

Introduction

Proposer ce numéro en deux volumes sur les ports français et la traite négrière répond à une double volonté : d'abord faire le point sur les acquis de la recherche des deux dernières décennies sur le sujet¹, ensuite esquisser de nouvelles pistes de réflexions.

L'affirmation des grands ports comme moteurs de l'économie constitue l'une des transformations majeures du royaume de France au cours de la période dite de l'Ancien Régime. Notons d'ailleurs que le phénomène caractérise l'Europe dans son ensemble. Il faut en effet souligner la montée en puissance « *de ces "acteurs collectifs" qu'étaient les ports ou les places où se concentraient les entrepreneurs, petits et grands, et les activités maritimes et commerciales qu'ils commandaient. Ces ports et ces places [...] étaient bien plus que de simples lieux ou des réalités institutionnelles : c'étaient de véritables organismes vivants* »². Leur croissance repose largement sur les relations avec les colonies situées aux Antilles, dans le cadre de « *l'économie ou [du] système de plantation* »³. Ce système, on le sait, repose sur le recours à une main-d'œuvre servile déportée vers les Amériques depuis l'Afrique par des navires européens.

L'ampleur de la traite négrière par l'Atlantique a donné lieu à controverse. Les données statistiques sur lesquelles les historiens s'accordent aujourd'hui oscillent entre 11 et 12 millions d'Africains embarqués à bord des négriers européens toutes destinations confondues entre le milieu du XVI^e siècle et les années 1860⁴. Parmi les États européens, le Portugal, de par la précocité de son investissement dans cette activité dès le milieu du XV^e siècle et la durée de celui-ci, devance la Grande-Bretagne et la France, avec 45 % des effectifs. L'un des aspects majeurs de la traite négrière occidentale est sa concentration sur une période historique relativement courte, à la différence des traites orientales, et son caractère particulièrement intense au XVIII^e siècle : plus de la moitié des Africains déportés le sont entre 1701 et 1800. Au cours de cette période, l'Angleterre domine le trafic négrier avec 40 % des expéditions, suivi du Portugal (28 %) et de la France (22 %). Ainsi, Olivette OTELE apporte un indispensable éclairage comparatif à cette publication en présentant le rôle des ports anglais de Bristol et Liverpool dans la traite Atlantique. Ce dernier port s'affirme comme le premier site d'armements négriers à l'échelle de l'Europe dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. À cette époque, à lui seul, le port britannique équipe autant de navires pour les côtes de l'Afrique que tous les ports français réunis.

¹ Il y a maintenant près de 20 ans, étaient publiés les Actes d'un colloque international tenu à l'Université de Nantes trois ans plus tôt, à l'initiative de l'historien Serge DAGET, sur le thème de la traite négrière et de l'esclavage. La réussite de cette manifestation a largement contribué à encourager en France les études consacrées à la traite des Noirs : DAGET S. (éd.), *De la traite à l'esclavage du V^e au XIX^e siècle*, Actes du colloque de Nantes (juillet 1985), 2 tomes, Paris, CRHMA, Société française d'histoire d'outre-mer, l'Harmattan, 1988. Trois auteurs du présent cahier ont participé à ce congrès : Patrick ANDRÉ, Pierre H. BOULLE et Jean-Michel DEVEAU.

² CABANTOUS A., LESPAGNOL A., PÉRON F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, p. 300. Cette citation est tirée d'un chapitre intitulé « *Acteurs sociaux et dynamique des places portuaires* » rédigé par Jacques BOTTIN, Gilbert BUTI et André LESPAGNOL.

³ CURTIN P.D., *The Rise and Fall of the Plantation Complex. Essays in Atlantic History*, Cambridge, 1990.

⁴ ELTIS D., BEHRENT S. D., RICHARDSON D. et KLEIN H. S., *The Trans-Atlantic Slave Trade 1562-1867 : A Database*, New York, Cambridge University Press, 1999.

Si la banque de données de Jean METTAS contient des informations sur 3 343 expéditions françaises au départ de 17 ports différents de 1707 à 1793⁵ – beaucoup d’auteurs s’appuient à raison sur ces données – le lecteur trouvera dans les articles de Silvia MARZAGALLI sur Bordeaux⁶ et de Gilbert BUTI sur Marseille, des chiffres affinés des armements effectués par ces deux ports. Les rythmes de la traite négrière sont particulièrement bien connus, en particulier sa sensibilité aux variations du contexte international. Il est dès lors intéressant de constater que le port de Brest, arsenal de la Marine royale, évoqué par Pierrick POURCHASSE et Philippe HRODEJ, est plus actif dans le commerce des captifs durant les périodes de guerre, en particulier pendant celle de la Succession d’Espagne (1702-1713). Le port breton est en effet le lieu d’armement de plusieurs navires fournis par le roi de France à la Compagnie de l’*Asiento*, fondée en 1701 avec pour mission « l’approvisionnement » des colonies espagnoles d’Amérique en Noirs.

C’est l’occasion de souligner que la traite des Noirs a d’abord été envisagée par les autorités monarchiques comme un commerce privilégié, réservé en priorité à des Compagnies à Charte. En 1664, la Compagnie des Indes occidentales créée par COLBERT, détient le monopole de l’introduction des esclaves noirs dans les colonies françaises. Après sa mise en liquidation en 1674, ce privilège est récupéré par la Compagnie du Sénégal (1673-1681) puis du Sénégal et de la côte de Guinée (1681-1696). Il échoit finalement à la Compagnie des Indes de LAW en 1719. Le siège océanique de la Compagnie a été fixé à Port-Louis à l’embouchure du Blavet. Le site de Lorient accueille les entrepôts et les chantiers de construction et ne tarde pas à devenir une ville. Philippe HAUDRÈRE et Brigitte NICOLAS restituent l’importance des armements entrepris par la Compagnie des Indes, celle-ci choisissant même un temps de ne plus accorder d’autorisation aux armateurs privés et d’exercer seule son monopole (1723-1725). Philippe HAUDRÈRE explique finalement que cette lourde machine administrative est mal adaptée au commerce négrier. Ce trafic nécessite une habileté et un savoir faire commercial qui font défaut aux officiers de la Compagnie, d’où des expéditions se soldant par des pertes importantes. La Compagnie profite malgré tout de son privilège par un autre moyen : en accordant des autorisations à des entrepreneurs privés contre le versement d’un droit sur chaque Noir introduit dans les colonies. En 1767, la Compagnie perd finalement ce privilège au profit de la Couronne.

L’incapacité des Compagnies à monopole à contenter les demandes des planteurs des colonies en esclaves a pratiquement imposé le recours aux armements privés. Le système est néanmoins très encadré par l’Exclusif colonial. Ainsi, la base législative du commerce de la traite négrière est constituée par les Lettres Patentes de janvier 1716, établissant la liberté de commerce sur les côtes depuis la rivière de Sierra Leone jusqu’au Cap de Bonne-Espérance pour quelques ports, peu nombreux d’abord puis, à partir de 1741, à tous les ports autorisés à faire le commerce des colonies. Guy SAUPIN nous rappelle dans la première partie de son article que Nantes n’a pas tardé à s’engouffrer dans la brèche et à s’imposer comme le premier port négrier français, ce qu’il est resté tout au long du XVIII^e siècle en équipant un peu plus de 42 % des expéditions négrières. Pourtant, les contributions d’Éric SAUNIER sur Le Havre, de Jean-Michel DEVEAU sur La Rochelle, de Silvia MARZAGALLI sur Bordeaux et de Gilbert BUTI sur Marseille, mettent en évidence une montée en puissance des armements négriers de ces quatre ports après la fin de la Guerre de Sept Ans (1756-1763) et surtout à la suite de la guerre d’Indépendance américaine (1777-1783). Les années 1783-

⁵ METTAS J., *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII^e siècle*, 2 tomes, Paris, Société française d’histoire d’outre-mer, édité par DAGET S. et M., 1978-1984.

⁶ Reprenant notamment les conclusions de SAUGERA É., *Bordeaux port négrier. Chronologie, économie, idéologie, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Karthala, 2002.

1792, les plus frénétiques du XVIII^e siècle pour les armements de traite, se caractérisent par une remise en cause de l'hégémonie nantaise dans le secteur. Les auteurs avancent plusieurs facteurs expliquant le décollage négrier de ces ports. La perte du Canada, effective après le traité de Paris, oblige les négociants rochelais en particulier, à trouver d'autres débouchés. La situation est similaire à Marseille, où le krach des courtiers de 1774 provoque un recul des profits du commerce du Levant. Les Bordelais subissent quant à eux la concurrence des farines américaines arrivant en contrebande aux Antilles. Le gouvernement pousse également les armateurs à envoyer des navires pour des voyages négriers, en accordant des primes par captif introduit aux îles et en fonction de la taille des navires équipés. L'État souhaite alors recentrer sa politique coloniale sur les îles à sucre et à café et relancer les plantations après l'interruption des échanges due au conflit. Cette politique conduit à une inflation des tonnages des navires négriers, parfois d'ailleurs artificielle, comme nous le signale Martine ACERRA. Plusieurs auteurs abordent également la baisse des profits coloniaux en raison de l'essoufflement de l'économie de plantation et, par voie de conséquence, des gains des armements en droiture, ainsi que l'endettement croissant des colons pour expliquer la réorientation des ports vers la traite négrière.

Les questions des profits de la traite négrière et de l'endettement des colons constituent deux sujets de préoccupations majeures pour les historiens. Concernant la première, Jean-Michel DEVEAU explique que la rentabilité de la plupart des expéditions ne dépasse pas les 10 % et que de nombreux voyages se soldent par des pertes complètes. En outre, les calculs ne prennent pas en compte les queues de retour, c'est-à-dire le temps que les colons mettent à régler leurs dettes aux armateurs. La durée de rotation du capital qui a pu un temps rebuter les Marseillais, disqualifie les ports de moindre envergure tels que Vannes, où les négociants ne peuvent mobiliser leurs capitaux sur le long terme. Avec 13 expéditions négrières entre 1730 et 1764, le petit port breton étudié par Patrick ANDRÉ, apporte cependant l'illustration que la traite négrière n'est pas uniquement réservée aux grandes places. Silvia MARZAGALLI s'interroge pour sa part sur la pertinence d'un taux annuel moyen de profit, oscillant entre 6 et 10 % en France, pour expliquer l'augmentation des armements de traite du port de la Gironde, dans la mesure où les négociants sont prêts à accepter des risques accrus pour des profits parfois très supérieurs. La traite des Noirs apparaît donc à bien des égards comme une loterie où l'on investit dans l'espoir de gagner beaucoup.

S'agissant de l'endettement des colons, Natacha BONNET montre, grâce à une étude de cas, celle de la famille STAPLETON de Nantes, qu'il ne s'agit pas d'un phénomène général. Cette lignée noble, appartenant aux exilés jacobites ayant fui l'Irlande à la fin du XVII^e siècle, acquiert une plantation à Saint-Domingue dans la riche plaine du Cap aux premières heures de la culture sucrière. Les profits retirés de ces terres permettent en partie la constitution d'un très important domaine foncier en Anjou, érigé en comté en 1747. Pour cette famille, la manne sucrière apparaît bien comme le moteur de l'investissement métropolitain qui se poursuit dans le second XVIII^e siècle. À partir d'un travail sur trois familles nantaises appartenant à l'élite négociante de la place dans le dernier tiers du XVIII^e siècle, Laure PINEAU-DEFOIS étudie quant à elle leur processus d'investissement foncier à Saint-Domingue. Il apparaît que plusieurs achats de plantation relèvent d'actes volontaires de la part de ces négociants, même si d'autres résultent d'un apurement des dettes contractées par les colons. L'auteur aboutit néanmoins à la proposition du concept d'achats « *semi-passifs* ».

Le présent numéro donne également une vue de l'ensemble des acteurs de la traite des Noirs : depuis les entrepreneurs jusqu'aux marins embarqués sur les navires négriers, qu'ils soient capitaines ou simples matelots. Au sujet des gens de mer, plusieurs thèses récentes

permettent de mieux cerner ces populations de navigants⁷. Murielle BOUYER examine l'organisation du recrutement et la répartition de la main-d'œuvre sur les navires négriers nantais. Elle note une tendance au resserrement des effectifs au fil du siècle : la hausse numérique des équipages ne suit pas celle du volume des embarcations. L'auteur signale aussi la prépondérance nantaise dans les postes à responsabilité (tendance qui se retrouve à La Rochelle et Bordeaux notamment), signe d'une emprise du centre des affaires sur ce trafic. Dans une approche moins centrée autour d'un grand pôle d'armements, Thierry SAUZEAU s'intéresse à la main-d'œuvre rurale constituée par les marins du quartier maritime de Marennes, situé à proximité de La Rochelle-Rochefort mais aussi dans la zone d'influence de Bordeaux. Avec la forte croissance des armements des ports de La Rochelle et Bordeaux en direction des côtes de l'Afrique dans les dernières décennies du XVIII^e siècle, il montre comment les Saintongeais étaient contraints d'accepter les postes boudés par la main-d'œuvre locale, en raison des risques très supérieurs de ces voyages en comparaison des traversées en droiture.

Les expéditions de traite négrière se révèlent en effet particulièrement mortifères pour les marins embarqués (durée de rotation, conditions du séjour africain, univers carcéral, ivrognerie). Martine ACERRA revient sur les modalités du voyage de traite négrière par l'évocation de son vecteur commercial : le navire. Si le développement de ce trafic ne provoque pas l'apparition d'une embarcation profondément différente des types commerciaux existants, la silhouette du bâtiment devient reconnaissable dès que la palissade est construite, séparant l'univers des « libres » de celui des captifs. Vincent BUGEAUD aborde pour sa part dans son article un sujet relativement neuf : celui de la maltraitance disciplinaire au sein des équipages négriers, sous l'angle de la violence entre européens. En s'appuyant sur des procédures criminelles de l'Amirauté de Nantes, il retrace quelques exemples précis de mauvais traitements subis par des marins, ayant la plupart du temps entraîné leur mort. Il précise néanmoins que l'acceptation relative d'une violence ordinaire et institutionnalisée explique en partie la rareté des plaintes. Par ailleurs, le portrait du capitaine négrier tropézien Jean-Jacques GUIMBERT, réalisé par Laurent PAVLIDIS, tente de redonner son épaisseur au personnage, grâce à la mobilisation de nombreuses sources, dont un ex-voto déposé à la chapelle Sainte-Anne de Saint-Tropez. La description du comportement de ce capitaine qui a commandé deux expéditions dans les années 1820, au moment où la traite est devenue illégale, illustre la violence du monde négrier.

En partant de l'observation des filières ascensionnelles permettant le renouvellement du monde diversifié du négoce, au fur et à mesure de la sortie par le haut des familles les plus en vue, Guy SAUPIN centre son propos sur celle dite de la mer entre 1717 et 1738 à partir du cas nantais. Il explique que les expéditions négrières sont certes les plus dangereuses pour les capitaines de navires, mais aussi les plus rentables par l'addition des soldes (plus élevées que pour les autres destinations), des commissions et des opérations personnelles autorisées (port permis ou pacotilles). En outre, les capitaines sont parfois intéressés comme portionnaires afin de garantir la rentabilité de l'entreprise. L'auteur aboutit à la conclusion qu'il existe effectivement quelques rares exemples de promotion de capitaines de navires accédant au statut de négociant-armateur, la plupart du temps progressivement. Au bout du compte, la filière de la mer n'a joué qu'un rôle mineur dans la composition du négoce nantais au XVIII^e siècle.

⁷ Ces travaux ont été soutenus dans la lignée des recherches initiées par CABANTOUS A., *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.

Les grands armateurs négriers des principaux ports de traite sont bien entendu évoqués, qu'il s'agisse de Martin-Pierre FOÛCHE ou de Jacques-François BÉGOÛEN de Meaux du Havre, de René MONTAUDOUIN ou d'Antoine-Vincent WAILSH de Nantes, de FLEURIAU ou de Jean-Baptiste NAIRAC de La Rochelle, ou encore de Georges ROUX de Marseille. Alain ROMAN nous dresse une véritable galerie de portraits des armateurs négriers de Saint-Malo, des frères SURCOUF jusqu'à René-Auguste de CHATEAUBRIAND, en passant par la figure majeure de Pierre-Jacques MESLE de GRANDCLOS. Il met en évidence une caractéristique fondamentale de l'armement négrier que l'on retrouve dans l'ensemble des ports : la plupart des négociants investissent de façon ponctuelle dans la traite, en équipant un nombre réduit de bâtiments. La question finalement peu traitée par l'historiographie de l'origine des capitaux nécessaires à la mise en place d'une expédition négrière est également présente dans la revue. Si, à La Rochelle, le financement reste pour l'essentiel local (comme dans beaucoup de ports), Jean-Michel DEVEAU constate l'irruption des banques parisiennes à la fin du XVIII^e siècle, signe selon lui qu'alors la traite devenait rentable. La contribution de Bernard MICHON sur les armements négriers nantais au milieu du XVIII^e siècle relate une situation originale : la « corporation » négrière du port ligérien est en effet dominée par deux sociétés en commandite rivales (les Compagnies d'Angola et de Guinée), fondées sur le modèle des Compagnies colbertistes, avec une forte participation des milieux financiers de la capitale. Surtout, l'article de Gilles FORSTER donne à voir au lecteur les différentes modalités de l'implication de la « Suisse » dans le grand commerce maritime et spécialement dans la traite négrière⁸. Au sujet des capitaux, il remarque que la finance suisse et genevoise accorde son soutien en priorité aux armateurs protestants. Si les traces documentaires de participations « suisses » sont plus nombreuses dans le commerce avec l'Asie qui requiert davantage de capitaux et fonctionne dans le cadre de monopoles accordés à des Compagnies à Charte, les investissements dans le secteur privé doivent faire l'objet, d'après l'auteur, de recherches approfondies.

L'un des biais par lesquels les « Suisses » s'immiscent dans la traite négrière est celui des cargaisons embarquées dans les navires au départ de l'Europe, et tout particulièrement des toiles peintes (indiennes). Ainsi, la levée de la prohibition du commerce de toile, alors que la guerre de Sept Ans fait rage, consacre selon Gilles FORSTER la pénétration helvétique du marché hexagonal desindiennes. En 1785, les entrepreneurs d'origine « suisse » contrôlent environ 70 % de la production d'indiennes à Nantes. Cette marchandise revêt un caractère éminemment stratégique. Il convient, notamment à la suite de travaux récents⁹, de ne pas commettre d'erreur d'interprétation sur le terme de pacotilles, utilisé couramment pour désigner les marchandises échangées contre des captifs : l'ensemble des études consacrées aux transactions réalisées le long des côtes africaines témoignent du caractère très délicat des négociations avec les Africains, très bon connaisseurs des réalités du marché. Brigitte NICOLAS nous rappelle que ces indiennes, nommées également *guinées*, étaient à l'origine importées d'Asie. Elle décrit comment, en absorbant les textiles prohibés indiens, le commerce de traite humaine et le commerce lié à l'habillement des esclaves permirent la délicate équation qui consistait à maintenir l'équilibre financier de la Compagnie des Indes, tout en protégeant l'industrie textile française. L'auteur ajoute en guise de conclusion que beaucoup de documents demeurent encore inexploités sur ce thème. Le texte de Brigitte

⁸ L'auteur se place dans le sillage des travaux de LÜTHY H., *La Banque Protestante en France, de la Révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution*, 2 tomes, Paris, SEVPEN, 1959-1961 ; DERMIGNY L., *Cargaisons Indiennes SOLIER et C^{ie}*, Paris, SEVPEN, 1959 ; ETEMAD B., DAVID T. et SCHAUFELBUEHL J., *La Suisse et l'esclavage des Noirs*, Antipodes, 2005.

⁹ KOUAMÉ A., *Les cargaisons de traite au XVIII^e siècle. Une contribution à l'étude de la traite négrière française*, thèse d'histoire, HERMANN C. (dir.), Université de Nantes, 2005.

KOWALSKI nous permet d'approcher la complexité de la situation le long du littoral africain, dans le golfe de Guinée, précisément sur la côte des Esclaves. Les Africains se livrent alors une lutte sans merci pour fournir aux Européens toujours plus d'esclaves. Le comptoir de Ouidah occupe une position centrale jusqu'en 1727. C'est notamment le lieu d'implantation d'un comptoir de la Compagnie des Indes, une sorte de port franc pour toutes les nations d'Europe. Toutefois, l'extension du royaume d'Abomey et sa volonté d'exercer un contrôle accru sur le commerce des Noirs, conduit à l'émergence de nouveaux comptoirs dont Badagri. L'auteur décrit précisément le fonctionnement de la ville, découpée en quatre districts, chacun étant dirigé par un chef, sous la tutelle globale du roi de Badagri, l'Akran. Chaque chef de district établit des relations privilégiées avec une nation européenne différente. Comme sur le reste de la Côte des Esclaves, aucun État européen n'a pu obtenir le monopole du commerce à Badagri.

Par delà les analyses économiques et historiques, il s'agit aussi d'une histoire humaine. Les Africains ne sont pas absents de ce double numéro des *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*. Plusieurs auteurs signalent ainsi des mentions de « Noirs » dans les registres paroissiaux des villes portuaires, et pas forcément dans les principaux sites d'armements du royaume : c'est le cas de Pierrick POURCHASSE et Philippe HRODEJ pour Brest ou de Patrick ANDRÉ pour Vannes. Deux articles consacrent de plus larges développements à la présence de « Noirs et autres gens de couleur » en France. Cette thématique, là encore relativement neuve, a donné lieu à la publication de deux ouvrages récents par Érick NOËL et Pierre H. BOULLE¹⁰. D'après ce dernier auteur, de 1716 à 1777, la législation royale fait une exception au « principe de liberté »¹¹, selon lequel toute personne touchant le sol français était libre. De fait, l'esclavage est une réalité dans la France des Lumières. À partir d'un échantillon représentatif, il se livre à une étude des esclaves venus directement d'Afrique et d'Orient en France. Le rôle des capitaines de navires et des officiers de la Compagnie des Indes dans l'introduction de ces populations sur le territoire français est explicité, en sachant naturellement qu'un tel trafic illégal était possible au sein d'une élite sociale bien définie. Cependant, la monarchie affiche sa volonté de règlementer davantage les séjours et d'aboutir au final au retour des Noirs dans les colonies. La fin de l'Ancien Régime correspond à un durcissement de la situation de ces populations. Un recensement est effectué en 1777, moment où les historiens s'accordent pour estimer le nombre de non blancs résidant en France autour de 5 000. En exploitant les registres d'écrou de la prison du Bouffay à Nantes, Érick NOËL aborde la création de lieux de détention provisoires destinés à enfermer les « Noirs et gens de couleur » avant qu'ils soient rembarqués vers les Amériques. Il montre que le renvoi aux colonies est loin d'avoir été systématique et avance deux raisons principales : d'une part la mauvaise volonté du milieu négociant de la cité ligérienne à appliquer une telle mesure, d'autre part les perturbations liées à la guerre d'Indépendance américaine.

L'abolition de la traite des Noirs est reconnue par la France dans la Déclaration des puissances du 8 février 1815. Toutefois, comme le souligne Élodie LE GARREC, proclamer l'abolition n'a pas suffi à éradiquer la traite en France. En se fondant sur des sondages réalisés dans la presse nantaise entre 1814 et 1831, elle tente de cerner l'état de l'opinion du port ligérien face à la question de l'abolition. Pour l'auteur, la traite des Noirs reste pour les Nantais associée de manière intrinsèque à l'existence et à la survie des colonies, elles-mêmes présentées comme indispensables à une économie prospère, dans des discours fortement teintés d'anglophobie. Natacha BONNET apporte une illustration de cette logique en

¹⁰ NOËL É., *Être Noir en France au XVIII^e siècle*, Paris éditions Tallandier, 2006 ; BOULLE P. H., *Race et esclavage dans la France d'Ancien Régime*, Paris, éditions Perrin, 2007.

¹¹ Cette expression est employée par l'historienne américaine Sue PEABODY.

montrant que la natalité de la population servile attachée à la plantation MACNEMARA reste extrêmement basse à la fin du XVIII^e siècle et ne permet pas d'assurer son auto renouvellement. Les Nantais n'ont pas saisi la portée morale et historique de l'abolition en continuant à armer un nombre conséquent de navires pour des expéditions de traite illégale jusqu'au début des années 1830.

Reste aujourd'hui la difficile question de la mémoire de la traite des Noirs dans les cités portuaires françaises. Gilbert BUTI montre par exemple que la traite négrière se trouve rarement associée à l'activité du port de Marseille et qu'elle représente finalement une parenthèse oubliée dans la mémoire collective de la cité. Alain ROMAN débute son article en évoquant les auteurs du XIX^e siècle qui ont valorisé au maximum l'image de Saint-Malo « *cité corsaire* », occultant le fait que ce port a été au XVIII^e siècle un port négrier, le deuxième centre d'armements de la Bretagne derrière Nantes et le cinquième à l'échelle du royaume. Au Havre, Éric SAUNIER indique que la traite constitue une mémoire oubliée. Il soulève également l'importante question de la traite négrière dans le contexte des Lumières que le port normand illustre avec force. À Bordeaux, Silvia MARZAGALLI analyse la difficulté à considérer la part négrière de l'histoire maritime de ce port. Elle observe que cette ville tendrait à oublier son histoire maritime en général. Peut-être est-ce parce qu'elle inclut aussi le passé négrier ?

Pour conclure, nous souhaitons que cette publication témoigne de l'importance du passé négrier dans de nombreux ports français. Nous espérons ainsi contribuer à stimuler et faire progresser l'indispensable recherche historique sur la traite négrière.

Bernard Michon
Docteur en Histoire
Centre de Recherche en Histoire Internationale et Atlantique (CRHIA)
Université de Nantes.