



**HAL**  
open science

## La première traite française à Zanzibar: le journal de bord du vaisseau l'Espérance, 1774-1775

Thomas Vernet

► **To cite this version:**

Thomas Vernet. La première traite française à Zanzibar: le journal de bord du vaisseau l'Espérance, 1774-1775. C. Radimilahy et N. Rajaonarimanana. Civilisations des mondes insulaires (Madagascar, canal de Mozambique, Mascareignes, Polynésie, Guyanes). Mélanges en l'honneur du Professeur Claude Allibert, Karthala, pp.477-521, 2011. halshs-00671022v1

**HAL Id: halshs-00671022**

**<https://shs.hal.science/halshs-00671022v1>**

Submitted on 17 Feb 2012 (v1), last revised 30 Mar 2017 (v3)

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **La première traite française à Zanzibar : le journal de bord du vaisseau l'*Espérance*, 1774-1775\***

Thomas VERNET  
*Maître de conférences*  
*Centre d'études des mondes africains*  
*UMR 8171 / Université Paris 1 -*  
*Panthéon-Sorbonne*

Les contacts entre les Français et la côte swahili au XVIII<sup>e</sup> siècle sont presque exclusivement connus à travers la traite négrière, principalement destinée à fournir l'Île de France (île Maurice)<sup>1</sup>. Sur le littoral est-africain, au-delà des limites de la juridiction de la capitainerie de Mozambique, l'approvisionnement en esclaves des négriers français avant 1810 se concentre exclusivement sur le rivage compris entre le cap Delgado et

---

\* Cet article repose principalement sur des investigations conduites dans les archives de l'Île Maurice durant deux séjours de recherche. Ceux-ci n'auraient pas été possibles sans le soutien financier du Centre d'études des mondes africains UMR 8171 CNRS Université Paris I, Panthéon-Sorbonne.

1. Pour un bref aperçu de l'intérêt des Français pour la côte swahili et des quelques contacts pris avant les années 1770, voir Alpers (1970 : 88-96) et Vernet (2005 : 470-471, 475).

Zanzibar, malgré quelques tentatives pour explorer les marchés de Mombasa et de l'archipel de Lamu (Vernet 2005 : 475-479). Cet espace de la traite française a retenu l'attention depuis longtemps et, malgré leur nombre très limité, les travaux à son sujet sont précieux et en offrent un panorama honorable (Gray 1956 ; Akinola 1969 ; Alpers 1975 ; Filliot 1974 ; Vernet 2005 : 475-484). Plus récemment, Allen (2008) a nettement révisé à la hausse les estimations de la traite associée aux Mascareignes avancées par Filliot et, à cette fin, a notamment analysé une partie des voyages français sur la côte swahili. Néanmoins, dans l'ensemble, ces études reposent sur une approche globale de ce trafic et l'insèrent dans des problématiques beaucoup plus larges, soit centrées sur l'évolution des sociétés est-africaines, soit sur celle des colonies des Mascareignes.

Un ouvrage fait toutefois exception : la publication par Freeman-Grenville d'une vaste documentation entourant les voyages du négrier Jean-Vincent Morice entre 1775 et 1779. À ce jour, ces textes, particulièrement détaillés, demeurent le corpus le plus riche sur la côte swahili entre les années 1730 et 1820 et, à ce titre, sont incontournables pour les travaux portant sur la société swahili et l'expansion omanaise à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>2</sup>. Toutefois, Morice est surtout connu pour être le pionnier de la traite française à Zanzibar et à Kilwa. Dans son sillage et dès le retour de son deuxième voyage, des Français s'aventurent à Zanzibar et ses environs, ainsi que des Néerlandais partis du Cap<sup>3</sup>. Tous sont confortés par le succès de ses traites et avides de profiter de l'ouverture d'un nouveau marché à une époque où la demande en esclaves explose. Si les deux voyages néerlandais n'ont, semble-t-il, pas de suite, une nouvelle route de la traite française est véritablement ouverte. Elle ne cessera de prendre de l'ampleur jusqu'au début des années 1790, avant de reprendre en 1802<sup>4</sup>, et contribuera de façon significative à la déportation d'esclaves en direction des Mascareignes, des Seychelles et de Saint-Domingue.

Pendant, les textes collectés par Freeman-Grenville, principalement tirés de la série « Colonies C4 (Île de France) » des Archives nationales,

2. Il faut souligner la qualité des traductions du français opérées par Freeman-Grenville : malgré quelques approximations de-ci de-là, elles s'avèrent globalement très fidèles. Freeman-Grenville a également publié un petit nombre d'autres documents français évoquant la traite (1962 : 192-197, 198-201).
3. Morice au ministre de la Marine, Le Cap, 02.04.1777, AN [Centre historique des Archives nationales, Paris], COL C4-42 (Colonies, Île de France), f. 107 ; voir aussi Ross 1986.
4. Une traite illégale paraît même se poursuivre durant la période de l'abolition révolutionnaire, comme le suggère très fortement la documentation des *Mauritius National Archives*.

évoquent très peu le voyage initial de Morice à Zanzibar, celui qui motivera tous les autres. Jusqu'à présent, cette expédition nous était surtout connue par l'une des lettres publiées de Morice, datée de mars 1776, dans laquelle il fait état de la réussite exceptionnelle de son premier voyage de traite sur la côte swahili : le négrier signale avoir acheté 700 esclaves à Zanzibar, dont il aurait débarqué environ 500 sur l'Île de France malgré la survenue à bord d'une épidémie de variole. Morice s'attribue tout le succès de ce voyage, en particulier parce qu'il aurait inoculé contre la variole 430 esclaves « *qui ont été sauvés pour la plupart par [s]es soins* »<sup>5</sup>. Le reste de la documentation éditée par Freeman-Grenville n'en apprend pas davantage sur cette expédition de traite, en particulier sur le nom du capitaine du navire, et l'historien reconnaît qu'il en sait très peu sur cette première traite (Freeman-Grenville 1965a : 11).

Le présent article se propose de publier les extraits les plus pertinents du journal de bord de ce voyage, conservé aux *Mauritius National Archives* (île Maurice). Plusieurs raisons justifient ce choix.

Tout d'abord, il éclaire d'un jour nouveau la carrière de Jean-Vincent Morice, très mal connue jusqu'au milieu de 1775. Surtout, il permet de comprendre pourquoi le négrier put repartir si rapidement et avec une telle confiance vers les marchés aux esclaves de Zanzibar et de sa région. Mis en parallèle avec une documentation éparse, ce journal conforte également ce que Freeman-Grenville avait déjà souligné, c'est-à-dire à quel point Morice fut un esprit entreprenant dans un sinistre commerce, mais également un négrier très avisé, tout à la fois excellent diplomate et « *communicant* », commandeur très attentif à ses intérêts financiers, et ex-chirurgien de marine adepte d'un traitement préventif massif lors d'une épidémie de variole. En somme, Jean-Vincent Morice apparaît comme un parfait entrepreneur et technicien de la traite négrière.

D'autre part, au-delà du personnage, ce journal corrobore ce que d'autres sources avaient démontré : la vitalité des réseaux de traite animés par les musulmans sur le rivage swahili méridional vers 1700-1770, avant l'essor de la demande française (Vernet 2009). Cette source constitue également un bon témoignage sur les conditions de vie à bord des navires négriers français dans le dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle. Bien qu'en cela, il s'avère d'une triste banalité, il livre néanmoins le récit détaillé d'une procédure rarement décrite dans ces conditions, à ma connaissance : l'inoculation contre la variole de la très grande majorité des captifs. Le journal de l'*Espérance* peut donc aussi contribuer à éclairer un pan de l'histoire de la médecine.

5. Morice à Sartine, ministre de la Marine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, f. 104 (trad. angl. Freeman-Grenville 1965a : 64).

Enfin, la publication de ce texte s'avère une introduction idéale à un projet plus global d'étude de la traite française dans le monde swahili que je viens d'entamer.

Au-delà des quelques détails publiés par Freeman-Grenville, il faut souligner que ce voyage n'est pas inconnu des chercheurs. Mettas, qui s'appuie sur l'étude de Toussaint, en signale l'existence dans son célèbre *Répertoire*, mais le nombre d'esclaves de la cargaison n'est pas mentionné (Mettas 1984 : 616 ; Toussaint 1967 : 277). Le journal de bord lui-même, bien répertorié dans les inventaires des *Mauritius National Archives*, n'est pas non plus totalement ignoré (Allen 2008 : 51, 57)<sup>6</sup>. Toutefois, ces quelques travaux ne firent pas le lien avec Jean-Vincent Morice, subrécargue à bord de l'*Espérance* et principal instigateur de l'expédition. En outre, le croisement de sources très diverses nous permet de pallier les lacunes du journal, qui s'arrête brusquement un mois avant le mouillage à l'île de France, ainsi que de le replacer dans la continuité des autres voyages de Morice.

### Le contexte : l'essor de la traite française en direction de la côte orientale de l'Afrique

En 1769, la fin du monopole de la Compagnie des Indes orientales et la liberté de commerce accordée aux habitants des Mascareignes et aux Français de métropole ouvrent une ère nouvelle pour l'île de France. Le trafic maritime lié à l'île augmente sensiblement et la colonie connaît une prospérité économique indéniable dans les années qui suivent. Cet appel d'air entraîne également une nette hausse de la traite française, principalement en direction des ports de la juridiction de Mozambique (Alpers 1970 : 98-99 ; Capella 2002 : 40-44 ; Vaughan 2005 : 75-77 ; Allen 2008 : 52). Ce mouvement est également stimulé par les difficultés croissantes rencontrées par les Français pour obtenir des esclaves à Madagascar<sup>7</sup>, et, vraisemblablement, par une certaine volonté de privilégier

6. Une brève analyse du document, destinée à l'enseignement secondaire, en a également été publiée (Brest 2005). Intéressante sur les conditions du transport lui-même, cette étude commet cependant de curieux et, parfois, graves contresens et ignore le contexte entourant le voyage.

7. Ternay et Maillart Dumesle au ministre, Port-Louis, 23.02.1773, AN, C4-33, ff. 12-13. *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 28.07.1773, p. 119. Voir aussi Alpers 1970 : 99 ; Vernet 2005 : 476.

les esclaves de Mozambique au détriment de ceux de Madagascar, souvent considérés comme prompts à la rébellion et moins productifs — sans compter l'existence de révoltes à bord bien réelles —. Les stéréotypes sur l'origine des esclaves ne sont pas un facteur négligeable dans le choix des lieux de traite<sup>8</sup>.

L'effet est immédiat : le nombre d'expéditions négrières françaises à Mozambique et aux îles Kerimba est important entre 1770 et 1773. Les statistiques sont difficiles à établir pour les années 1770 et 1771, mais nous savons qu'en 1772, sept ou huit navires français y conduisent une traite<sup>9</sup>. En 1773, au moins six ou sept bateaux négriers s'y rendent également et retournent à l'île de France<sup>10</sup>. Néanmoins, la traite française à Mozambique et dans ses dépendances est officiellement illégale et n'est assurée qu'avec la complicité — active — des autorités locales, ce qui complique la tâche des négriers et contribue au prix élevé des esclaves (Alpers 1970 : 100-103 ; Filliot 1974 : 168-169).

Il fait peu de doute que ces conditions de traite toujours un peu délicates sont l'un des facteurs qui poussent les Français à envisager d'autres lieux pour s'approvisionner en esclaves. Ils y sont également encouragés par des contacts pris en 1770-1773, à Mozambique ou aux îles Kerimba, avec des personnages importants originaires de cités swahili et comoriennes. Le premier d'entre eux est Mwinyi Kombo, un ambitieux membre du clan al-Malindi de Mombasa, réfugié auprès des Portugais à la suite de querelles politiques. Après avoir suscité une expédition portugaise contre Mombasa en 1769, vite avortée, il propose, sans succès, de livrer Mombasa aux Français à la suite de contact avec Jean Becquet, chef de traite à Mozambique de l'armateur de l'île de France Henri Brayer du Barré (Vernet 2005 : 475)<sup>11</sup>. D'autre part, au même moment, en 1770-1771, des émissaires du sultan de Kilwa Hassan bin Sultan Ibrahim se rendent également à Mozambique afin de chercher de l'aide auprès des Portugais contre les Omanais établis à

8. « Il sera beaucoup plus avantageux pour cette colonie, qu'elle tire ses esclaves de Mozambique que de les tirer de Madagascar : les premiers sont plus forts, plus robustes, très propres à la marine et multiplient. Ceux de Madagascar sont faibles, méchants, amoureux de leur liberté, déserteurs éternels, et ne multiplient point » (Poivre au ministre, île de France, 16.06.1768, AN, C4-22, f. 112).

9. Ternay au ministre, île de France, 13.02.1773, AN, C4-33, f. 190 ; *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 28.07.1773, p. 119. Voir aussi Alpers (1970 : 99-102).

10. *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 1773-1774. Voir aussi Toussaint 1967 : 241.

11. L'essentiel des documents français mentionnant Mwinyi Kombo ont été publiés par Freeman-Grenville (1965a : 219-224). La fonction de Becquet est signalée dans : Brayer du Barré au ministre, île de France, 27.09.1771, AN, C4-29, f. 209v.

Zanzibar. Ces envoyés se tournent également vers les Français, par l'intermédiaire de Becquet<sup>12</sup>, et proposent, semble-t-il, que Kilwa passe sous la protection de la France, en échange d'un soutien militaire contre les Omanais, de telles offres étant courantes de la part de cités swahili en conflit avec un puissant voisin<sup>13</sup>. Enfin, les Français prennent également contact, indirectement, avec Pate et Anjouan par le biais du prince Alawi bin Sayyid Ahmed bin Abdallah, fils du sultan d'Anjouan et de « la reine de Pate »<sup>14</sup>, que Becquet rencontre aussi<sup>15</sup>.

À travers la documentation, il est manifeste que lors de ces rencontres, les interlocuteurs swahili ont vanté auprès des Français les opportunités commerciales offertes par Kilwa, Mombasa ou Pate, en particulier dans le cadre de la traite. Une telle stratégie est un moyen pour eux de s'attirer un soutien politico-militaire contre les Omanais, mais sans doute repose-t-elle également sur une volonté des autorités de Kilwa et de Pate de diversifier leurs partenaires de commerce, afin de contrecarrer la centralisation croissante des échanges sur l'île de Zanzibar contrôlée par les Busaidi d'Oman. Poussé par ces contacts prometteurs, Henri Brayer du Barré propose dès 1771 à Pierre Poivre (intendant de l'Île de France), puis au ministre de la Marine, que la France établisse un comptoir à Kilwa afin d'y obtenir des esclaves. Toutefois, il ne parvient pas à monter une expédition de reconnaissance à Kilwa, faute de navire royal à sa disposition<sup>16</sup>. Peu de temps après, Brayer du Barré, qui tente parallèlement de défendre un projet de colonisation des îles Seychelles sous sa direction, signale qu'il est sur le

12. Becquet prétend avoir rencontré à Mozambique le souverain de Kilwa lui-même, mais ceci est peu probable et n'est pas attesté dans les archives portugaises.

13. B.M. Pereira do Lago, « Instrução que [...] entrego ao Snr Tenente General Caetano Alberto Judice na presente expedição que vay fazer da restauração de Mombaça [...] », Mozambique, 28.06.1769, AHU [Arquivo Histórico Ultramarino, Lisbonne], caixa Moçambique 29, doc. 35 ; Traduction de la lettre du roi de Kilwa (s.d.) et réponse, Mozambique, 12.04.1771, AHU, caixa Moçambique 30, doc. 31 ; Brayé du Barré au ministre, Île de France, 02.02.1772 et Becquet, « Extrait d'une lettre écrite de Mozambique au S. Brayer du Barré, en forme d'instruction [...] », Mozambique, s.d., AN, C4-29, ff. 202, 204 ; Alpers (1967: 153-155).

14. Probablement Mwana Khadija, sultane de Pate vers 1763-1773 ou 1775 (Vernet 2005 : 461).

15. Becquet, « Extrait d'une lettre écrite de Mozambique au S. Brayer du Barré, en forme d'instruction [...] » (Mozambique, s.d.), et, en annexe de ce document, Alawi bin Sayyid Ahmed bin Abdallah à son frère Mwinyi Waziri Abdallah bin Seyyidina Ahmed bin Abdallah (s.d.n.l., AN, C4-29, ff. 204-205). Becquet paraît avoir confondu cette lettre rédigée en kiamu, dont le contenu est strictement personnel, avec une lettre officielle du sultan de Kilwa. Freeman-Grenville en a brièvement décrit le contenu (1965b : 11).

16. Brayer du Barré au ministre de la Marine, Île de France, 02.02.1772 et 27.09.1771, AN, C4-29, ff. 202, 209-210.

point de faire signer par le capitaine Brugevin un traité avec le « gouverneur de Pate » (Alawi bin Sayyid Ahmed ?) afin d'obtenir jusqu'à 2000 esclaves, traités directement entre les Seychelles et Pate, un projet qui n'aura pas de suite<sup>17</sup>.

On le voit, les opérations de traite de Jean-Vincent Morice ne sortent pas de nulle part. Elles s'inscrivent dans un moment tout à fait particulier, durant lequel se conjuguent, d'un côté, le désir des armateurs de l'Île de France de renforcer leurs traites à Mozambique et d'explorer de nouveaux lieux d'approvisionnement en esclaves et, de l'autre, la volonté de certaines cités-États swahili de trouver de nouveaux partenaires commerciaux et politiques. Même l'idée d'un projet de comptoir à Kilwa, tant portée par Morice en 1776-1777, n'était pas une nouveauté. Nul doute que Morice eut vent très tôt de l'essor de la traite dans la capitainerie de Mozambique, des contacts avec diverses autorités swahili et, peut-être, de certains projets de Brayer du Barré.

Morice n'en reste pas moins un pionnier car il est, selon toute vraisemblance, le premier Français à effectuer un voyage négrier direct entre la côte orientale de l'Afrique (hors Madagascar) et les Antilles, puis, le premier à effectuer une traite à Zanzibar.

### La première traite française à Zanzibar ?

« *Le S[ieur] Morice est jusqu'à présent le seul Européen qui ait obtenu des traites d'esclaves à la côte de Zanguebar* »<sup>18</sup> : cette assertion de Morice lui-même est assurément excessive, puisque bien avant lui, les Portugais et, peut-être, quelques rares expéditions anglaises avaient obtenu sans difficultés des esclaves sur le littoral au nord du cap Delgado. Cependant, à ce stade des recherches sur la traite, nous n'avons aucune preuve que des Français aient acheté des esclaves au-delà des îles Kerimba avant le voyage de 1774, malgré des investigations approfondies conduites dans des fonds tels que la série « Colonies C4 », les fonds hydrographiques des Archives nationales, les archives portugaises, etc. Morice est donc bien, selon toute

17. Brayer du Barré au ministre de la Marine, Île de France, 25.01.1774, AN, C4-145 (Colonies, Seychelles), non-folioté. Brugevin est un capitaine négrier qui effectue plusieurs voyages entre Port-Louis et les îles Kerimba en 1773-1774 (Toussaint 1967 : 241). Sur les projets de Brayé du Barré, voir Wanquet (1979 : 187-188).

18. J.-V. Morice, « Mémoire sur la côte orientale d'Afrique », 26.09.1777, AN, C4-42, f. 125v.

vraisemblance, le premier Français à avoir conduit une traite à Zanzibar et, de façon un peu moins certaine, dans l'espace swahili éloigné des limites de la juridiction de Mozambique. En particulier, bien que cela soit envisageable, rien ne permet à ce jour d'affirmer avec certitude que certains voyages négriers ayant fait escale aux îles Kerimba aient poussé un peu plus au nord<sup>19</sup>.

Il convient d'ailleurs de rectifier ici une erreur, parfois reprise dans les travaux sur la question : Freeman-Grenville a publié une traduction d'un bref mémoire rédigé par Joseph Crassous de Médeuil sur la traite française à Kilwa, dans laquelle il est indiqué que le célèbre marin rochelais aurait négocié des esclaves à Songo Songo (au nord de Kilwa) en 1754<sup>20</sup>. Il s'agit en réalité d'une erreur provenant du manuscrit ou de sa transcription : nous connaissons très bien la carrière de Crassous (Damon 2004) et cet épisode renvoie à sa traite à Kilwa en 1784 à bord du navire la *Créole*<sup>21</sup>.

Souignons que Morice n'est pas le premier Français à avoir abordé la côte swahili : un petit nombre de navires français ont précédé l'*Espérance* à Zanzibar et sur le littoral septentrional, mais aucun ne semble avoir rapporté des esclaves. Les Français s'intéressent au rivage au nord du cap Delgado dès les années 1730 (Alpers 1970 : 88, 92-96). Pourtant, à ce jour, la première escale connue d'un bateau français ne date que de 1755-1756. Encore est-elle sans doute fortuite : en revenant du Bengale avec une cargaison de riz, le vaisseau le *Pierre*, commandé par un certain Vigoureux, s'arrête à Pate et à Zanzibar. Il n'est pas totalement exclu qu'une traite ait été effectuée, mais la source ne le laisse pas penser<sup>22</sup>. À la même époque, vers 1756, un autre navire fait naufrage dans l'archipel de Lamu : l'*Expédition*, sous les ordres du capitaine Le Cerf — qui accompagnait peut-être le *Pierre* ?<sup>23</sup> — Satisfait des bonnes relations établies avec Pate par Vigoureux, le gouverneur de l'Île de France expédie en 1757 la frégate la *Gloire*, armée en guerre pour explorer la région et faire la course contre les Anglais et leurs alliés. Le navire mouille à Pate, Zanzibar, puis Mombasa ; pourtant, le

19. Alpers (1970 : 96) avait déjà remarqué qu'il n'existait pas de preuves de traite française au-delà des Kerimba avant les années 1770.

20. « J. Crassons [sic] de Medeuil : the French slave trade in Kilwa c.1784-85 », dans Freeman-Grenville (1962 : 193).

21. « Brick la Créole (capitaine : Joseph Crassous de Médeuil), journal de navigation, 9 octobre 1783 – 21 mars 1784 », Archives municipales de La Rochelle, EEARCHANC 43 (EE Marine, ms. 277), doc. 154.

22. « Journal de M. Magon » (entrée du 06.03.1756), Port-Louis, AN, C4-9, non-folioté.

23. « Journal du voyage de la frégate la *Gloire* de l'isle de France à Pate, à l'isle de Zanzibar, Montbaze et autres lieux de la cote de Zanguebar en l'année 1757 », AN, Marine 4JJ87, doc. 39.

voyage est un échec : les autorités de Zanzibar et de Mombasa sont très méfiantes et les Français vraisemblablement maladroits. Les Omanais et les Swahili craignent en particulier que les visiteurs ne soient portugais. En 1728-1729, l'*Estado da Índia* avait en effet brièvement réoccupé l'ensemble du littoral avant d'en être chassé et les Portugais n'ont jamais abandonné le projet de restaurer leur autorité. Des tirs d'artillerie sont échangés entre les Français et les Omanais à Zanzibar, tuant un matelot. Quelques jours plus tard, les Français doivent quitter précipitamment Mombasa, abandonnant six hommes d'équipage<sup>24</sup>. Il fait peu de doute que ces accrochages contribuèrent à détourner les Français du littoral swahili pendant plusieurs années.

Enfin, Morice signale que des navires français sont « allés quelques fois, mais rarement à Pate, où ils avaient été mal reçus », à la suite d'incidents provoqués par « quelques Français »<sup>25</sup>. En 1776, le sultan de Pate fait transmettre par son intermédiaire un courrier appelant à une réconciliation et au développement de relations commerciales (Freeman-Grenville 1965a : 175-176). Nous n'en savons pas davantage sur ces quelques voyages et nous pouvons supposer qu'ils eurent lieu vers 1773-1775, peut-être sous la conduite d'associés de Brayer du Barré.

Pour conclure, au début des années 1770, certains armateurs français sont indéniablement curieux de découvrir le potentiel de la traite dans les ports swahili situés au nord du cap Delgado et quelques rares négriers se sont peut-être aventurés dans la région de Kilwa ou dans l'archipel de Lamu. Néanmoins, nous n'avons aucune preuve que des esclaves aient été achetés, et encore moins à Zanzibar.

### Jean-Vincent Morice et le premier voyage négrier français entre la côte orientale de l'Afrique et les Antilles, 1772-1773

La carrière de Jean-Vincent Morice nous est quasiment inconnue avant 1772 et nous ne pouvons compléter l'étude de Freeman-Grenville sur ce point.

24. « Journal de Magon », entrée du 16.01.1757, AN, C4-9, non-folioté et Magon, Port-Louis, 26.02.1758, C4-10, non-folioté (entrée du 12.11.1757) ; « Journal du voyage de la frégate la *Gloire* de l'isle de France à Pate, à l'isle de Zanzibar, Montbaze et autres lieux de la cote de Zanguebar en l'année 1757 », AN, Marine 4JJ87, doc. 39.

25. J.-V. Morice, « Projet d'un établissement à la côte orientale d'Afrique », Île de France, 24.09.1777, AN, C4-42, f. 128.



Durant sa jeunesse, Morice fut chirurgien dans les hôpitaux royaux de Brest, puis à bord des embarcations de la Compagnie des Indes orientales pendant une vingtaine d'années. Après la suspension de celle-ci, il participe à l'armement d'expéditions en direction de l'océan Indien, probablement depuis Lorient, en s'appuyant, comme il le dit lui-même, sur l'expérience acquise lors de ses voyages dans cet océan<sup>26</sup>. Toutefois, nous ne connaissons pas ces armements avant 1772 et ils sont probablement peu nombreux durant ces deux ou trois années. Nous savons uniquement qu'avant 1772, Morice a déjà fréquenté Fort-Dauphin, la côte orientale de Madagascar, Anjouan, et peut-être Mozambique et les Kerimba. Peut-être s'y est-il rendu à l'occasion de voyages de traite opérés par la Compagnie avant 1769 ? Quoiqu'il en soit, vers 1772, Morice est déjà un homme très expérimenté : il a accumulé suffisamment de capitaux pour investir dans des armements, il a été aux premières loges pour expérimenter les conditions de voyage à bord des navires négriers et connaître les soins donnés aux esclaves, et il a probablement déjà trafiqué pour son propre compte. En outre, sa correspondance montre qu'il a reçu une bonne éducation. Le journal de bord de l'*Espérance*, le succès de ses voyages ultérieurs et sa capacité à mobiliser capitaux privés et intérêt des pouvoirs publics témoignent parfaitement de cette expérience acquise.

C'est autant l'envol de la traite française sur les rivages est-africains à cette époque que la solide expérience de Morice, alliée à ses réseaux au sein du monde des marins et des armateurs, qui expliquent le caractère novateur des routes suivies lors des voyages de 1772-1773 puis 1774-1775 et, par conséquent, le risque financier, calculé, pris à ces occasions. Toutefois, ces investissements trouvent aussi leur source dans le contexte commercial propre à Lorient, le port d'armement des deux voyages : longtemps dans l'ombre de la Compagnie des Indes, le milieu négociant de la ville tisse des liens avec l'Île de France à partir des années 1760, puis, de plus en plus, dès la fin du monopole. Depuis Lorient, les armements privés vers l'île se multiplient, sans pour autant dominer nettement les expéditions depuis la Métropole. Parallèlement, la prospérité des négociants lorientais, plutôt modestes jusque là, décolle (Le Bouëdec 2000 : 96-103 ; Toussaint 1967 : 277-279). Ainsi certains des co-armateurs des expéditions dirigées par Morice sont de grands négociants de Lorient. C'est donc un milieu en pleine croissance, avide de nouvelles ressources, qui finance les voyages.

Grâce à diverses sources, nous pouvons reconstituer l'itinéraire pionnier de la *Digue* (qui deviendra l'*Espérance*) entre Lorient, Mozambique et Saint-

26. Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, f. 104.

Domingue. Morice est subrécargue à son bord et il est plus que probable qu'il ait un intéressement financier dans le voyage.

La *Digue* jauge 360 tonneaux : c'est un grand navire négrier, largement au-dessus de la moyenne des négriers français durant les années 1770, qui tourne autour de 200 à 250 tonneaux (Deveau 1990 : 52 ; Pétré-Grenouilleau 2004 : 131). À l'échelle des navires liés à la traite de l'Île de France, c'est même considérable : dans les décennies qui suivent, les cas de navires d'un tonnage équivalent ou supérieur sont fort rares, la plupart jaugeant 150 à 200 tonneaux<sup>27</sup>. Un tel bateau réclamait un investissement considérable ; c'est la preuve que les armateurs n'ont pas hésité à miser des capitaux importants dans le succès d'une traite en Afrique orientale puis le trajet jusqu'aux Antilles, malgré la nouveauté d'une telle expédition. Le bateau est armé à Lorient par Piquet et Saint-Pierre. Le *Répertoire* de Mettas ne signale pas ailleurs ces armateurs, mais nous savons que la société Piquet est la branche lorientaise d'une société en commandite dominée par les Périer, indienneurs de Vizille (près de Grenoble) (Le Bouëdec 2000 : 101). Le capitaine est Louis Saint-Pierre — très probablement, l'armateur du même nom —, qui décèdera dans les eaux est-africaines et sera remplacé par le second Robinot Des Moulières, futur capitaine de l'*Espérance*.

Partie de Lorient le 17 avril 1772, la *Digue* fait escale à Port-Louis entre le 5 août et le 14 septembre, avant d'effectuer sa traite aux îles Kerimba entre le 18 novembre 1772 et le 22 février 1773. Fin mars, alors qu'il est en route pour Cayenne et la Martinique, le navire relâche au cap de Bonne-Espérance avec une « cargaison considérable de noirs »<sup>28</sup>. Après avoir débarqué les esclaves pour les « rafraîchir », la *Digue* repart pour le Cap-Français, principal port de Saint-Domingue, où elle arrive le 13 juillet 1773. 230 esclaves y sont débarqués. La *Digue* est de retour à Lorient le 20 décembre, puis à Nantes le 4 janvier 1774 (Mettas 1984 : 616 ; Freeman-Grenville 1965a : 7)<sup>29</sup>.

Nous pouvons supposer que de nombreux esclaves moururent à bord ou que beaucoup d'entre eux furent laissés au Cap car, comme nous le verrons, le navire peut embarquer près de trois fois plus de captifs. Six ou sept hommes d'équipage décèdent également en mer. Pourtant, ce voyage est un succès : une nouvelle route de traite est ouverte entre la juridiction de

27. Analyse par l'auteur des déclarations d'arrivée à Port-Louis, 1773-1809, Mauritius National Archives ; Filliot 1974 : 72.

28. Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon, 16.06.1773, p. 95.

29. Voir aussi *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 16.06.1773, p. 95.

Mozambique et les Antilles françaises et Morice ne manque pas de s'en vanter, soulignant, en 1777, que trois bateaux empruntèrent la même route en 1776 et que d'autres suivent la même voie (Freeman-Grenville 1965a : 153). L'entrepreneur négrier ne travestit aucunement la réalité sur ce point car s'il existe quelques rares voyages de traite français entre Madagascar et Saint-Domingue<sup>30</sup>, aucun n'est attesté depuis la zone de Mozambique avant le voyage inaugural de la *Digue* (Alpers 1970 : 105 ; Allen 2008 : 62)<sup>31</sup>.

Nous ignorons si Morice est seul à l'initiative de ce voyage, ayant su convaincre des investisseurs, et il faut toujours prendre un certain recul avec ses propos car il n'a de cesse de se mettre en avant et a tendance à passer sous silence ses associés. Une chose est toutefois certaine : sur le bateau, il a des pouvoirs de décision importants en tant qu'agent commercial, car au cap de Bonne-Espérance, c'est lui qui écrit aux autorités pour demander à débarquer les esclaves et, durant cette même relâche, il hésitera à vendre tous les esclaves et à ramener du blé à Port-Louis (Freeman-Grenville 1965a : 7)<sup>32</sup>. Le journal de l'*Espérance* et les documents qui évoquent le retour du navire montrent sans ambiguïté, comme nous le verrons, que Morice est alors le véritable responsable du voyage.

Certainement très bien informé sur les profits de la traite pour l'île de France, sur les projets français au nord du cap Delgado et sur les opportunités nouvelles offertes par les traitants swahili et omanais, Jean-Vincent Morice décide, dès son retour en France, d'organiser une traite à Zanzibar, « sur la foi d'un commerçant arabe qu'il avait su mettre dans ses intérêts »<sup>33</sup>.

### Brève analyse du voyage à Zanzibar, 1774-1775

Il n'est pas possible de livrer ici une analyse exhaustive du journal de bord de l'*Espérance*. Il ne diffère guère d'autres documents du même type sur de

30. La base de données des traites transatlantiques en mentionne un en 1723, l'autre en 1735 (<http://www.slavevoyages.org>).

31. Voir aussi <http://www.slavevoyages.org>.

32. Voir aussi Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon, 16.06.1773, p. 95.

33. J.-V. Morice, « Mémoire sur la côte orientale d'Afrique », 26.09.1777, AN, C4-42, f. 122v.

nombreux points, et nous nous intéresserons principalement aux aspects les plus spécifiques du voyage.

Bien que nous ignorions tout de la cargaison ramenée de Saint-Domingue, les profits du voyage quadrangulaire de 1772-1773 furent probablement importants car Morice repart de Lorient le 5 mai 1774 seulement cinq mois après son retour en métropole (soit le temps habituel pour organiser une expédition). Surtout, nous savons qu'il est désormais l'un des deux copropriétaires du navire la *Digue*, rebaptisée l'*Espérance*<sup>34</sup>, un nom de navire très courant, mais, vraisemblablement aussi, porteur des espoirs de profits de ses propriétaires. Le bateau est également détenu par un personnage que Morice nomme « Foucault Père », c'est-à-dire selon toute vraisemblance René Yves Foucaud, l'un des négociants de Lorient les plus riches. Établi de longue date à Lorient et investi dans le commerce de l'océan Indien, celui-ci sera anobli en 1774 (Le Bouëdec 2000 : 101, 103-104). Un autre investisseur, Breguet, est aussi mentionné<sup>35</sup>, tandis que Piquet paraît toujours en affaires avec Morice (Freeman-Grenville 1965a : 157). En dehors de ce dernier, Morice a donc su persuader de nouveaux associés, en s'appuyant notamment sur la grande amitié qui semble le lier à Foucaud<sup>36</sup>.

Il est important de noter que le voyage était peut-être initialement prévu pour les Antilles, comme le précédent, car lors de l'escale à Bourbon, le capitaine indique, sur le registre des passagers et équipage, « allant à Mozambique, la Martinique et l'Europe » (Brest 2005)<sup>37</sup>. Néanmoins, on ne trouve nulle part ailleurs mention de ce projet de destination. C'est vraisemblablement l'épidémie de variole qui contraint l'équipage à retourner à l'île de France.

Jean Robinot des Moulières<sup>38</sup> est reconduit comme capitaine, il est l'auteur du journal de bord que nous publions. Le second capitaine est

34. Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon, 21.04.1774, p. 153.

35. Déclaration d'arrivée de l'*Espérance*, Port-Louis, 19.09.1774, MNA [Mauritius National Archives, île Maurice], OB29/41 ; Déclaration de Daniel Savarit, Port-Louis, 01.05.1778, MNA, OC40/38 ; Morice à Bernier, Le Cap, 25.03.1777, AN, C4-42, f. 133 ; Mettas 1984 : 616.

36. En 1777, Morice se montre particulièrement peiné du décès de Foucaud, qu'il appelle « mon parent, mon ami » (Morice à Foucault Fils, Le Cap, 25.03.1777, et Morice à Bernier, Le Cap, 25.03.1777, AN, C4-42, ff. 132-133). Les deux hommes sont également associés pour d'autres voyages sur la côte swahili en 1775-1776.

37. Par « Mozambique », il faut comprendre la côte est-africaine.

38. Les sources, inédites ou publiées, sont contradictoires sur le nom du capitaine, tantôt appelé Desmolière(s), tantôt des Moulières. Sa signature permet de trancher la question et livre son prénom (Déclaration d'arrivée de l'*Espérance*, Port-Louis, 19.09.1774, MNA, OB29/41).



Daniel Savarit, qui rédigera également un journal de navigation, dont nous ne possédons malheureusement que de courts extraits<sup>39</sup>. Il est important de souligner que, d'après la documentation, ni l'un ni l'autre ne paraissent spécialisés dans la traite<sup>40</sup>, ce qui est le cas de la très grande majorité des marins impliqués dans les expéditions négrières. À l'inverse, à la fois en tant qu'armateur et capitaine, Jean-Vincent Morice se consacrera exclusivement au commerce négrier entre 1775 et sa mort en 1779 ou 1780. D'autre part, bien qu'il ne cite jamais son nom, le journal de bord de l'*Espérance* confirme implicitement que le maître des opérations diplomatiques, commerciales et, sans doute, médicales, est Morice, l'un des « *messieurs subrécarques* » évoqués par Robinot des Moulières. Ce dernier est en charge de la navigation, du ravitaillement du bateau et de la surveillance des esclaves. Il ne rend visite au gouverneur omanais de Zanzibar qu'une seule fois. En somme, Robinot des Moulières n'apparaît pas comme un associé important de l'expédition, il est d'abord engagé en tant que marin. Morice ne mentionne jamais son nom dans son abondante correspondance et il ne fait plus appel à ses services à leur retour.

Après un voyage sans incident, l'*Espérance* arrive à Port-Louis le 17 ou le 18 septembre 1774. Ses cales sont chargées de marchandises pour l'Île de France, « *des cargaisons qui assurent l'abondance dans la Colonie* », selon le rédacteur de la gazette de l'île. Des passagers sont également à bord, tel M. Provost, commissaire de la Marine<sup>41</sup>. Cet exemple illustre, d'une part, la polyvalence des navires négriers et, d'autre part, la volonté des armateurs de limiter les risques financiers de voyages nécessairement risqués et très coûteux. Il s'inscrit également dans un mouvement de hausse du trafic entre la métropole et l'Île de France, destiné notamment à alimenter une colonie qui ne produit quasiment rien, mais dont la population augmente (Vaughan 2005 : 76-77).

L'*Espérance* part le 5 novembre et fait relâche à Saint-Denis, sur l'île Bourbon, le 9 novembre. Malgré sa brièveté, ce trajet est mis à profit par les armateurs : 232 passagers sont débarqués, dont 216 soldats du régiment de l'Île de France, voyageant « *aux frais du roi* », ainsi que 15 esclaves

39. « Extrait du journal du Sr. D. el Savarit, second capitaine du navire particulier l'Espérance, en retournant de l'isle de Zanzibar à l'Isle de France en 1775 [...] », AN, Marine 4J85, doc. 119.

40. En 1777-1778, Savarit est officier sur les Trois Amis qui effectue un périple de la France vers la Chine, puis l'Île de France (Déclaration de Daniel Savarit, Port-Louis, 01.05.1778 MNA, OC40/38).

41. *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon* 21.09.1774, pp. 153-154 ; Déclaration d'arrivée de l'*Espérance*, Port-Louis, 19.09.1774 MNA, OB29/41.

domestiques au service des officiers de la troupe. Des marchandises de fret sont également débarquées au nom de trois négociants de l'Île de France et de Bourbon. Du 13 au 14 novembre, des vivres pour la suite du voyage sont embarquées à bord : « *15 milliers* » de riz et « *quelques rafraîchissements volailles et légumes* »<sup>42</sup>. Ce chargement s'explique par la faiblesse de l'agriculture céréalière sur l'Île de France, bien qu'une forte hausse de la production de blé débute en 1773 : une grande partie du riz consommé y est importée de Madagascar ou de Bourbon.

Le 14 novembre, l'*Espérance* est rejointe par l'*Étoile du Matin*, une corvette d'environ 150 tonneaux, partie de Port-Louis le 11 sous les ordres du capitaine Heneault (Henauld) ou Aisneau<sup>43</sup>. Une telle embarcation, maniable et de petite taille, est idéale pour effectuer des opérations de traite au-delà de la zone de mouillage du grand navire.

On le constate, l'expédition de l'*Espérance* fut très soigneusement organisée, nécessitant des investissements considérables, partagés entre au moins trois ou quatre associés principaux, mobilisant deux embarcations et un équipage nombreux, un navire négrier de 360 tonneaux pouvant avoir près de 60 hommes d'équipage<sup>44</sup>. Rien n'est laissé au hasard : chaque portion du trajet est rentabilisée, l'approvisionnement en vivres est bien calculé et des « *lascars interprètes* » (parlant l'arabe et/ou le swahili) sont à bord. Enfin, la cargaison pour la traite est adaptée au marché de Zanzibar : les Français ont suffisamment de piastres, le principal article recherché par les trafiquants swahili et omanais dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Partis de Saint-Denis le 15 novembre, les deux navires font relâche à Agaléga entre le 27 et le 29 novembre afin de constater s'il est possible d'y obtenir des tortues, du bois et de l'eau, mais également afin d'explorer les possibilités offertes par l'île et ses différents mouillages. Cependant, le canot ne parvient pas à débarquer des hommes. Comme la plupart des expéditions commerciales conduites par les Français dans la zone durant cette période, l'exploration fait partie intégrante des buts du voyage car de vastes portions du sud de l'océan Indien sont encore mal cartographiées. Il s'agit notamment de vérifier les indications données par les cartes et plans de l'hydrographe Jean-Baptiste d'Après de Manneville, auteur du célèbre *Neptune Oriental*,

42. « Journal du vaisseau L'esperense allant à la Côte d'Afrique en 1775 », MNA, OC24B ; Brest 2005.

43. Les journaux de bord de Robinot des Moulières et de Savarit divergent sur l'orthographe du nom. La gazette indique « Henauld » (*Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 16.11.1774, p. 186). Je n'ai pas trouvé d'autres traces de cet officier.

44. Si l'on applique les proportions données par Klein (1999 : 84) pour la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

collection de cartes et relevés de l'océan Indien et de l'Asie<sup>45</sup>. Mannevillette, en retour, ne cesse de corriger ses données à l'aide de journaux de bord et de correspondances. Ainsi nous savons qu'en 1775, il est à la recherche d'informations précises sur le littoral situé entre le cap Delgado et l'archipel de Lamu, c'est sans doute pourquoi il reçoit peu après un plan de l'archipel de Kilwa levé par Morice, qu'il souhaite publier<sup>46</sup>. De plus, il n'est pas exclu que Mannevillette ait également eu entre les mains le journal de bord de l'*Espérance* rédigé par le second Savarit. En effet, la copie que l'on trouve aux Archives nationales ne contient que les extraits que le copiste anonyme, hydrographe, a jugés dignes d'intérêt, concernant les environs de Pemba et de Zanzibar et, surtout, les bancs de Saya de Malha et de Nazareth (à l'est d'Agaléga et de Tromelin), approchés au retour en mai 1775. D'un côté, on note que Savarit signale les corrections à apporter aux cartes de Mannevillette au sujet des bancs, de l'autre, on constate que le copiste a refait certains calculs. Enfin, Savarit signale que les officiers auraient souhaité s'engager davantage sur les bancs pour vérifier les plans présents à bord, mais que l'état critique de la cargaison ne pouvait le permettre<sup>47</sup>. Peut-être s'agit-il pour les officiers de l'*Espérance* de reconnaître au mieux la route, plutôt nouvelle, en direction de la partie septentrionale de la côte swahili ? Quoiqu'il en soit, la curiosité de Morice ne se bornait pas à Zanzibar puisqu'il avait envisagé de visiter le rivage continental au nord de l'île, avant d'y renoncer devant la fatigue de son équipage (Freeman-Grenville 1965a : 126). C'est d'ailleurs au niveau de la baie d'Ungama (ou Formosa), entre l'archipel de Lamu et Malindi, que l'expédition aborde le littoral le 3 janvier 1775. Quatre jours plus tard, l'*Espérance* et l'*Étoile du Matin* sont devant la ville de Zanzibar.

Les relations établies avec les autorités omanaises sont tout de suite excellentes. Il n'est plus question de craindre une intrusion portugaise comme vingt ans plus tôt : les Français sont dorénavant bien connus des Swahili et des Omanais établis sur la côte, en particulier par le biais des contacts dans le territoire — aux frontières fort poreuses — sous l'autorité portugaise. En outre, le contexte géopolitique sur le rivage swahili est alors

45. J.-B. d'Après de Mannevillette, *Le Neptune oriental, ou routier général des côtes des Indes Orientales et de la Chine*, Paris, 1745 et 1775. Robinot des Moulières constate que les données de celui-ci sur Agaléga sont exactes, hormis pour la partie nord de l'archipel.

46. Freeman-Grenville 1965a : 211-212 ; D'Après de Mannevillette au ministre de la Marine, Lorient, 08.07.1778, AN, C4-42, f. 145.

47. « Extrait du journal du Sr. D.el Savarit, second capitaine du navire particulier l'*Espérance*, en retournant de l'isle de Zanzibar à l'Isle de France en 1775 [...] », AN, Marine 4JJ85, doc. 119.

beaucoup plus apaisé qu'à la fin des années 1750 et les échanges commerciaux le long de la côte, avec Oman et avec l'Inde, sont stables et prospères.

Jusqu'aux années 1740, l'île de Zanzibar est un centre de commerce plutôt secondaire du rivage swahili, largement surpassé par Mombasa et par Pate. Elle ne connaît un essor significatif qu'à partir de la fin des années 1740, après la longue guerre civile en Oman, qui avait non seulement considérablement affaibli le pays mais également contribué au déclin des échanges en Afrique orientale. Zanzibar y devient le bastion des Busaidi, la nouvelle dynastie des imams omanais. Les Busaidi contrôlent fermement l'île par le biais d'un gouverneur, de troupes militaires et de droits de douanes. Outre la nécessité de protéger leurs revenus commerciaux, leur solide présence militaire s'explique par l'hostilité de certaines cités littorales, en particulier Mombasa, restée fidèle à la dynastie déchue des Yarubi. Malgré quelques tensions et ingérences, les Busaidi suivent toutefois une politique moins expansionniste que leurs prédécesseurs : ils ne cherchent pas à s'imposer systématiquement sur les cités-États swahili et concentrent leurs efforts sur Zanzibar, une partie de Pemba et, dans une certaine mesure, sur Kilwa. Le souverain traditionnel de Zanzibar, le Mwenye Mkuu, n'est pas évincé, mais il reconnaît la suzeraineté des Busaidi. Dans ce contexte, c'est surtout Zanzibar qui bénéficie du renouveau des échanges, profitant à la fois d'un climat commercial favorisé par les Busaidi, de l'intérêt des marchands omanais, mais également de l'instabilité politique de ses concurrentes, Mombasa et Pate. Dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, Zanzibar est devenue le centre de gravité de la côte : elle capte de façon croissante les trafics de l'ivoire, des esclaves et des étoffes indiennes, assurés par des commerçants omanais, hadrami, indiens et, bien sûr, swahili, et souvent financés par des capitaux *Vania* (caste de marchands hindouistes et jains). L'île devient en particulier la plaque tournante du trafic des captifs exportés depuis Kilwa. C'est la raison pour laquelle les Français y obtiennent si rapidement et si facilement des esclaves — même si Kilwa est alors indépendante des Busaidi depuis 1770-1771 —. Zanzibar est une colonie de peuplement omanaise florissante : on y trouve environ 300 résidents omanais permanents vers 1775, qui, à leur tour, contribuent à stimuler la demande en esclaves et en articles importés (Alpers 1975 : 127-134, 150-152 ; Vernet 2005 : 458-481).

Le journal de l'*Espérance* se fait l'écho de cette prospérité, notamment lorsqu'il mentionne l'arrivée de grandes embarcations venues de Mascate et du Gujarat (janvier étant la saison), le rôle des autorités omanaises ou la présence de grands commerçants locaux. Il recoupe tout à fait les propos de

Morice et les autres sources des années 1776-1778, beaucoup plus détaillés sur ces points<sup>48</sup>.

Les contacts entre les Français et le gouverneur omanais sont immédiats et particulièrement cordiaux. Est-il possible que les Omanais s'attendaient à ce voyage du fait des contacts pris par Morice aux Kerimba en 1773 ? Ces visites indiquent que les Omanais sont les véritables maîtres de l'île et, durant les voyages qui suivront, entre 1775 et 1778, Français et Néerlandais suivront des procédures similaires, échangeant cadeaux et paroles de bienvenue avec le gouverneur. Toutefois, le protocole exige aussi que les visiteurs étrangers rencontrent le sultan swahili ou ses représentants et lui fassent un cadeau (Ross 1986 : 351), sans doute à la fois pour respecter un semblant d'autorité du Mwenye Mkuu<sup>49</sup>, pour faciliter les relations avec les marchands swahili, et, peut-être, pour pousser les étrangers à acheter en priorité ses captifs. Nous ne savons pas si Morice se rend auprès du sultan mais Robinot des Moulières a une entrevue avec un « *prince maure* », « *prétendant à la couronne de ce pays* ».

Nous constatons que dès le premier entretien, les Français se voient proposer un chargement de 600 esclaves sous un mois. La traite débute vingt jours plus tard et ne dure au total que deux mois, pour le nombre — très important — d'esclaves promis. C'est la preuve que les réseaux de traite entre l'arrière-pays, la région de Kilwa, et Zanzibar sont alors très solidement établis : les Français ne cessent de les stimuler dans les années suivantes, mais ils ne firent que se greffer sur un trafic déjà intense. La mention dans la dernière phrase du journal d'un esclave d'origine « makonde » confirme ce que nous connaissons parfaitement par ailleurs : le poids écrasant de l'espace situé entre le littoral et le lac Malawi en tant que zone de production et d'exportation des captifs depuis le premier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il est d'ailleurs certain qu'une bonne partie des esclaves vendus aux Français arrivent à Zanzibar depuis Kilwa pendant leur séjour, soit pour les fournir eux-mêmes, soit plus simplement parce qu'il s'agit de l'époque à laquelle les marchands de la côte se rendent à Zanzibar pour commercer avec les embarcations arabes ou indiennes. D'autre part, une grande partie des esclaves qu'obtiennent les Français sont fournis par des commerçants swahili ou des résidents de longue date sur le littoral, comme l'explique Morice en 1777 (Freeman-Grenville 1965a : 168) :

« *J'ai commercé avec les gens de toutes les îles qui vinrent à Zanzibar pour m'apporter leurs Nègres. L'année suivante [en 1776], convaincu par leurs conseils, je me suis arrêté à Kilwa, où cette année-là ils m'apportèrent les Nègres qu'ils avaient coutume d'apporter à Zanzibar* ».

Les journaux néerlandais sont également très explicites sur ces réseaux. Alertés de la traite française en 1775, les Busaidi ont entre temps, depuis Oman, déclaré la traite avec les chrétiens illégale, pour des raisons religieuses et afin de respecter un monopole arabe — ce qui souligne la place de la traite dans les échanges liés à Mascate —. Lors des deux voyages néerlandais, le gouverneur omanais tente de faire appliquer cette politique, ce qui n'empêche pas les négriers swahili de fournir discrètement et copieusement les Néerlandais ou de leur proposer d'aller leur vendre les esclaves ailleurs (Ross 1986). Grâce aux sources portugaises et aux indications de Brayer du Barré, nous savons que ce trafic négrier interrégional, depuis le Kerimba jusqu'au nord du rivage swahili, est assez largement assuré par des marchands de l'île de Pate (Vernet 2005 : 482-484). Il est donc évident que la traite repose sur deux réseaux maritimes complémentaires dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle : un trafic le long du rivage, dans des embarcations modestes, plutôt aux mains des Swahili, et un trafic vers l'Arabie, essentiellement assuré par des Omanais, à l'aide de plus grands navires. Ainsi nous pouvons penser que Bwana Bakar, « *négociant maure fameux* » et « *honnête homme* » évoqué par Robinot des Moulières, fut l'un des principaux fournisseurs swahili des Français en 1775.

À propos de l'embarquement des esclaves, de leurs souffrances et de leur traitement, le journal de l'*Espérance* se révèle d'une effroyable banalité. Les actes de résistance, sous une forme ou une autre, ne sont pourtant pas rares. Une semaine seulement après le début de la traite, deux femmes tentent une évasion désespérée. Dans la nuit du 19 au 20 février, trois hommes parviennent à se glisser dans une pirogue à l'aide d'une drisse ; ils ne seront pas repris. Cinq jours après, l'équipage constate qu'un grillage est à nouveau cassé, malgré la surveillance de nuit renforcée. Enfin, une femme puis un homme s'échappent du campement ou du bâtiment dans lequel ils étaient parqués à terre. Quant au choc psychologique subi par les esclaves, il est illustré par le cas de cette femme qui « *se tracasse beaucoup* », puis « *roulant d'un bord sur l'autre et chantant ensuite est tombée dans un assoupissement dont elle est morte* ». On observe cependant que le capitaine prend soin de tenir secrète la découverte du cadavre d'un nouveau-né dans l'estomac d'un requin afin de ne pas aggraver l'état psychologique des esclaves, un épisode qui semble l'avoir marqué.

48. On pense surtout aux deux journaux de bord néerlandais, remarquablement précis (Ross 1986).

49. Le poids politique et économique du Mwenye Mkuu est probablement faible dans le cadre des relations avec l'extérieur (Freeman-Grenville 1965a : 138, 152).

Hormis les évasions, les opérations se déroulent particulièrement bien durant la relâche. L'*Espérance* et l'*Étoile du Matin* lèvent l'ancre le 10 mars 1775, tout juste deux mois après leur arrivée, ce qui constitue une durée de traite tout à fait habituelle sur la côte orientale de l'Afrique. Le nombre total d'esclaves achetés pour l'*Espérance* est considérable : 614 adultes, adolescents et enfants sevrés<sup>50</sup>, auxquels s'ajoutent cinq enfants « à la mamelle ». Le jour du départ, il y a environ 595 esclaves à bord — la comptabilité des esclaves débarqués puis réembarqués étant un peu confuse —.

Un problème majeur se pose pourtant très rapidement : certains esclaves sont infectés par la variole. Le premier d'entre eux avait été débarqué le 22 février, un petit nombre le suivent dans les jours suivants. Cependant, au moins l'un d'eux remonte à bord : débarqué le 26 car il semblait présenter des symptômes, il est réembarqué le 28. Robinot des Moulières s'en inquiète : « *je le crois attaqué de la petite vérole* ». Le chirurgien de bord ou Jean-Vincent Morice lui-même, ancien chirurgien, ont-ils des doutes sur les symptômes ? Sont-ils prêts à courir le risque de la propagation de l'épidémie en mer ? Morice a-t-il pleinement confiance dans l'inoculation ? Inévitablement, l'épidémie se propage très vite à bord, favorisée par la promiscuité des corps : le premier cas est signalé le 12 mars et, le lendemain, deux hommes malades sont mis en quarantaine à bord d'une pirogue. Au troisième cas, le 19, les procédures de quarantaine semblent interrompues. Le protocole d'inoculation des esclaves débute le 3 avril, alors que cinq cas seulement ont été repérés. Il sera dès lors systématique.

Probablement endémique dans les vallées du Nil, de l'Indus et du Gange avant l'ère chrétienne, la variole se répand de façon plus sensible dans l'Occident chrétien au cours du Moyen-Âge. Au XV<sup>e</sup> siècle, elle commence à devenir un sérieux problème et, au XVIII<sup>e</sup> siècle, elle fait des ravages en Europe, dans certaines colonies d'Amérique ou encore dans la colonie du Cap. À cette époque, elle est également attestée en Afrique sub-saharienne, depuis le Sahel jusqu'à l'Afrique australe. Outre les lésions et le risque de cécité, la maladie tuait 25% des malades et 40% des bébés. Le traitement préventif de la maladie est peut-être inventé dès les XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles ou peu après en Chine et en Inde. Il s'agit de l'inoculation ou variolisation, qui consiste à prélever la substance suppurant des vésicules d'un malade et à l'introduire chez un patient sain, afin qu'il contracte une forme peu virulente de la maladie. Cette méthode était relativement efficace puisqu'elle n'entraînait la mort que dans 1 à 2% des cas. La variolisation est introduite

50. En comptant la femme qui s'enfuit avant de monter à bord.

en Europe occidentale à partir des années 1710-1720 par le biais d'observations dans l'empire ottoman. Il faut souligner que l'inoculation est pratiquée dans certaines régions d'Afrique sub-saharienne, à l'ouest comme à l'est, dès le XVIII<sup>e</sup> siècle au plus tard, avant et après l'adoption du procédé par les Européens. Dans certains cas, elle paraît avoir été découverte de façon autonome. La première mention de la pratique en Afrique remonte aux années 1706-1714, par l'intermédiaire des récits d'esclaves noirs de Boston. C'est Morice lui-même qui est le premier à évoquer l'inoculation dans l'aire swahili et son arrière-pays, elle y est probablement parvenue par le biais des arabo-musulmans ou des Indiens (Herbert 1975 ; Sheridan 1985 : 118, 249-252 ; Fenner 1993 ; Vaughan 2000 : 415, 426-427) : « *Ils souffrent de la petite vérole, qui est épidémique et qui fait de terribles ravages. Même dans l'intérieur du pays ils connaissent l'inoculation* » (Freeman-Grenville 1965a : 121).

Peut-être déjà introduite par les esclaves eux-mêmes, les premiers cas attestés de variolisation des esclaves dans des plantations des Antilles anglaises datent de 1727, seulement six ans après la première inoculation professionnelle en Angleterre. La pratique se répand relativement rapidement dans le milieu des plantations et, dès 1745, elle est rapportée à Saint-Domingue (Sheridan 1985 : 252-254 ; Vaughan 2000 : 415). C'est peut-être aux Antilles que Morice observa cette méthode ou dans le milieu des négriers car, selon Klein et Engerman, « *les capitaines français et anglais inoculaient déjà couramment leurs esclaves à partir de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle* » (Klein & Engerman 1979 : 271) — à moins, bien sûr, que Morice n'ait assimilé la pratique en France —. Pourtant, en 1775, la variolisation à bord des navires négriers n'est assurément pas systématique : elle n'est pas toujours rapportée lors des épidémies et, surtout, la méthode fait encore débat, principalement en France, malgré sa généralisation. Ainsi Vaughan a étudié l'épidémie qui frappa l'Île de France en 1792 : la variole fut apportée par un navire négrier parti de Pondichéry avec environ 380 esclaves indiens. Trois jours après son départ, la maladie fut constatée ; elle tua 60 esclaves pendant la traversée, avant de se répandre sur l'île car le capitaine dissimula les malades à l'officier de santé chargé d'inspecter les embarcations. Manifestement, aucune mesure de variolisation n'avait été prise à bord. En outre, une fois l'épidémie propagée sur l'Île de France, une partie importante des citoyens refuseront âprement l'inoculation prônée par les autorités, en particulier pour leurs esclaves (Vaughan 2000). Il est donc raisonnable de penser qu'en 1775, Morice, sans être un pionnier, fait preuve d'un remarquable esprit d'initiative et s'appuie vraisemblablement sur une bonne expérience de la procédure.

Malgré l'inoculation systématique et, apparemment, méthodique, la propagation de la maladie est fulgurante durant les deux derniers mois de la navigation. Mais la procédure est apparemment efficace : seulement neuf esclaves meurent de la variole jusqu'au 28 avril, certains n'ayant pas encore été inoculés, d'autres trop tardivement ou inefficacement. Bien que le temps d'incubation de la maladie ait probablement conduit à des pertes plus élevées au mois de mai, à la fin du trajet, on constate que la grande majorité des inoculés présentent des symptômes sans en mourir. Ainsi le 27 avril, Robinot des Moulières signale qu'il y a 150 malades à bord. Son journal s'arrête brutalement le 28 avril, mais nous savons que les conditions du voyage sont particulièrement difficiles en mai car Savarit note le 21 mai, au passage près du banc de Nazareth : « *Notre position était alors trop critique, chargés d'une cargaison de noirs, dont environ 300 malades de la petite vérole et de la gangrène, et n'ayant que très peu de vivres à leur donner ainsi qu'à nous* »<sup>51</sup>.

Le 26 mai, l'*Espérance* frôle Rodrigues et, le 30 mai, elle aborde l'Île de France<sup>52</sup>. Le voyage retour aura duré 81 jours, ce qui n'est pas particulièrement long. La procédure de mise en quarantaine est respectée<sup>53</sup>, elle dure un peu moins d'un mois : les esclaves sont probablement débarqués sur l'îlot du Morne, au sud de l'île, ou sur un îlot du même type<sup>54</sup>.

Dans son courrier du 6 mars 1776, Jean-Vincent Morice déclare avoir acheté 700 esclaves et en avoir rapporté « environ 500 »<sup>55</sup>. Comme 614 esclaves ont été achetés pour l'*Espérance* et qu'environ 526 sont encore à bord lorsqu'il reste encore 32 jours de voyage<sup>56</sup>, tout porte à croire que Morice inclut la cargaison de l'*Étoile du Matin* dans ces chiffres. Nous n'avons aucune information sur la traite de la corvette, qui revient à Port-

Louis le 24 juillet 1775, apparemment après un détour par l'Inde (en raison de problèmes de navigation ?)<sup>57</sup>. Mais nous savons que l'*Étoile du Matin* est appréciée par les négriers : rebaptisée l'*Abyssinie*, elle est réexpédiée pour Zanzibar par Morice dès le 28 août 1775<sup>58</sup>. En 1777 puis 1778, elle transporte par deux fois environ 45 esclaves depuis la côte est-africaine<sup>59</sup>. Par conséquent, nous pouvons penser que l'*Étoile du Matin* fut chargée d'environ 80 esclaves lors de l'expédition aux côtés de l'*Espérance*, ce qui expliquerait le chiffre total de 700 esclaves achetés et 500 rapportés (la mortalité à bord de l'*Espérance* n'ayant pu se limiter à 25 esclaves après le 28 avril).

Sur le plan du bilan statistique, il faut souligner le caractère tout à fait exceptionnel de la traite de l'*Espérance*. Selon Allen (2008 : 54), entre 1773 et 1809, la moyenne des cargaisons d'esclaves pris dans la juridiction de Mozambique et sur la côte swahili destinée aux Mascareignes est de 241 captifs par embarcation. Seules 14% des expéditions dépassent les 400 esclaves. Les cargaisons de 600 esclaves sont, quant à elles, rarissimes (Allen 2008 : 54)<sup>60</sup>. Dans les années 1770, les chargements de traite français pour les Antilles sont plus élevés que pour les Mascareignes : environ 340 esclaves en moyenne (Klein 1999 : 149), ce qui est encore loin des chiffres de l'*Espérance*. En revanche, la répartition des esclaves par sexe est courante : 77% d'hommes et 23% de femmes, ce qui correspond à peu près au ratio en vigueur à cette époque dans la traite des Mascareignes comme de l'Atlantique (Allen 2008 : 55). Quant à la mortalité, malgré l'épidémie de variole, c'est la dysenterie qui tue le plus, comme sur les autres voyages négriers (Klein & Engerman 1979 : 271) : elle représente 32 décès sur les 69 mentionnés. Neuf morts sont ensuite imputées à la variole, cinq aux abcès et ulcères, deux à la « fièvre » ; les autres causes de décès sont inconnues<sup>61</sup>.

51. « Extrait du journal du Sr. D. el Savarit, second capitaine du navire particulier l'*Espérance*, en retournant de l'isle de Zanzibar à l'Isle de France en 1775 [...] », AN, Marine 4JJ85, doc. 119. Malheureusement, il s'agit du seul passage du journal qui ne relève pas des seules indications nautiques.

52. « Extrait du journal du Sr. D. el Savarit, second capitaine du navire particulier l'*Espérance*, en retournant de l'isle de Zanzibar à l'Isle de France en 1775 [...] », AN, Marine 4JJ85, doc. 119 ; *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 31.05.1775, p. 88.

53. Journal de Maillart Dumesle (intendant de l'Île de France), 02.06.1775, AN, C4-39, f. 460v ; Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, C4-42, f. 104.

54. En 1793, les esclaves, contaminés, et l'équipage de l'*Utile*, venu de Pondichéry, y sont débarqués pendant une vingtaine de jours et le navire « parfaitement nettoyé » (Déclaration d'arrivée de l'*Utile*, 06.02.1793, MNA, F10/398). Un lazaret sera construit sur cet îlot peu après (Vaughan 2000 : 413).

55. Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, f. 104.

56. Voir en annexe le tableau statistique.

57. *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 26.07.1775, p. 120. Il semble que l'arrivée du navire n'ait pas été consignée dans le registre de l'amirauté (MNA, OB29) à son retour, ce qui n'est pas exceptionnel.

58. « Extrait du journal de Monsieur Renaud cap. ne de l'Etoile aujourd'hui La Bicinie [sic] venant de Zemzibare passant par Seichelle ou elle à trouvé Saya de Mala le Banc de Coriadod, en 1776 », AN, Marine 4JJ87, doc. 60 ; *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 30.08.1775, p. 140.

59. Déclaration d'arrivée de l'*Abyssinie*, capitaine Jean-Baptiste Lebel, 31.01.1778 et déclaration d'arrivée de l'*Abyssinie*, capitaine Joseph Pichard, 10.11.1778, MNA, OC40/18 et OC40/91.

60. Mes propres investigations recourent ces observations. Toutefois la documentation peut être ambiguë car elle mentionne parfois le nombre d'esclaves achetés, parfois le nombre d'esclaves au mouillage à Port-Louis.

61. « Journal du vaisseau L'esperense allant à la Côte d'Afrique en 1775 », MNA, OC24B, pp. 165-192.



Cependant, notre enquête ne s'arrête pas au mouillage de l'*Espérance* le 30 mai 1775. Grâce à la gazette *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, rarement consultée, nous apprenons comment Jean-Vincent Morice vendit sa cargaison. Dans le numéro du 28 juin, dans la rubrique « Avis divers », il fait la publicité de sa vente : « *Noirs abyssins, provenant de la cargaison du navire l'Espérance, à vendre, en gros & en détail, chez le Sr. Gerville, rue de la Petite-Montagne, n° 345* »<sup>62</sup>. Le succès est immédiat, à la surprise de l'armateur, qui, seulement une semaine plus tard, passe l'annonce suivante dans la même rubrique<sup>63</sup> :

« *Les facilités que Sr. Morice accorde pour le payement de ses noirs Abyssins & plus encore leurs bonnes qualités, lui en ayant procuré la vente plus prompte qu'il ne l'espérait ; cet armateur annonce au public qu'il se propose de faire une nouvelle traite de noirs de la même caste, dans la confiance que les habitans qui ont reconnu par eux-mêmes leur caractère docile & leur disposition au travail, se porteront avec empressement à s'en pourvoir* ».

On remarquera notamment l'habileté avec laquelle Morice met en valeur la qualité de ses esclaves, jouant probablement sur leur origine « nouvelle » pour la colonie. Comme dans la documentation publiée par Freeman-Grenville, on note aussi sa capacité à se faire connaître et à susciter l'enthousiasme. Surtout, cette annonce est la preuve éclatante du succès financier de son voyage, qui lui permet d'être désormais co-armateur, avec Foucaud, de trois navires<sup>64</sup>. Dès le 28 août, comme nous l'avons dit, il réexpédie l'*Étoile du Matin* (l'*Abyssinie*) à Zanzibar ; l'*Espérance* le suit le 31 août avec l'armateur à son bord et, le 13 septembre, l'*Abyssin* part lui-aussi pour Zanzibar<sup>65</sup>. 925 esclaves seront achetés à Zanzibar, 860 rapportés à Port-Louis<sup>66</sup>. Une route de traite nouvelle est ouverte, dans laquelle vont s'engouffrer d'autres armateurs de l'Île de France, puis de métropole.

Un dernier point doit être évoqué : selon Vaughan, « *au début des années 1770 un marchand d'esclaves français débarqua [sur l'Île de France] une cargaison d'esclaves infectés [par la variole] de Zanzibar* ». Les conséquences économiques de l'épidémie qui s'ensuivit furent importantes, notamment du fait de l'irruption de la maladie chez la main-d'œuvre des

62. *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 28.06.1775, p. 102.

63. *Idem*, 05.07.1775, p. 106.

64. Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, f. 105.

65. *Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon*, 06.09.1775 et 13.09.1775, pp. 144, 148.

66. Morice à Sartine, Port-Louis, 03.03.1776, AN, C4-42, ff. 104-105.

forges de Mondésir appartenant au comte de Rostaing. Une vive polémique se déclencha et les autorités renforcèrent la législation sanitaire (Vaughan 2000 : 411)<sup>67</sup>. Curieusement, cet épisode n'est jamais mentionné dans l'épais dossier consacré à Jean-Vincent Morice dans la série « Colonies C4 » ; il ne semble pas non plus évoqué longuement dans cette même série autour des années 1775-1776 (des investigations supplémentaires seraient donc nécessaires sur ce point). S'agissait-il des esclaves rapportés par l'*Étoile du Matin*, qui ne paraît pas avoir suivi une procédure de quarantaine ? Ou d'esclaves de l'*Espérance* mal inoculés ou non inoculés ?

Après sa seconde expédition sur le rivage swahili, Morice multiplie les voyages et les armements négriers, principalement pour l'Île de France, parfois pour les Antilles. Sa dernière lettre, pour le ministre de la Marine, est datée du 6 janvier 1779<sup>68</sup>. Grâce au registre des déclarations d'arrivée, nous savons désormais qu'il est mort en Afrique orientale lors de son dernier voyage, entre la fin de 1779 et l'année 1780. Il était parti de Port-Louis en direction de Zanzibar le 3 octobre 1779 comme capitaine du *Saint-Pierre*, afin d'honorer un contrat de vente de 600 esclaves pour l'administration de l'Île de France<sup>69</sup>. L'expédition tourne à la catastrophe : le navire heurte un récif à proximité de Zanzibar et fait naufrage le 20 octobre. La cargaison est sauvée, mais nous apprenons que tous les articles sont « *ensuite volés par les Arabes qui se sont portés en grande quantité vers le naufrage, en emportant tout et ont fini par mettre le feu au navire pour en avoir le fer* »<sup>70</sup>. L'armateur décède probablement peu après, tandis que Zanzibar cesse pendant un temps d'être une destination privilégiée des négriers français, au profit de Kilwa et de sa côte méridionale, déjà bien fréquentées.

## Le document

Le journal de bord de l'*Espérance* se trouve dans la série OC (« *Gouvernement royal, Marine et Troupes* ») des *Mauritius National*

67. L'étude s'appuie sur les papiers d'un certain abbé Gallois, conservés aux Archives nationales d'Outre-Mer à Aix-en-Provence.

68. Morice à Sartine, Île de France, 06.01.1779, AN, C4-42, f. 116.

69. Souillac et Foucault au ministre de la Marine, Port-Louis, 02.11.1779 et « *Traité avec le Sieur Jean-Vincent Morice, armateur, pour fournir au Roy, six cent esclaves de la côte d'Afrique* », Port-Louis, 30.09.1779, AN, C4-49, ff. 241-248.

70. Déclaration de Charlemagne-Marie de la Rabinais et André Perrier de la Jabre, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> officiers du *Saint-Pierre*, Port-Louis, 17.01.1781, MNA, OC40/250.

*Archives*, qui inclut une grande quantité de documents, notamment des journaux de navigation, concernant autant la marine royale que des armements privés, principalement dans les années 1770-1780.

L'exemplaire du journal est sans aucun doute une copie, car il est inclus dans un cahier qui contient également un document intitulé « Journal de navigation de la corvette du roi *Le Vert Galant*, cap. Lafontaine, venant de Lorient. 7 nov. 1768 – 13 déc. 1771 »<sup>71</sup>. Le copiste, anonyme, n'est toutefois pas le même et les deux navigations n'ont pas de liens évidents. La copie est d'époque car le cahier est du même type que ceux généralement employés pour les registres de déclarations d'arrivée.

Le journal débute le 5 novembre 1774, jour du départ de Port-Louis, et s'arrête brusquement le 28 avril 1775, un mois avant le retour. Nous savons que Robinot des Moulières n'est pas mort à bord. Est-il alors tombé malade ? Est-ce un choix du copiste ? Il est curieux que celui-ci ait reproduit les quelques petits croquis présents dans la marge et nous n'avons pas d'explications à ce sujet. L'orthographe, particulièrement défailante, est également une curiosité pour ce type de document.

Pour l'édition qui suit, nous avons respecté l'orthographe originale mais quelque peu révisé la ponctuation. Les pointillés entre crochets indiquent les passages que nous avons coupés. Les blancs laissés par l'auteur ou le copiste sont marqués par des pointillés dans l'original, ils ont été conservés sous cette forme.

*Journal du vaisseau L'esperense  
allant à la Côte d'Afrique en 1775.*

Extraits

(Mauritius National Archives, Coromandel, Petite Rivière,  
île Maurice, OC24B, pp. 129-192)

L'*Espérance* aborde la rade de Zanzibar le sept janvier 1775.

[p. 157] *A ce mouillage j'arette mon point, et suis le gissement de la coste, au jour nous avons eüs connoissance de l'Etoile*<sup>72</sup> *qui étoient au N de nous*

71. MNA, OC24B, pp. 1-128.

72. La corvette *l'Étoile du Matin*, capitaine Heneault ou Aisneau, qui accompagne *l'Espérance*.

à 3 l.<sup>73</sup> qui a appareillé singlant vere nous, Nous avons aussy appareillé singlé du SSE au SE a petite voilles en esperant l'Étoile a la distance denviron 1 l. de terre, a 9<sup>h</sup>. du matin fait les relevement suivant

L'Isle la plus . Est. au .....	SO ¼ S. 5 <sup>d</sup> Sud
L'Isle la plus . S. au .....	S ¼ SO. 2 <sup>d</sup> Ouëst
La pointe du . O' de Zenzibare au ...	S ¼ SO. 4 <sup>d</sup> Sud
La partie du . N. au .....	NE ¼ N. 2 <sup>d</sup> Nord
La plus proche terre a .....	L'Est. 3 <sup>d</sup> Sud. 1 lieüe
Un reciffe que l'on voit briser du .....	O ¼ SO. 3 <sup>d</sup> Sud au OSO.

[a 3 lieües

Nous avons continuer notre route jusqu'à 10<sup>h</sup>. 20<sup>m</sup> étant par 13<sup>b.74</sup> fond de vase l'on a mouïlle esperant un pilote.

L'islot le plus.. N nous réstoient .....	au .... SO. 2 <sup>d</sup> Ouëst
Le 2 <sup>e</sup> suivant allant vers le . S. ....	au .... SO. ¼ S. 3 <sup>d</sup> Ouëst
Le 3 <sup>e</sup> suivant .....	au .... SSO. 2 <sup>d</sup> Ouëst
Le 4 <sup>e</sup> suivant .....	au .... SSO. 2 <sup>d</sup> Sud
Le 5 <sup>e</sup> suivant .....	au .... S ¼ SO. 5 <sup>d</sup> Ouëst
La partie la plus . N. de Zenzibare	au .... NNE. 5 <sup>d</sup> Nord

Nous sommes demeuré ainsy mouïllé jusqu'a midy que j'ais remarqué. Quand on terrie a la coste de Zenzibare et qu'on single le long de la terre il faut ce déffier dès courrants qui portent verre la côte nous l'avons éprouvé differente fois, et en differantes fois en divers lieuës je ne c'est sy [sic] c'est les coure des rivieres qui font cest effets.

Nous avons étée aussy transporté vers les isles aux harbres dont isle n'en n'est marqué que 3 sur les cartes et plants, cependent il y a en a beaucoup plus, j'en est compte 10 tent isles qu'islots, ou rauchers ;

[p. 158] Le temps beau petit frais de la partie de l'Est a 1<sup>h</sup>. ¼ il nous est arrivé une pirogue de Zenzibare de la part du gouverneur équipée de 10 noirs dont il se disoient pilote venant pour nous entré. Le cheffe est demeuré a notre bord, un des pilotes a étée à bord de l'Étoile pour l'entrer.

A 2<sup>h</sup> nous avons levé l'ancre et appareillé mais les vent ayant passé au Sud nous avons étée obligé de remouïller, même fond et même brasseillage a 3<sup>h</sup> les vent de l'Est a l'ENE joli frais, nous avons appareillé et fait plusieurs bords pour rallier la terre, a 4<sup>h</sup> fait route pour donner dent la vase ce passage n'est pat marqué sur les plants més comme il paroissoit des recifs au large de nous, a terre du troisieme islot le plus a terre j'ais prevenüe le pilot par un de nos lacares interprete d'avoir attentiont aux denjers qui ce marquoient a terre des islots principalement le plus a terre, et comme la

73. Lieues.

74. Brasses.

coste de la terre étoit seine de la hauteur davantage d'autan plus que les vent venoient de terre a 6<sup>h</sup> du soir le calme nous ayans pris et sondan sans cesser, nous sommes tombé de 7<sup>b</sup> a 5 le pilote nous a dit que nous allions ogmenté d'eau, nous avons encore laissé courire aussitot 4<sup>b</sup> et 3<sup>b</sup> alors il n'étoit plus temp de mouïller crainte de passer sur notre ancre aussitot nous avons touché sur la pointe de l'islot, fond de sable graviers nous avons tallonné a petite secouses, et somme demeuré échouer<sup>75</sup>, comme le vent qui regnoit alors étoient de l'Est et qu'il nous chargoient sur la pointe de l'isle ou nous estions échoué j'ai fait avec la plus grande diligence qu'il a été possible, pour carguer toutes les voilles, et fait signal à l'Etoile de mouïller comme elle étoit a porté des voyes je luy est demendé son mondes, qu'el mat envoiez aussitot j'ais fait incontinent alonger un ancre a jette dant le canal vers l'ESE et fait virer dessüe, nous avons parré, et nous somme trouver dant le canal, ayant calmie tout a fait j'ais fait nagere [sic] les bateaux sous le vent du v.<sup>aux</sup> a l'ESE où éstant, a 8<sup>h</sup> ¾ au ¾ du canal vers la terre j'ais fait mouïller un ancre de bossoire par 9<sup>b</sup> ½ d'eau ensuite me suis rependüe sur le grelin ou éstant a demie canal je suis demeuré affourché ayant alors dix brasses d'eau font de vaze, la nuit c'est passé belle en calme au jour fait les

## Relevements suivants

La plus proche des isles sa pointe du N...	au .....	NO ¼ N. 4 <sup>d</sup> O'
La pointe du S. de la dit isle .....	au .....	NO. 3 <sup>d</sup> . O'
La 2 <sup>e</sup> isle du large par son milieux .....	au .....	NO ¼ O. 5 <sup>d</sup> N
La 3 <sup>e</sup> isle du large .....	a .....	Ouëst. 5 <sup>d</sup> N
L'Isle des harbres .....	au .....	SO ¼ O. 3 <sup>d</sup> S
La pointe du...Ouëst de Zenzibare .....	au .....	SO. 5 <sup>d</sup> O'
La pointe du...Nord de la meme isle .....	au .....	N ¼ NE. 1 <sup>d</sup> N
Un reciffe .....	au .....	OSO. 1 <sup>d</sup> 30 <sup>m</sup> O'

Après avoir fait le relevement nous avons relevé notre ancre du boissoir et nous sommes évité sur notre grelin préparé les huniers et perroquet, a 7<sup>h</sup> fillé notre grelin avec boüé et fait route au SSO laissant l'isle a l'arbre qui est fort distingué, un peut a babord et fait route aini jusqu'a 8<sup>h</sup> que nous somme venüe sur babord, gouvernant sur la sitadelle de Zenzibare pour aller en rad du dit lieux ou nous avons mouïllé, a 9<sup>h</sup> par 7<sup>b</sup> ½ fond de vaze un peut dure maillé de sable, après avoir levé notre ancre a jet et grelin que nous avions laissé dant la passe<sup>76</sup> nous avons attouché NE et SO avec nos ancras du boissoir a 60 brasses de cable dehort en suite fait le relevement qui suit aux l'aut feille [sic]

75. Dans la marge : « a 6h. du soir échouer ».

76. Dans la marge : « Mouillé à Zanzibar ».

## [p. 159] Relevement

La pointe de l'Est de l'isle la plus près de

[Zenzibare...]	au ..	NE ¼ N. 2 <sup>d</sup> N
La pointe du Ouëst .....	au ..	NNE. 2 <sup>d</sup> N
La 2 <sup>e</sup> isle suivant la pointe de l'Est .....	au ..	N ¼ NE. 2 <sup>d</sup> N
Sa pointe du Ouëst .....	au ..	Nord. 5 <sup>d</sup> E
La 3 <sup>e</sup> isle sa partie de l'est .....	au ..	N ¼ NO. 2 <sup>d</sup> N
Sa partie du Ouëst .....	au ..	N ¼ NO. 5 <sup>d</sup> O'
La 4 <sup>e</sup> isle sa pointe de l'Est .....	au ..	ONO. 5 <sup>d</sup> N
La partie que nous voions la plus Ouëst .....	au ..	ONO. 3 <sup>d</sup> O'
Le milieux de l'isle a l'arbres isle	au ..	SO ¼ O. 3 <sup>d</sup> O'
[reconnoissable....]	au ..	SO. 4 <sup>d</sup> S
La partie du Ouëst de Zenzibare .....	au ..	S ¼ SO. 2 <sup>d</sup> O'
Le gouvernement de la place .....	au ..	NNE. 5 <sup>d</sup> 30 <sup>m</sup>
La partie du N de Zenzibare .....		[Nord.

Nous avons tirré cinq coups de canons après estre mouïllé pour la propriété du commerce.

Du 9 au mardy 10 [janvier 1775]

Les vent on reigné du N au NE sur les 4<sup>h</sup> passé au S et SSE ensuite a l'Est et au NE en calme beau temp l'après midy, nos messieurs subrecargue on dessendües a terre salluer le gouverneur qui y ont étée bien reçüe et bon aceüilles nous proposant tous les besoins de l'hospitalité, eau bois boufs<sup>77</sup> & tous les rafraichissement qui son den l'isle et même une carguais [sic] de Noirs sous un mois denviron six cengt noirs.

Le gouverneur a dit a nos messieurs qu'il viendroit le lendemain matin a notre bord voir le v.<sup>aux</sup>. La nuit c'est passé très belle beau temp au matin sur les 9<sup>h</sup> le gouverneur est venüe a bord avec quelqu'un de ces succédant, le 2<sup>e</sup> gouverneur et autres tous hommes un peu agés de 50 a 60 ans hommes robuste et figure a la Romeisne comme l'on voit dans les anciens tableaux vénérable, paroissant onneste et judicieux, leurs visitte na pas étée longue, ons leurs a fait présant en vüe de faire la traite le présant est de deux pistolets garnie en argent, a un coup deux ditot<sup>78</sup> garnie en argent a deux coup et quatres mousquetons pour le fils du gouverneur, un saque de piastres contenant ... ..<sup>79</sup> un rouleau de soiries ... ..

77. Bœufs.

78. Dito, c'est-à-dire idem.

79. Laissé blanc.

*Ils on parrüe fort comptent et son partie pour retourner a terre, on leurs a fait honneur de cepts Vive le Roy et dautant de coup de canons ; Le gouverneur se nomme ... .. agée de ... .. ;*

*Un négociant maure fameux se nomme Bannébacar<sup>80</sup> qui est honnet homme et sur lequel on peut compter avec assurance.*

[p. 160] *Du 10 au mercredi 11*

*Continuationt de beau temp du N au NNE. Jolly frais il y a dans ce pays un prince maure qui ma parüe distingué par son mintien, son air, ses façons c'est un pretendant à la couronne de ce pays.*

*Du 11 au jeudy 12*

*Continuationt de beau temp joly frais, l'après midy du 11 j'ai dessendue a terre voir le gouverneur qui ma fait bon acüeil et ces suscedants, il est arrivé de grend bateau qu'il nomme trenant<sup>81</sup> de Mascat leurs bordages est cousüs avec de la pailles il peut porter ... .. tonneaux<sup>82</sup>.*

*Du 12 au vendredy 13*

*Petit frais du NE beau tem commencé a faire de l'eau a une riviere le travaire de l'islot ou nous avons touché.*

*Du 13 au samedi 14*

*La brise du NE petit frais beaument, j'ai été sondé le canal, a terre des trois islots par ou nous avons entré, la pointe de l'islot le plus a terre sur laqu'elle nous avons touché, que j'appelle l'islot l'Esperance...*

*S'étant fait au large a 8 & ¼ de lieuës dans le SE il forme un seillon de sables dont la pointe et très somme [sic] et plat et qui savence ver Zenzibare de façon que le canal est a diriger et entretenir les 2/3 de distance vers l'islot, et 1/3 vers l'isle Zenzibare de façon que le canal est telle, ayant l'islot au NNO on vient en dépendance sur tribord en gouvernant sur l'isle a l'arbres la laissant un peu a babord je conseil a ceux qui donnent dan cest antré d'avoir un canot a sonder sur lavent à eux.*

80. Bwana Bakar.

81. Ou renant ?

82. Le terme donné par l'auteur pour désigner ces navires semble une transcription curieuse, sans doute une déformation de l'arabe, et je n'ai pu l'identifier, ni Erik Gilbert, spécialiste de l'histoire maritime de l'Afrique orientale et du golfe Persique (comm. pers., 26 janv. 2010). Pour un aperçu des navires fréquentant les eaux de Zanzibar au XIX<sup>e</sup> siècle, voir Gilbert (2004 : 36-51).

*Du 14 au dimanche 15*

*Bonne brise du NE débarqué du fer et envoïer faire de l'eau*

*Du 15 au lundy 16*

*Même temp la nuit très belle et calme.*

*Du 16 au mardy 17*

*Les vents on reigné du NNE a l'est. Bonne brise le jour, et la nuit calme.*

*Du 17 au mercredi 18*

*Beau temp du NE. La nuit calme.*

*Il est arrivé une palle arabbe de 8 canons et des grend bateaux.*

*Du 18 au jeudy 19*

*Bon frais beau temp du NE. Nous avons débarqué du fer, des canons, nous somme partie den le canot pour aller sondé la passe, a terre des trois islot par ou nous avons entré après avoir parcourüe la partie du S de l'isle l'Esperance ou nous avons trouvé 7.6.9.<sup>b</sup> d'eau fond de sable vazeux, fond propre pour ancrer, nous avons rengé un sillon de sable qui sétant dent la partie du SE de la dit isle environ ¼ de lieuës. Ensuite de quoy le fond est très sommer et très plat tout autoure principalement vers la passe [p. 161] Ce qui fait que l'on est obligé lorsqu'on entre a Zenzibare et laissaire [sic] les ¾ vers l'isle l'Espérance, je dit l'isle l'Esperance par ce qu'il y a touché en entrant par la faute du pilote de lendroit malgré tous ce que j'ai pu faire après avoir renga l'isle nous avons mouïllé den le canal par 9<sup>b</sup> d'eau fond de sables vazeux et fait en suite le dit relevement qui suivent.*

*Du 19 au vendredy 20*

*Joly frais beau tem du N au NE. L'on a débarqué du fer.*

*Les vivres dan ce paye son bonne et a bon marché les boufs deux et demie et trois piastres et quatre piastres il y a du poisson en abondance, pour du gibiers il n'est que d'aller a la chasse. L'air jusqu'a prézant et très sein et point de maladies.*

*Du 20 au samedi 21*

*Les vents reigne ordinairement dan ce paye du N au NE le matin joly frais sur dix a onze heures la brise ogmente bon frais du NE. Sur le soir les vents passent a l'Est et l'ESE ordinairement il calmie, les nuits son belle dant cette saison quelquefois de l'aurage au soir ;*

*J'ais été sur l'isle a l'arbre petite isle dans le ouest de la pointe du camp ou place de Zenzibare a 1 l. [... .. suivent à nouveau des relevés nautiques]*

*Du 21 au dimanche 22*

*Beau temp joly frais du NE a l'Est. L'on embarque de l'eau*

*Du 21 au lundy 23*

*Continuationt du même temp.*

*Du 23 au mardy 24*

*Petit frais du N au NE jsqu'au soir qu'il a calmie, et la fraicheur de la partie de l'Est.*

*Du 24 au mercredi 25*

*L'après midy beau temp calme la nuit même tent au matin bonne brise du N.*

*Du 25 au jeudy 26*

*Joly frais du NE au NNE toujours beau temp ;*

*Ce paye est propre pour toutes les boissons de la vie, l'air dan ce paye pendant cette saison y est très sein et salubre ;*

*Le bouf, le gibiers, le poisson, très bon et en abondance, les moeurs des gens du payes me semble bon, honnête bien faisant, mais usurrier, arabe pour l'argent nous travaillons a faire notre eau. Nous en avons fait une partie a la riviere qui est au NE de la place de Zenzibare environ 1 l. ½ a la même isle de cest endroit cette riviere reste a l'ESE de l'isle l'Espérance aux environ 1 l. cest eau n'est pas la meilleur qui soit dan ce paye, il y a beaucoup de puyes<sup>83</sup>, a la place de Zenzibare, mais le milieu est le seul ou l'on puissent faire de l'eau pour les v<sup>aux</sup> c'est un puy qui est a Ouëst des lieuës ou l'on peut faire 30 a 40 bariques deau par nuit, et celui ou est le meilleur eau, des autres puyes, est la riviere, il y a d'autres moyen pour faire de l'eau mais plus difficilement ;*

*Je previent ce pays est remplies de carias<sup>84</sup> principalement au rivierres est pays ou l'on fait l'eau et que les bariques ou piesses qui séjournent vers ces lieuës en reviennent remplie, et mangé de cariaats particulièrement ceux qui son cerclés en bois, ces insectes se nichent sous les cercles ;*

83. Puits.

84. Il s'agit de tarets, mollusques xylophages de diverses espèces.

*Du 26 au vendredy 27*

*La brise a reigné a l'ordinaire de l'Est a l'ESE l'après midy. La nuit calme, au matin sur les 9 a 10<sup>h</sup> la brise ogmente joly frais du N au NNE et NE qui son les brises ordinaire ; l'on embarque de l'eau ;*

*Du 27 au samedi 28*

*Bon brise du Nord a l'Est. Toujours beau temp.*

*Du 28 au dimanche 29*

*Petit frais du N beau temp ; le samedi 28 nous avons commencé notre traite et embarqué 10 noirs castre<sup>85</sup> piesse dinde et 9 femmes.*

*Du 29 au lundy 30*

*Joly frais du NE beau temp, le soir les vents on passé au S et a Ouëst. Ensuite revenüe aux N et NE variable, le 29 embarqué 9 noirs piesses dindes et 2 négresses le 30 a midy embarqué 8 noirs piesse dinde et 4 negresses 1 negritte a la mamelle.*

*Du 30 au mardy 31*

*Petit frais presque calme du ONO beau temp a 2<sup>h</sup> après midy embarqué deux noirs piesse dinde et un négreillont et une négresse.*

*Le même jour cinq noirs piece dinde et trois negresses ;*

*Du 31 au mercredi 1 [février 1775]*

*Joly frais du N au NE. Beau temp l'après midy 31. Embarqué deux noirs piece dinde le me[me] jour trois noirs idem.*

*Du 1 au jeudy 2*

*Petit frais beau temp du NE a l'E. La nuit calme au matin de l'aurage beaucoup de plus tonnairs et des éclaires ; le 1 embarqué ... .. 9 noirs.*

*Du 2 au vendredy 3*

*Les vents on reigné du Nord au NE et a l'Est. Beau temp la nuit belle au matin un grain du Sud ensuite calme. La mer a monté cette marée de 20 pieds, le 2 embarqué 15 noirs 1 négresse.*

85. « Caste ». Sous cette forme, le terme apparaît, par exemple, dans le journal du gouverneur de l'Île de France René Magon, qui recommande, en 1757, l'introduction d'esclaves d'origines diverses : « Mais si la prospérité de la colonie exige indispensablement un effort sur l'article de la traite, le mélange des castres [sic] importe aussi beaucoup à sa tranquillité » (« Journal de Magon », entrée du 14.08.1757, AN C4-9, non-folioté, p. 105 du journal).



## Du 3 au samedi 4

Petit frais de l'Est à l'ESE beau temp la nuit calme, le matin un peu de pluie et d'aurages. Le 3<sup>e</sup> embarqué 7 noirs deux femmes, et un négreillon ;

## Du 4 au dimanche 5

Le temps beau et calme au matin le temp aurageux petite pluie. Le 4 embarqué 22 noirs pisse dinde 12 femmes et deux enfans filles à la mamelle ;

## Du 5 au lundy 6

Petit frais du NE la nuit calme au matin du large. Le 5 embarqué 5 noirs et une femme.

## Du 6 au mardi 7

Très beau temp et calme toujours de même.

## [p. 164] Suite du 6 au mardi 7

Le 6 embarqué ..... 5. noirs ... 3 femmes .. et deux capors

Le dit ..... 2. id ..... 3. id..... un. id.

Le dit ..... 28. id ..... 20. id..... deux id.

## Du 7 au mercredi 8

Le temp c'est passé en calme, au matin de l'aurage dans le Sud.

Le 7 embarqué 16 noirs... 15 femmes. 1 négreillon et une caporinne et deux enfans à la mamelle 1 mal une femelle ;

À 11<sup>h</sup> du 7 au soir il c'est jetté 2 négresses à la mer par les fenestre de la grande chambre qui avoient cassé les greillages, nous en avons repris une avec notre canot et n'avons pas eü connoissance de l'autre ;

## Du 8 au jeudy 9

Beau temp un petite brise du N au NE. La nuit calme au matin le temp à l'aurage. Le 8 embarqué 42 noirs et 7 négresses.

Au matin du 9 l'Etoile a ellée avoir dragué une négresse noyée en perchant j'y est envoyé notre canot avec le mettre d'équipage pour la reconnoître il l'as amené à bord à poupe. J'ais fais passer toutes les négresses à la voir pour leurs faire voire les risque qu'il couroient en se jettant à la mer. Je n'en est point donné connoissance aux homme, vüe qu'il n'avoit point eus connoissance de cette dézartion et n'en point donner oscation ;<sup>86</sup>

86. En marge : croquis de petite taille du visage d'une femme, accompagné de la mention « Négresse noyée qui avoient déserté le 7 au soir ».

## Du 9 au vendredi 10

Temp petit frais du NE à l'ESE le tem calme le 9. Embarqué 10 caffres et une negresse ;<sup>87</sup>

## Du 10 au samedi 11

Jauly frais beau temp du NE. Il est arrivé un bateau indien. Le 10 embarqué 2 caffres et 1 petit caport. Du dit au soir 4 caffres ;

## Du 11 au dimanche 12

Petit frais du NE à l'Est. Beau tems petit frais, le soir calme, et la fraicheur est venüe du S. Le 11 embarqué 2 noirs caffre, il est arrivé des bateaux indiens. C'est aujourd'huy une grand fête chez les arrabe.

## Du 12 au lundy 13

Petit frais du NE à l'Est. Le 12 embarqué 22 noirs et 10 femmes négresses ; Le 13 au matin débarqué une négresse malade et 4 noirs revenueës ; Débarqué aussi une caisse d'argent ;

## Du 13 au mardi 14

Beau temp du NE à l'Est. Petit frais le 13 embarqué 7 noirs caffres et deux femmes.

## Du 14 au mercredi 15

Continuation de même tems la nuit calme. Le 14 embarqué 14 noirs caffre et deux 7 [sic] femmes et deux capors.

## [p. 165] Du 15 au jeudy 16

L'après midy du jeudy petit frais de l'ENE la nuit calme, au matin de l'aurage pluie tonnaires éclaires, le 15 embarqué 23 noirs caffres 1 caport, et 1 femme. Le dit 15 débarqué un noir caffre et un caport qui avoient embarqué hier.

## Du 16 au vendredi 17

Petit frais du NE à l'Est. La nuit calme le temp aurageux, au matin pety frais du Ouëst.

Le 16 embarqué 23 noirs 2 de [sic] négresses et 1 négreillon.

Le vendredi 17 debarqué une négresse malade du fruit de sang [sic].

87. En marge : « Débarque 1 négresse qui étoit folle ».

*J'ai fait passer aujourd'hui une gamelle de mahis de 25 livres qui n'a point que 17 L. ½ mouliées a vanné ;*

*Le 17 au matin nous avons trouvé un noir caffre mort en entrepont qui étoit malade depuis quelque jours, notre chirurgien croit qu'il luy crevé un abcée dant la potrine ;<sup>88</sup>*

*Du 17 au samedi 18*

*Le tems calme aurageueüs [sic], quelque petit fraichure du NO. La nuit calme ; le 17 embarqué 8 caffres ;*

*Du 18 au dimanche 19*

*Petit frais du NE. Beau tems la mer calme, au matin la brise a reigné du Nord au NE joly frais le 18 embarqué 8 noirs caffres 1 negresse et un négreillon l'on a lenvergué nos voilles.*

*Du 19 au lundy 20*

*Joly frais du NE a l'Ene ; le temp nébuleux. La nuit calme. Au matin il c'es formé une brise qui est formé ou brague qui est fort étroit ;*

*Le 19 embarqué 8 caffres et une caporienne ;*

*Le 20 au matin toujoure de l'aurage. Nous nous sommes apperçüe que nôtre perroquet avoient été enlevé et reconnüe, que la brasses avoit été coupée. Alors ne dattant [sic] plus qu'il ne soit sauvé des noirs, j'ais fait visiter tous les grillages des sabords le plus, sur larriere a bababord [sic] ces trouvé faussé et des grillages cassés nous avons seüe par un noir, et ensuite par le compte que nous avons fait de nos noirs qu'il s'étoient échape trois noirs, jais espéré deux bateaux ;<sup>89</sup> Le canot pour aller vers l'isle a l'arbres ou les vents portoient. J'ay priée M. Heneault capitaine de l'Etoile de me preter sa chaloupe ce qu'il a fait. Jie est mis un officier pour aller a l'isle la plus Ouëst et la plus grend de ceux qui sont a la vüe de Zenzibare qui a un canal à l'Est d'elle pour venir ycy. Lequelle canal se trouvent entrelle et les trois islots proche Zenzibare, dan la nuit avoit porté vers cest ils. Sur les 9<sup>h</sup> ½ que notre pirogue étoient echoüer aux rivage vis avie la place et le noirs qui l'avoient enlevé s'étoit enfuy.*

*[p. 166] Du 20 au mardy 21*

*Le temp nébuleux la fraycheur du Sud petit frais embarque du bois a force. Le 20 embarqué 13 noirs caffres.*

88. En marge : petit croquis du visage d'un homme portant ce qui ressemble à un pendentif accompagné de la mention : « noir mort ».

89. En marge : « a 3h. du matin désertée trois noirs qui ont enlevé une pirogue ».

*La nuit calme au matin beau tem le soir calme, la nuit c'est passé en aurage dont il a venté grend frais avec beau coup de pluis des éclairs les vents au SO et ONO ;*

*Du 21 au mercredi 22*

*Petit frais du NNE au NE. Beau tems le soir calme ;*

*Le 21 embarqué deux noirs caffre ;*

*La nuit c'est passé en aurages dont il y a venté grend frais avec beaucoup de pluis, des éclairs, les vents au NO et ONO.*

*Du 22 au jeudy 23*

*Le temp calme et nébuleux la fraicheurs du ONO . Le 22 embarque 2 caffres. La nuit a été calme, le matin il a dessendues un noir qui paroient estre attaqué de la petite vérolle ;*

*Le 23 au matin il est mort une jeune negresse qui avoient une maladie inconüe depuis trois jours elle se tracasse beaucoup. Se roullant d'un bord sur l'autre et chantant en suite elle à tombé dans un asoupissement dont elle est morte.*

*Du 23 au vendredi 24*

*Bon frais du NNE. Beau tems nébuleux sur le soir ;*

*Le 23 embarqué 8 noirs caffres et 1 negresse ; la nuit assé belle quelqu'affraichy, au matin petit frais du Nord au NNO a 10<sup>h</sup> il a venté du NE.*

*Du 24 au samedi 25*

*Forte brise du NE. Le soir il a calmie, le 24 embarqué 11 noirs, et trois negresses. L'on a dézafourché dan la nuit, au matin petit frais ; Le 24 au matin il est mort une jeune negresse nouvelement embarqué que je croit que c'est d'un abcet.<sup>90</sup>*

*Du 25 au dimanche 26*

*Petit frais du NNE. Beau tems, dan la nuit de lairage tonnairs éclaires beaucoup de plui, le matin le tem assez beau, le 25 embarqué 8 noirs caffre 3 femmes 2 capots et un négreillon,*

*Le 26 au matin il est mort un caffre de la dissenterie, débarqué un noir caffre qui paroît estre attaqué de la petite vérolle revenüs abord le 28.*

90. En marge : « Dans la nuit du 24 au 25 a une heure a près minuit l'on c'est aperçüe que les noirs avoient cassé un greillage ».

## Du 26 au lundy 27

Le tems nébuleux très petit frais à l'ENE ;

Le 26 embarqué 3 noirs caffre 3 négresses, et 1 capot, la nuit calme, au matin même tems, le 27 au matin il est mort un noir caffre de la dissenterie.

## [p. 167] Du 27 au mardy 28

Vent du N à l'Est, petit frais beau temp nébuleux parfois la mer belle, la nuit calme ;

Le 27 embarques 11 noirs caffre et 4 négresses et un capors ; Le 28 du matin il est revenu un noir caffre que l'on avoit envoyer a terre le 26. Je le croit attaquer de la petit verolle ;

## Du 28 au mercredy 1 mars

Très petit frais le tems assé beau vent du NE à l'Est,

Le 28 embarqué 3 noirs caffre un capot et 1 négresse,

Le 1<sup>e</sup> mars débarqué un noir, dudit nous avons seüe qu'il avoit déserté une négresse qui avoit été traité a terre, sens estre venüe a bord ;

Du 1 au jeudy 2<sup>e</sup>

L'après midy la brise a reigné du Sud petit frais beau temp,

Le 1 mars embarqué 5 noirs caffre et 3 négresses, de l'aurage den la partie du NO a O' du costé de la grend terre ;

## Du 2 au vendredy 3

Joly frais du SSE des éclairs dans le Ouëst. De laurage. Le 2 mars embarqué 9 caffre et 1 négresse. Il est mort une petite négresse a la mamelle nomme Julie,

## Du 3 au samedy 4

Beau tems de l'Est au NE. La nuit calme ; le soir de laurage, et puis,  
Le 3 embarqué 4 caffre et 4 caports.

## Du 4 au dimanche 5

Petit frais de l'ENE au beau tems. Le samedy 4 a 1<sup>h</sup> ½ après midy il est mort le nommé Michelle Lafrittée de Lorient matelot ataqué d'une fluxion de potrine depuis quelque jours. Le 4 embarqué 6 noirs caffre 1 capot et 1 négresse qui avoit été débarqué et un caise [sic] d'argent ;<sup>91</sup>

91. En marge : croquis d'une tombe surmontée d'une croix, accompagné de la mention « Requi es cant in pace amen » (requiescat in pace amen).

## Du 5 au lundy 6

Petit frais du NO au NNO a 2<sup>h</sup> ½ les vents son venüe de l'ENE forte brise, ensuite il a calmie beau tems, le 5 embarqué 10 noirs caffre et 8 négresse ;

Au matin du 5 nous avons déffourché lèvé l'ancre du SO et virré sur celle du NE. Bon frais de la meme party.

## Du 6 au mardy 7

Joly frais du NNE au NE a 3<sup>h</sup> nous avo [sic] levé l'ancre et appareillé sous les foques le petit hunier et le perroquet de fougue et fait route au OSO. A 3<sup>h</sup> ¼ nous avons mouïllé par 13<sup>b</sup> fond de sables ;

Ensuite affoucher Est et Ouëst et fait les relevent suivant<sup>92</sup>.

[p. 168] Le 6 il a déserté un noir caffre qu'on avoit envoyé à terre attaqué de la petite verolle.

Le 6 embarqué 3 noirs caffres et une femme débarqué une caisse de piastres. La nuit calme, au matin bonne brise du NNE à 10<sup>h</sup> du matin il est mort une negresse.

## Du 7 au mercredy 8

Bon frais du NE à l'ENE. Le 7 embarqué 9 caffres et cinq femmes. Revenu une négresse nourice avec son enfan, qui avoit été débarquée le 21 fevrier malade. Le 7 à 6<sup>h</sup> ½ du soir il est mort une négresse de la dissantrie.

## Du 8 au jeudy 9

Beau tems joli frais du NE à l'ENE. Le 8 embarqué 18 caffres, 2 capors et 3 négresses, dans la nuit notre chaloupe a rempli, nous l'avons sauvée, mais nous avons perdu 7 bariques plaines d'eau et 3 avirons. Renvoyé la chaloupe faire de l'eau.

## Du 9 au vendredy 10

Joli frais du Nord au NE et à l'ENE, beau tems. Nous avons embarqué le reste des effets qui nous restoient à terre et nous sommes préparés à partir. Au soir embarqué notre chaloupe qui étoit tres mauvaise et que nous avons demolie le matin pour le service du vaisseaux et pour l'utilité de l'Etoile du Matin. Le mauvais bois pour bois à feu. Nous avons fait de l'eau avec notre canot embarqué le reste de nos effets et avons désafourché.<sup>93</sup>

92. Les relèvements nautiques sont absents.

93. En marge : « Tirant d'eau 14 pieds 6 pouces derrière et 12 pieds 6 pouces devant ».

Du 10 au samedi 11<sup>94</sup>

*Petit frais du Nord à 2<sup>h</sup> apres midi, nous avons levé l'ancre et appareillé, singlant au sud à toutes voiles, jusqu'à environ 4<sup>h</sup> apres midi que nous avons été obligé de mouiller dans le sud 2° Est de la pointe de Zanzibar distance de 1<sup>h</sup> ¼ et y sommes demeurés pendant la nuit, qui a été calme. Dans la nuit nous avons envoyé faire de l'eau pour le canot. Deux des pilotes du lieu ont demandé à aller à terre promettant venir dans la nuit. Il ne sont venus qu'à 7 heures du matin à la même levé l'ancre et appareillé ... ..*

[p. 169] *Le pilote que je crois le plus de confiance de Zenzibare est un nommé Embarice coutré [sic] le 2<sup>e</sup> est un nommé Battou ... ..*

\*

Nous résumons à présent les principales informations livrées par le journal de bord après le départ de Zanzibar.

Le premier cas de variole est signalé le dimanche 12 mars, deux hommes sont rapidement mis en quarantaine :

*« Le 12 nous avons eu un noir attaqué de la petite vérole, le dimanche 12 il est mort un noir caffre de la dissenterie. Le 13 un noir attaqué encore de la petite verole. Nous avons mis ces deux malades dans une pirogue qui étoit saisie en dehors du vaisseaux ».*

Une femme est également touchée le 19 mars. A partir de cette date, les procédures de quarantaine semblent interrompues. Entre le 11 mars et le 1<sup>er</sup> avril, 20 hommes décèdent, deux femmes, deux « caports » (adolescents) et deux enfants en bas âge. 16 décès sont imputés à la dysenterie. Nous n'avons pas de détails sur les autres cas. Le capitaine Robinot Desmolières signale le décès de l'un des esclaves achetés à son compte, la pratique du marquage, tout à fait courante, est mentionnée à cette occasion : *« Le Samedi 1<sup>er</sup> [avril 1775] est mort un noir caffre à moi qui étoit marqué d'une M au bras gauche comme le sont les miens ».*

Les procédures d'inoculation débutent le trois avril. A cette date, seuls cinq cas de variole ont été signalés : *« On a seigné 60 negresses pour les préparer à être inoculée de la petite verole ».* La procédure se poursuit le lendemain : *« Ce matin on a purgé les 60 negresses qu'on prépare à être inoculée de la petite verolle ».* L'inoculation elle-même est pratiquée le

94. En marge : « départ de Zanzibar ».

lendemain. Les mêmes traitements sont appliqués sur d'autres groupes les jours suivants : saignée le premier jour, purge le lendemain, puis inoculation le troisième jour. Le groupe suivant, le 7 avril, est ainsi constitué de 30 femmes. Les premiers décès de la variole ont lieu le 8 avril, il s'agit de deux hommes — dont l'un avait reçu comme prénom L'Espérance —.

Robinot Desmolières rapporte l'état des vivres le 11 avril :

*« Fait le recensement de nos vivres. Il nous reste en biscuit trois mille huit cent livres, pesé du mahi<sup>95</sup> brut et apres avoir été moulu et vanné il a diminué du quart quelque chose de plus.*

<i>Nous avons encore à bord en mahis brut .</i>	<i>23650</i>
<i>et en pois du Cap</i> —————	<i>5880</i>
<i>en pois arricot</i> —————	<i>1200</i>
<i>en mil brut</i> —————	<i>5000</i>
<i>total des vires et des legumes</i> —————	<i>35730</i> »

La procédure d'inoculation des hommes est entamée le 12 avril avec un groupe de 49 esclaves. Le même jour, deux femmes non-inoculées présentent des symptômes, ainsi qu'une femme qui avait été inoculée.

Un épisode particulièrement tragique est ensuite mentionné par Robinot Desmolières, qui paraît en avoir été affecté car il le rapporte à deux reprises :

*« Le 13 il est mort une femme en accouchant avant le terme d'une petite fille qui à été batisée et est morte à 3h. du matin. Du 14 elle a été jettée à la mer peu de tems apres au matin du 14 pris un gros requin qui l'avoit dans le corps toute entiere, on a fait en sorte que les noirs n'en eussent point en connoissance. [...] Le vendredi 14 il est mort un enfant né d'hier dont la mere mourut dans l'accouchement dont l'enfant ayant été jetté à la mer quelque tems apres sa mort. Ce matin nous avons pris un gros requin qui l'avoit tout entier dans son corps ».*

On notera que l'équipage avait pris soin de baptiser le nourrisson et surtout que des précautions sont prises afin que cet épisode n'aggrave pas l'état psychologique des esclaves, probablement afin de préserver leur santé, mais peut-être également pour ne pas encourager des tensions qui pourraient déboucher en insubordination ou en révolte.

Le 15 avril, trois femmes inoculées le 5 avril présentent des symptômes de variole ; un nouveau groupe de 50 hommes subit la saignée, ils sont purgés le 16 et inoculés le 17. Un autre groupe, de 66 hommes, est traité entre le 18 et le 20 avril. Par la suite, il semble que l'équipage cherche à achever rapidement l'inoculation de l'ensemble de la cargaison car le groupe suivant, de 77 hommes, subit un traitement plus rapide : ils sont saignés le 21, purgés le 22 et inoculés le soir même. Le 23 avril, une indication nous

95. Mais.

permet de connaître le nombre d'hommes qui n'avaient pas encore été inoculés, et, par conséquent, de connaître le nombre d'hommes alors encore en vie : « On à seigné 67 noirs qui est le reste de la cargaison pour etre inoculés de la petite verole ».

Les procédures sont méthodiques et l'équipage veille à ce que l'ensemble de la cargaison d'esclaves soit inoculée dans les meilleurs délais : « On a purgé aujourd'hui 14 noirs qu'on avoit seigné hier et on les a inocules pour la petite verole cet apres midy. Des indispositions les avoient empêché d'être inoculés plutot ».

Malgré ces précautions, cinq esclaves meurent de la variole entre le 21 et le 28 avril, dont au moins deux avaient été inoculés. L'épidémie se propage très rapidement ; à la date du 27 avril, il est indiqué : « Il a été pris aujourd'hui 6 noirs de la petite vérole qui ont été inoculés, il y a à bord environ 150 petits verolés ».

Le journal de bord prend fin brusquement le 28 avril 1775, sur la phrase suivante : « Il est mort un noir caffre macondé de la petite verole, ledit il est mort une négresse de la petite verole n'ayant point été inoculée ».

## Références

- AKINOLA G.A.  
1969 « The French on the Lindi Coast, 1785-1789 », *Tanzania Notes and Records*, n° 70, pp. 13-20.
- ALLEN R.B.  
2008 « The constant demand of the French : the Mascarene slave trade and the worlds of the Indian Ocean and Atlantic during the eighteenth and nineteenth centuries », *Journal of African History*, n° 49 (1), pp. 43-72.
- ALPERS E.A.  
1967 « A revised chronology of the Sultans of Kilwa in the eighteenth and nineteenth centuries », *Azania*, n° 2, pp. 145-163.  
1970 « The French slave trade in East Africa (1721-1810) », *Cahiers d'études africaines*, 37, X (1), pp. 80-124.  
1975 *Ivory and slaves in East Central Africa*, Londres, Heinemann.

*Annonces, affiches et avis divers pour les colonies des Isles de France et de Bourbon, 1773-1775*, collection incomplète préservée aux Mauritius National Archives, Coromandel, Île Maurice.

BREST P.

2005

« Un exemple de commerce "quadrangulaire" au XVII<sup>e</sup> siècle : le périple de l'*Espérance* (1774-1775) », *Tsingy. Revue de l'Association des professeurs d'histoire et de géographie de Madagascar*, n° 1, pp. 5-12 ; disponible en ligne : <http://pedagogie2.acreunion.fr/HistEtGeo/indian/leperipledelesperance18eme.htm>

CAPELLA J.

2002

*O tráfico de escravos nos portos de Moçambique*, Lisbonne, Afrontamento.

DAMON R.

2004

*Joseph Crassous de Médeuil 1741-1793. Marchand, officier de la Marine royale et négrier*, Paris, Karthala-CERC.

DEVEAU J.-M.

1990

*La traite rochelaise*, Paris, Karthala.

ELTIS D. et al.

*Transatlantic Slave Trade Database*

<http://www.slavevoyages.org>.

FENNER F.

1993

« Smallpox : emergence, global spread, and eradication », *History and Philosophy of the Life Sciences*, n° 15 (3), pp. 397-420.

FILLIOT J.-M.

1974

*La traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, ORSTOM.

FREEMAN-GRENVILLE G.S.P. (éd.)

1962

*The East African Coast. Select Documents from the First to the Earlier Nineteenth Century*, Oxford, Clarendon Press.

FREEMAN-GRENVILLE G.S.P.

1965a

*The French at Kilwa Island*, Oxford, Oxford University Press.

1965b

*Some eighteenth century documents concerning Eastern Africa in the Archives de France*, ms. non publié, Balme Library, University of Ghana, Legon, Ghana.

GILBERT E.

2004

*Dhows & the Colonial Economy of Zanzibar : 1860-1970*, Oxford, James Currey.



- GRAY J.M.  
1956 « The French at Kilwa, 1776-1784 », *Tanganyika Notes and Records*, n° 44, pp. 28-49.
- HERBERT E.W.  
1975 « Smallpox inoculation in Africa », *Journal of African History*, n° 16 (4), pp. 539-559.
- KLEIN H.S.  
1999 *The Atlantic Slave Trade*, New York, Cambridge University Press.
- KLEIN H.S. & ENGERMAN S.L.  
1979 « A note on mortality in the French slave trade in the eighteenth century », dans: H.A. Gemery & J.S. Hogendorn (dir.), *The Uncommon Market. Essays in the Economic History of the Atlantic Slave Trade*, New York, Academic Press, pp. 261-272.
- LE BOUËDEC G.  
2000 « Les négociants lorientais, 1740-1900 », dans : S. Marzagalli & H. Bonin (dir.), *Négoce, ports et océans XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Mélanges offerts à Paul Butel*, Pessac, Presses Universitaires de Bordeaux, pp. 95-111.
- METTAS J.  
1984 *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle*, tome II (*Ports autres que Nantes*), Paris, Société française d'histoire d'outre-mer.
- PETRE-GRENOUILLEAU O.  
2004 *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard.
- ROSS R.  
1986 « The Dutch on the Swahili coast, 1776-1778 : two slaving journals », *International Journal of African Historical Studies*, n° 19 (2), pp. 305-360 ; n° 19 (3), pp. 479-506.
- SHERIDAN R.B.  
1985 *Doctors and Slaves. A Medical and Demographic History of Slavery in the British West Indies, 1680-1834*, Cambridge, Cambridge University Press.
- SHERIFF A.  
1987 *Slaves, Spices and Ivory in Zanzibar. Integration of an East African Commercial Empire into the World Economy, 1770-1873*, Londres, James Currey.
- TOUSSAINT A.  
1967 *La route des îles. Contribution à l'histoire maritime des Mascareignes*, Paris, S.E.V.P.E.N.
- VAUGHAN M.  
2000 « Slavery, smallpox, and Revolution : 1792 in Île de France (Mauritius) », *Social History of Medicine*, n° 13 (3), pp. 411-428.  
2005 *Creating the Creole Island. Slavery in Eighteenth Century Mauritius*, Durham/Londres, Duke University Press.
- VERNET T.  
2005 *Les cités-États swahili de l'archipel de Lamu, 1585-1810. Dynamiques endogènes, dynamiques exogènes*, thèse de doctorat, Centre de recherches africaines, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.  
2009 « Slave trade and slavery on the Swahili Coast, 1500-1750 », dans : B. Mirzai, I. Musah Montana & P. Lovejoy (dir.), *Slavery, Islam and Diaspora*, Trenton, Africa World Press, pp. 37-76.
- WANQUET C.  
1979 « Le peuplement des Seychelles sous l'occupation française. Une expérience de colonisation à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans : *Mouvements de populations dans l'océan Indien. Actes du quatrième congrès de l'Association historique internationale de l'océan Indien ...* Paris. Champion. pp. 187-208.