Slave Vessels brought before the several Courts of Mixed Commission for Adjudication, since the 1st day of J*an*uary 1839, to the latest date to which the same c*an* be prepared; distinguishing the Flag under which each Vessel was seized; the Name of the capturing Ship *an*d the Commander thereof; the Amount of Registered Tonnage of each Vessel, as well as the Amount by the old and Present Ad measurement, *an*d if Slaves on board, stating the Number at the time of Seizure, and the Date of the Decretal part of the Sentence, whether Forfeiture or Restitution, with the Amount of the Proceeds of Sale, so far as the same c*an* be made out, or of Costs awarded, and distinguishing the Expenses of Condemnation and breaking up of each Vessel, *an*d the Properties remaining for Distribution to the Captors (so far as c*an* be made out at the Foreign Office)," *Pari. Papers,* 1840, vol. XLVI, 1-7; "Return of the Number of Slave Vessels Captured by Her Majesty's Cruisers since the Year 1831, inclusive; showing the Date of capture, the Place of Condemnation, *an*d the Number of Slaves at the Period of capture and Adjudication or when landed prior to Trial; also, an Account of the subsequent Disposal of the Liberated Slaves after Adjudication," *Pari. Papers,* 1842, vol. LXIV, 536-41.

82. Sources: "Return of all Vessels Captured by British Cruisers for Violation of Slave Trade Treaties in each Year from 1840 to 1847 inclusive, which have been brought before the Mixed Commissions established Abroad under Treaties with Foreign Powers for the Adjudication of Captured Slave Vessels; showing the Name oft he Captured Vessel; the Date of Capture; the Sentence, whether Forfeiture or Restitution; by what Court Adjudicated and the Number ofSlave Captured.," *Pari. Papers,* 1850, vol. IX, 356-60; "Return of all Vessels Captured by British Cruisers in each Year from 1840 to 1847 [sic: 1848] inclusive, which have been brought for Adjudication before British Courts of Vice-Admiralty Abroad under the Statutes of the 2nd and 3rd Victoria, cap 72, and 8th and 9th Victoria, cap. 123; showing *th*e Name of the Captured Vessel, the Date of Capture, the Sentence, whether Forfeiture or Restitution; by what Court Adjudicated, the Tonnage, and Number of Slaves Captured," *Pari. Papers,* vol. 1850, IX, 361-68; "A Return of all Vessels, their Names and Tonnage, Captured (on suspicion of being engaged in Slave Trade) from 1840 to 1848, both inclusive, specifying the Date of Capture, the Latitude and Longitude, and whether with Slaves on board or not; and the Number of Slaves captured during the same period in each year, with the Number of

Année	Afrique de l'Ouest	Amérique du Nord/ Caraïbe	Amérique du Sud	Total
1840	52 (82,5%)	4 (6,4%)	7 (11,1%)	63
1841	64 (84,2%)	1 (1,3%)	11 (14,5%)	76
1842	51 (91%)	0 (0%)	5 (9%)	56
1843	31 (77.5%)	0 (0%)	9 (22.5%)	40
1844	46 (93.8%)	0 (0%)	3 (6.2%)	49
1845	81 (96.4%)	0 (0%)	3 (3.6%)	84
1846	42 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	42
1847	80 (100%)	0 (0%)	0 (0%)	80
1848	87 (97.7%)	0 (0%)	2 (2.3%)	89

Ce tableau montre un effondrement des prises en dehors de la zone d'opération du West African Squadron après 1841, ce qui est lié à la diminution du nombre de navires servant sur les deux autres stations.

En termes de chiffres globaux, il est estimé que l'escadre de l'Afrique de l'Ouest fut responsable de la capture de 1600 navires négriers et de la liberation de plus 150 000 Africains[83]. The *Abolition Project* avance quant à lui les chiffres suivants "La Royal Navy captura plus de 500 navires négriers entre 1807 et 1866 et empêcha de nombreux navires d'embarquer, il confirme également le chiffre de 150 000 Africains libérés[84].

Le bilan en chiffre pour les Etats-Unis

Il a souvent été avancé que l'implication navale des Etats-Unis fut moins efficace que celle de la Royal Navy, mais comment cela se traduit-il en termes de chiffres et du nombre de navires capturés[85].

Escadre	Nombre de navire capturés
Africa Squadron (1844-1862)	36
Brazil Squadron (1845-49)	6
Home Squadron (1858-1860)	9
Total	51

Ces chiffres sont bien en dessous de ceux de la Grande-Bretagne, cela s'explique par la plus grande présence des Britanniques qui avaient une base sur la zone africaine ce que n'avait pas les Etats-Unis. De plus, la

Deaths between the Date of Capture and Adjudication, showing the Annual percentage [sic] of Mortality," *Pari. Papers,* 1850, vol. LV, pp. 76-88.

83. *The Sankofa Projet,* Legacies of Slavery, Museum of Liverpool, https://www.liverpoolmuseums.org.uk/collections/research/sankofa/legacies-slavery/item-287843.aspx, consulté le 29/9/19.

84. *Suppressing the trade,* The Abolition Project, http://abolition.e2bn.org/slavery_155.html

85. David L Canney, *Africa Squadron*, *Op. cit*., pp. 233-234.

marine Américaine n'ayant pas de droit de recherche avec d'autres pays, elle ne poursuivait que les navires américains.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

National Archives, Kew, Londres
ADM 123, Admiralty: Africa Station: Correspondence
ADM 123/72 General Service orders and correspondence relating to the Naval Service Squadron and Slave Trade
FO 881/4174, PORTUGAL: Decrees, &c. Slave Trade, Bound: Slave Trade 1
CO 267/51, MacCarthy to Bathust, 8/3/20

National Maritime Museum, Greenwich
NMM, MEY/5 Letter from Lieutenant Francis Meynell to his father, 17th August 1845.
NMM, LBK/41, DR McIlroy to his brother, 25 November 1841.
NMM, TRN/10 Copy letter from George Fowler Hastings to to Captain Charles Eden, 11 February 1850.

Hull Historical Centre

HHC, DDHO 10/18, Charles Hotham to the Earl of Auckland, 3 April 1847.

Sources imprimées
Alexander BRYSON, *Report on the Climate and the Principal Diseases of the African Station,* London, William Clowes and son, 1847.
Peter LEONARD, *Records of a voyage to the Western Coast if Africa, in His Majesty's Ship Dryad, and the years of service on that Station for the suppression of the slave trade, in the years 1830, 1831 and 1832,* Edinburgh, William Tait, 1833.
John BEELER, The Milne Papers, vol. 1, Aldershot, Hants, Navy Records Society, 2004.

Parliamentary Papers,
PP 1837-38, vol. LII
PP 1839, vol. L, 3-5
PP 1840, vol. XLVI, 1-7;
PP 1842, vol XLIV
PP 1850, vol. IX
PP 1850, vol LV,
PP 1857-58 vol LXI,
PP 1861, vol LXIV
PP 1867-68, vol LXIV
First report from the Select Committee on the Slave Trade, 1849

Archives du Congres et du Sénat Américain

House Doc., 15 Cong. 2 sess. IV. No. 84.
Chew's letters in *House Reports*, 21 Cong. 1 sess. III. No. 348.
House Doc., 15 Cong. 1 sess. II. No. 12.

House Doc., 15 Cong. 2 sess. VI. No. 100.
House Doc16 Cong. 1 sess. III. No. 42.
House Reports, 21 Cong. 1 sess. III. No. 348.
House Doc., 15 Cong. 2 sess. VI. No. 107.
House Doc., 15 Cong. 1 sess. II. No. 12.
House Journal, 15 Cong. 1 sess.
House Reports, 17 Cong. 1 sess. II. No. 92.
Senate Exec. Doc., 28 Cong. 2 sess. IX. No. 150.
Senate Exec. Journal, XII. 230–1, 240, 254, 256, 391, 400, 403.

BEELER John, "Maritime Policing and the Pax Britannica: The Royal Navy's Anti-Slavery Patrol in the Caribbean, 1828-1848", in *The Northern Mariner/Le marin du nord*, XVI No. 1, January 2006.
BETHELL Leslie, "The Mixed Commissions for the Suppression of the Transatlantic Slave Trade in the Nineteenth Century", Journal of African History ll\ (1966).
BURROUGHS Robert and HUZZEY Richard, *The suppression of the Atlantic slave trade,* Studies in Imperialism, Manchester University Press, 2015.
CANNEY David L, *Africa Squadron,* Washington, Potomac Books, 2006.
DOW George F., Slave Ships and Slaving. New York, Courier Dover Publications, 2002.
DU BOIS W. E. B., *The Suppression of the African Slave Trade to the United States of America 1638-1870*, Harvard Historical Studies, New York, Longmans, Green, and Co. 1896.
GRINDAL Peter, *Opposing the Slavers*, London, IB Tauris, 2016.
HOWELL Raymond, *The Royal Navy and the Slave Trade,* London, Croom Helm 1987.
KIESLTRA Paul M., *The Politics of Slave Trade Suppression in Britain and France, 1814-48: Diplomacy, Morality and Economics,* London, Palgrave, 2000.
KLEIN Herbert S., *The Atlantic Slave Trade,* Cambridge University Press, 2010.
LAFLEUR Gerard, « Destin des "Nègres de traite" en Guadeloupe » in *Bulletin de la société d'histoire de la Guadeloupe,* No 180, mai – aout 2018 pp. 3-12.
LAVERY Brian, *Royal Tars, The lower decks of the Royal Navy, 875-1850*, London, Convay, 2010.
LEWIS-JONES, Huw, "The Royal Navy and the Battle to End Slavery", BBC History, 17 February 2011.
LLOYD Christopher, *The Navy and the Slave Trade,* London, Frank Cass & CO, 1968.
PALOMINO Sandra, *Heritage Auctions Historical Manuscripts Auction Catalog #6044*, Dallas, TX, Ivy Press, 2010.
SHERWOOD Marika, *After Abolition: Britain and the Slave Trade Since 1807,* London, Ib Tauris 2007.
TOLL Ian W., *Six Frigates: The Epic History of the Founding of the U.S. Navy*. New York: W.W. Norton 2006.
WARD William Ernest F., *The Royal Navy and the Slavers: The Suppression of the Atlantic Slave Trade*, London, Allen & Unwin, 1969.

www.bbc.co.uk/history/british/abolition/royal_navy_artcile_01.shtml
https://www.nps.gov/articles/chesapeake-leopard-affair.htm
https://www.slavevoyages.org
The Sankofa Projet, Legacies of Slavery, Museum of Liverpool, https://www.liverpoolmuseums.org.uk/collections/research/sankofa/legacies-slavery/item-287843.aspx,
Suppressing the trade, The Abolition Project, http://abolition.e2bn.org/slavery_155.html