

Ports français et économie de plantation

Comment les représentations iconographiques de la *Marie-Séraphique* témoignent-ils de la traite négrière atlantique au XVIIIe siècle ?

Sur le site de l'EHNE : <https://ehne.fr/fr/eduscol/seconde-g%C3%A9n%C3%A9rale/dynamiques-et-ruptures-dans-les-soci%C3%A9t%C3%A9s-des-xvii-et-xviii-si%C3%A8cles/tensions-mutations-et-crispations-de-la-soci%C3%A9t%C3%A9-d%E2%80%99ordres/la-marie-s%C3%A9raphique-navire-de-traite-nantais-au-xviii-si%C3%A8cle>

Objectifs

- montrer les conditions de transport des esclaves dans les navires négriers
- questionner l'utilisation d'un dessin en tant que témoignage ou dénonciation

Méthode

- au collège :

- analyser et comprendre un document
- savoir que le document exprime un point de vue
- identifier et questionner le sens implicite d'un document

- au lycée :

- savoir lire, comprendre et apprécier un document iconographique
- procéder à l'analyse critique d'un document selon une approche historique

Quels niveaux ?

- niveau Quatrième

Thème 1 « Le XVIIIe siècle : Expansions, Lumières et révolutions »

Partie 1 « Bourgeoisies marchandes, négoce internationaux et traite négrière au XVIIIe siècle »

- niveau Seconde

Thème 2 « XV^e-XVI^e siècle : un nouveau rapport au monde, un temps de mutation intellectuelle »

Chapitre 1 « L'ouverture Atlantique : les conséquences de la découverte du « Nouveau Monde »

◆ Pour préparer la séquence

✓ Contexte et présentation générale du navire

La *Marie-Séraphique* est un navire négrier nantais utilisé dans la seconde moitié du XVIII^e siècle dans le contexte plus général de la traite négrière. Il porte le nom de Marie-Anne Séraphique, la femme de l'armateur, Jacques-Barthélémy Gruel. De 1769 à 1775, la *Marie-Séraphique* effectue quatre voyages de Nantes à Saint-Domingue, déportant d'Afrique 1344 esclaves noirs (entre 302 et 361 captifs pour chaque voyage), en échange de sucre produit dans les plantations coloniales. La *Marie-Séraphique* est un navire de traite moyen, mesurant environ 20 mètres de longueur contre 7,45m de large. Elle compte entre 38 et 41 hommes d'équipage. Enrichi par son commerce, l'armateur investit ensuite lui-même directement dans une plantation de sucre à Saint-Domingue. Par son architecture, sa cargaison, ses itinéraires, la *Marie-Séraphique* est un navire représentatif des négriers nantais, sans histoire particulière.

Si ce navire est bien plus célèbre que les autres navires de son époque, c'est parce qu'il a fait l'objet d'une série de représentations. Plusieurs images de la *Marie-Séraphique* ont en effet été réalisées, par deux hommes de l'équipage. Les raisons motivant ces dessins sont inconnues. Ils illustrent de simples comptes de désarmement, documents très communs dans la comptabilité négrière.

• Illustration 1 : Jean-René Lhermitte, Plan et profil de la *Marie-Séraphique*

✓ Auteur

La première illustration de la *Marie-Séraphique* est une aquarelle réalisée par Jean-René Lhermitte, lieutenant du navire. Sa signature est apposée en bas à droite du document « *Lhermite fecit* » (« Lhermite l'a fait » en latin). La date précise n'est pas connue, mais peut être située dans les années 1770, car le document présente le bilan d'un voyage entrepris entre 1769 et 1770.

✓ Description

La présentation de la *Marie-Séraphique* par Lhermitte se structure en quatre parties :

- Dans la partie supérieure, un intitulé détaillé explique le programme de cette illustration : « Plan, profil et distribution du Marie Séraphique de Nantes, armé par M Gruel, pour Angole, sous le commandement de Gaugy, qui a traité à Langue, dont la vue est cy dessous, la quantité de 307 captifs divers, en 3 mois et 26 jours. Party le 18 décembre 1769. Ayant en calle, sur le pont, et dans la chaloupe 351 barriques d'eau suivant les plans cy dessous. »

- En dessous, occupant la moitié de la page, quatre plans du navire sont réalisés à l'échelle, avec beaucoup de minutie :

- à gauche, le « plan de la calle », divisée en deux parties « premier plan » et « second plan », liste les provisions et marchandises embarquées, soit en nommant les parties du navire concernées (« soutes à pain », « soute à ris », « soutes à fèves », ...), soit en représentant les tonneaux, avec un numéro et parfois le contenu indiqué (« 5 eau de vie », « 6 vin », ...). Toutes les marchandises sont rangées de manière très rationnelle, afin d'optimiser le plus possible l'espace. Certaines marchandises font l'objet d'une description très précise, comme l'indique la « soute à pain cont t 3000 livres remplis de Manic prife à Saint Thomé » ;

- l'entrepont est occupé par les esclaves, représentés par des silhouettes noires toutes semblables. A l'arrière du navire se trouvent les femmes ; la plupart sont nues. L'une tient un enfant dans les bras. Les hommes, plus nombreux, sont placés dans la partie avant du bateau. Leurs fers aux pieds sont bien visibles. Au milieu de l'entrepont, certaines silhouettes ayant un tout petit peu plus d'espace sont entourées d'un linge. On remarque que les autres marchandises ne sont pas exclues de l'entrepont, puisqu'on trouve au bout du navire des tonneaux (« vin », « choux », ...).

- le dernier plan du navire présenté le niveau du pont. On y trouve des équipements comme la « cuisine » et la « chaudière ». Ce dessin du pont se caractérise par une grande propreté et un sentiment d'ordre. Cela est accentué par l'absence totale d'hommes, esclaves ou membres de l'équipage.

- La troisième partie de ce document nous offre une vision de la *Marie-Séraphique* en mer. Le navire est représenté mouillant au large des côtes africaines, évoquées à l'arrière-plan par une côte sableuse laissant place à des collines et des palmiers. Sur le littoral se dressent quelques silhouettes à peines esquissées. Entre le navire et la côte, plusieurs longues barques chargées d'hommes s'approchent. Au premier plan, la *Marie-Séraphique* se dresse fièrement, le drapeau breton bien en vue. Les voiles sont repliées. Le bateau est peint avec une précision de connaisseur. Le pont cette fois est rempli de passagers. Rien ne permet à cette distance de les identifier, mais il s'agit clairement des nouveaux esclaves achetés que l'on vient d'embarquer.

- La partie inférieure de la page est occupée par un tableau comptable, intitulé « tableau général de la traite du dit navire, commencée le 25 aoust, et finie le 16 décembre 1769. » On y détaille les marchandises vendues : les textiles bruts tiennent la première place : « guinées », « indiennes », « liménéas », « chaffelas », « bagutapaux », « néganépeaux » ont gardé leurs noms d'origine indienne mais sont fabriqués en France à la fin du XVIIIe siècle. On troque aussi des « fufils de chaffes » et des armes blanches (« sabre », « couteaux »), des métaux (« barres de fer »), de l'alcool (« eau de vie ») et des articles divers (« plats d'étain » ou de « fayance », ...).

Pour les « marchandises cy contre », l'équipage a pu acheter comme « produit de Langue » : « 312 têtes » réparties entre « nègres », « négresses », « négrillons » et « négrittes ». A la fin du voyage, « reste jusqu'à ce jour » 298 personnes. Cette mortalité est inférieure à la moyenne de 15% constatée sur les traites atlantiques ; le total de la vente s'élève à 508 150 livres.

✓ **Commentaire**

Le document réalisé par Lhermitte se distingue tout d'abord par la précision des informations apportées, tant dans l'illustration que dans le tableau de compte. Même si les raisons de la réalisation de ce document ne sont pas explicitées, il semble difficile d'y voir les mêmes motivations que celles qui ont conduit les abolitionnistes anglais à diffuser le plan exact d'un navire existant, le *Brooks*, construit à Liverpool en 1781 (voir le document écho n°2). Alors que celui-ci frappe par sa froideur renforcée par le noir et le blanc et l'aspect très géométrique de la composition, chez Lhermitte, la présence d'un décor, les couleurs, la qualité esthétique de la représentation du navire en mer semblent plutôt témoigner de la fierté du lieutenant pour son navire, tandis que la précision des comptes vient rappeler les succès de l'expédition.

LES MOTS DE LA MARINE

Cale : espace situé entre le pont inférieur et le fond d'un navire.

Chaloupe : grosse embarcation de construction plus robuste que celle d'un canot.

Entrepont : étage compris entre deux ponts d'un navire (le faux pont et le premier pont).

Gaillards : parties surélevées d'un navire placées au-dessus du pont supérieur.

Mouillage sur rade : immobilisation du bateau en mer, au moyen d'une ancre ; la rade étant généralement un grand bassin ayant une issue vers la mer.

Port-permis : Ce qu'un officier peut prendre à bord pour son propre compte. Ici, esclaves donnés gracieusement à des officiers de l'équipage.

Proue : avant d'un navire.

Poupe : arrière d'un navire.

Pont : plancher ayant pour fonction d'empêcher l'envahissement en eau du navire ou de supporter les charges à transporter.

• **Illustration 2 : Vue du Cap-Français (Saint-Domingue) et du navire la *Marie-Séraphique* de Nantes (1772-1773), Anonyme.**

✓ **Auteur et commanditaire**

Si l'auteur n'est pas expressément nommé, deux hommes pourraient vraisemblablement en être à l'origine : Jean-René Lhermitte, lieutenant de La *Marie-Séraphique*, ou Jean Baptiste Fautrel-Gaugy, capitaine de la *Marie-Séraphique* (le dessin n'est pas sans rappeler la cartographie des côtes africaines qu'il a lui-même réalisé). Le commanditaire de l'aquarelle n'est autre que Jacques Barthélémy Gruel, négociant nantais natif du Cap Français, qui s'est installé à Nantes et qui achète le présent navire en janvier 1769. Ce dernier meurt en 1787 après la faillite de son affaire en novembre 1780.

✓ **Description du document**

Cette aquarelle, qui date de 1775, illustre la troisième campagne de La *Marie-Séraphique*, navire négrier nantais, et plus précisément le jour de l'ouverture de la mise en vente des captifs au Cap français à Saint-Domingue (Haïti), le 3 avril 1773, partis d'Angola (Angole dans le document) le 18 février 1772. Dans la partie supérieure, le navire est présenté mouillant sur rade. Il s'agit d'un senau, un petit bâtiment gréé en brick, qui possède deux mâts (mât de senau et mât d'artimon). C'est un bâtiment de faible tonnage typique des navires négriers de l'époque. En arrière-plan se dessinent les côtes ainsi que le port du Cap. Plusieurs canots le rejoignent et on peut distinguer sur le pont une partie de l'équipage ainsi que des esclaves. Au centre du pont se distingue une cloison transversale, réalisée dans le but d'isoler l'équipe en cas de révoltes d'esclaves. Ici, esclaves et équipage se mélangent. On distingue d'ailleurs à la poupe du navire une scène de banquet, ou de pique-nique. Trois canots se dirigent vers le navire, avec à leur bord des hommes blancs. En dessous, une coupe du navire de profil (droit) qui présente l'organisation de la cale avec une légende :

A gauche :

A. Chambre du Capitaine

B. Chambre du Second Capitaine

C. 16 Cabanes d'Equipages sous les Gaillards

D. 4 Cabanes d'Equipages sous les Gaillards

C. Cuisine à Nègres

F. Parc aux Femmes

G. Parc aux Hommes

H. Souttes a Voilles

I. Soutte a Poudre

K. Soutte a Pain

Celle-ci semble ainsi divisée en deux : une partie destinée au stockage de réserves d'eaux, de vivres et de matériels ; une partie pour loger l'équipage et les captifs.

Venant souligner ces deux dessins, un tableau général de la traite est ajouté et apporte des détails supplémentaires en ce qui concerne les étapes du voyage. On apprend ainsi que la traite sur la *Marie-Séraphique* a commencé à Kinamina (village du Cap) le 16 juin 1772 et qu'elle s'est terminée le 14 octobre de la même année. La première partie du tableau recense les différents éléments matériels qui composent la cargaison (divers tissus, vêtements, eaux de vie, vaisselle, ...). La deuxième partie concerne la traite en elle-même et dresse un bilan des esclaves vendus au Cap (hommes, femmes, négrillons et négrilles) et ceux ayant péri lors de la traversée ou pendant la vente. Enfin, est ajouté un bilan financier des opérations.

✓ **Commentaire**

Si la représentation des navires de traite semble avoir eu pour vocation de dénoncer celle-ci dans le contexte abolitionniste de la fin du XVIII^e siècle, cette aquarelle présente ici un objectif plus factuel cherchant à dresser le bilan économique réalisé par La *Marie-Séraphique* entre 1772 et 1773. Bien que les campagnes négrières de La *Marie-Séraphique* ne soient pas particulièrement exceptionnelles par rapport aux autres navires, les auteurs ont ici cherché à capter l'image et les résultats obtenus par ses nombreux voyages. La double représentation du navire mouillé sur rade et la coupe permettent de comprendre l'organisation du pont et de l'entrepont dont on comprend bien la séparation entre ce qui est de l'ordre du matériel et du logement (équipage et captifs). La présence des canots vides de vivres indique qu'il s'agit ici de potentiels acheteurs, propriétaires fonciers, fonctionnaires, officiers civils et militaires ou hommes de loi, venus effectuer une transaction à bord de La Marie Séraphique. Sont également présents des « petits Blancs », soit des charpentiers, cabaretiers, aubergistes, maçons, menuisiers, ... Cependant, s'il est avéré que certaines ventes d'esclaves se déroulaient effectivement à bord même des navires, l'image donnée ici de cette étape de la traite négrière semble particulièrement positive, les rapports entre captifs et acheteurs ou équipage paraissant très cordiaux. Sur la proue du navire, un officier de la marine indique de la main à un captif la vue du Cap, de même, une femme de dos, noblement vêtue et dont la peau est de couleur blanche, semble prendre un captif par la taille. On peut relever la présence d'anciens captifs ayant intégré les rangs de domestiques, cela semble être le cas pour deux jeunes femmes et deux jeunes hommes dont la petite taille pourrait induire qu'il s'agit d'enfants.

On peut ainsi se questionner sur l'authenticité de la scène représentée et le témoignage de la traite semble ici davantage être une vision détournée dans un autre but : hommage en mémoire de l'épouse de l'armateur (Marie-Anne Séraphique), Jacques-Barthélémy Gruel, qui a donné son nom au navire ? Complaisance d'un dessinateur à l'égard de l'armateur ? Ce document est en tout cas exceptionnel par la précision des données concernant son chargement et sa description de la réalité du transport de captifs en mer durant le *Middle Passage*. Ils sont 350 lors de l'embarquement en Angola logés dans des parcs non-mixtes qui mesurent respectivement 23 pieds (environ 7 m) de long pour les hommes, et 41 pieds (environ 12 m) pour les femmes. Le nombre de femmes étant bien inférieur à celui des hommes (74 pour 201), il semble probable que les enfants soient logés avec ces dernières (75 au total). Seuls 333 captifs arrivent sains et saufs au Cap, 7 ayant péri lors de la traversée et pendant la vente (5 hommes, 1 femme et 1 petit garçon), 10 étant donnés comme port-permis suivant les ordres de l'armateur. Le bilan humain global des captifs questionne sur les conditions de traversée : l'armateur pratique-t-il peu les sanctions exemplaires à l'égard des captifs ? Les conditions de traversée étaient-elles meilleures que d'habitude ? Les maladies à bord n'ont-elles pas eu d'effets sur la mortalité des captifs ?

✓ **Portée du document**

Les représentations de la traite négrière étaient à l'époque très rares, non parce qu'elles choquaient, mais parce que ce commerce était au contraire très largement perçu comme légitime et même banal. Les images de la *Marie-Séraphique* sont donc exceptionnelles et ont acquis un statut particulier, presque iconique, dans l'historiographie négrière. A l'inverse de réalisations, comme celle du *Brooks*, il semble peu probable que nous soyons ici en présence d'un document ayant pour objectif de dénoncer la traite ou d'insister sur la condition des passagers réduits en esclavage une fois arrivés aux Amériques. L'objectif semble davantage dans la valorisation d'un ouvrage maritime qui fait la fierté de l'armateur et de son équipage, louant notamment ses réussites financières et son importance pour le port français de Nantes.

ZOOM : Les ports français dans la traite atlantique, l'exemple du port de Nantes.

L'exemple français permet de saisir l'importance des ports dans le commerce négrier européen. Moyen efficace de lutte contre le quasi-monopole britannique sur la scène maritime, les ports de Nantes, Bordeaux, Le Havre et La Rochelle font l'objet d'une attention toute particulière de la couronne à partir des années 1670 ; au XVIIIe siècle, le compte s'élève à 17 ports qui participent au commerce triangulaire.

Avec 42% des expéditions négrières françaises entre 1707 et 1793 (soit environ 414 000 esclaves), Nantes joue un rôle non négligeable dans la traite française et sa renommée en est directement issue. Déjà en relation avec les Antilles qu'il ravitaillait en outils, morue, étoffes et bœuf salé au milieu du XVIIe siècle, les négociants nantais disposent de contacts dans les Indes occidentales mais ce sont surtout les conditions de navigation sur le lit de la Loire qui sont à l'origine de sa spécialisation dans la traite négrière qui va devenir, pour lesdits négociants, un moyen de s'enrichir très rapidement. En effet, en aval du fleuve, les navires à fort tonnage ne peuvent naviguer, c'est la raison pour laquelle les ports de Mindin, Paimboeuf ou encore Couëron, à proximité directe de Nantes, vont devenir des postes de départ ou d'arrivée.

Les retombées économiques de la traite se ressentent dans l'architecture de la ville. Les grandes bâtisses construites en tuffeau, surplombées de balcons de fer forgé, et abritant les négociants nantais tendent à renforcer la réputation de leurs propriétaires. La bourgeoisie aisée ayant réalisé d'importants bénéfices issus de la traite, se fait construire des hôtels particuliers luxueux (île Feydeau, quai de la Fosse) dont le mobilier sert de vitrine à sa réussite sociale.

La traite négrière ne doit pas pour autant éclipser les autres activités réalisées au port de Nantes à l'image de la pêche à la morue à Terre Neuve que les Nantes connaissent depuis le XVe siècle, ou encore l'activité corsaire qui reste importante.

Voir aussi l'article de l'Olivier Grenouilleau pour l'EHNE « Croissance et étapes du commerce colonial des ports français et de la traite atlantique au XVIIIe siècle » : <https://ehne.fr/fr/node/21937>

ZOOM : Chronologie de la traite négrière et de l'esclavage en France.

1441 : les premiers esclaves noirs sont ramenés au Portugal.

1454 : bulle pontificale du pape Nicolas autorisant la pratique par le Portugal du commerce du « Bois d'ébène ».

1533 : le pape Paul III condamne toute forme d'esclavage.

1642 : Richelieu fonde la Compagnie Française de l'Orient ; Louis XIII autorise la traite des esclaves et l'esclavage dans les possessions françaises.

1673 : création de la Compagnie du Sénégal transportant les Noirs aux Antilles et en Guyane.

1684 : création de la Compagnie de Guinée transportant des Noirs aux Antilles et en Guyane.

1685 : mise en place du « Code Noir » codifiant le statut de l'esclave auquel est dénié toute personnalité civique et juridique.

Milieu du XVIIIe siècle : l'esclavage et la traite sont de plus en plus critiqués.

1788 : en France, création de la société des Amis des Noirs.

Mars-Avril 1789 : rédaction des cahiers de doléances ; entre 50 et 60 000 rédigés évoquent l'esclavage des Noirs.

22 août 1789 : insurrection des esclaves de Saint-Domingue.

26 août 1789 : proclamation des droits de l'Homme et du citoyen ; le club Massiac parvient à suspendre l'application de ladite déclaration aux colonies.

1792 : proclamation d'un décret accordant aux hommes libres de couleur l'égalité civile.

1793 : abolition de l'esclavage à Saint-Domingue sous la pression des esclaves.

4 février 1794 : la convention abolit l'esclavage dans toutes les colonies françaises.

1802 : Napoléon Bonaparte rétablit l'esclavage dans les colonies françaises ; il envoie des forces expéditionnaires à Saint-Domingue et en Guadeloupe.

1804 : indépendance de Saint-Domingue qui prend le nom d'Haïti et devient la première République noire de l'histoire.

1818 : loi interdisant la traite négrière en France.

1839 : condamnation de la traite par le pape Grégoire XVI.

27 avril 1848 : en France, décret du gouvernement provisoire abolissant l'esclavage.

ZOOM : L'économie de plantation, vivre aux « isles »

La finalité de la traite négrière réside dans la constitution d'une main-d'œuvre servile capable de soutenir l'économie de plantation lancée par la colonisation européenne dans un contexte plus large de « guerre du sucre » à l'aube du XVIIIe siècle. Le terme de plantation désigne alors l'ensemble des structures agricoles qui ont pour vocation de produire en grande quantité des denrées destinées à l'exportation vers l'Europe et ce, par l'utilisation d'esclaves. Parmi les denrées produites on retrouve la canne à sucre, le tabac, l'indigo, le coton, le cacao ou encore le café mais également de tissus à l'image des indiennes légères et colorées, très prisées dans les capitales européennes.

La plantation s'organise autour de différents éléments : la maison du maître surplombant le domaine agricole, les champs, le lieu de transformation du produit brut (canne à sucre, café, ...), les cases des esclaves et le moulin. Elle regroupe une centaine d'hommes et de femmes issu(e)s de la traite, d'âges très différents, et dont les tâches varient selon le lieu d'affectation, à savoir le grand atelier ou le petit atelier. Le grand atelier correspond à l'ensemble des activités liées au travail pénible du champ, ou « jardin », sous la surveillance du « commandeur » (ou manager) et au moulin qui, dans le cas de la canne à sucre, permet l'extraction du jus raffiné en sucre ou la réalisation de rhum. A l'inverse, le petit atelier, dans lequel sont rassemblées les femmes enceintes, les plus âgées, ou les enfants, est le lieu de réalisation de tâches plus légères à caractère souvent domestique. Les cases sont rudimentaires et insalubres, dénuées de tout confort. La violence est quotidienne et le manque de nourriture est fréquent. Ainsi, l'espérance de vie d'un(e) esclave dépasse rarement 10 années après l'arrivée dans la plantation.

Afin d'échapper à la dureté des conditions de vie, certains esclaves font le choix de la fuite : c'est le marronnage. Il faut distinguer le petit marronnage, qui correspond à des fuites de courte durée souvent à des fins de pêche ou de chasse, du grand marronnage qui, dans ce cas précis et à visée définitive, est puni par la mutilation ou par la mort selon le Code noir. Progressivement, le grand marronnage va avoir comme conséquence la constitution de petites communautés isolées d'esclaves en fuite.

L'activité dans les plantations, dont l'aspect lucratif tant pour les maîtres que pour l'Europe, est indéniable, fait l'objet d'une attention particulière de la part des souverains français sur toute la période. Ainsi, Louis XIII autorise ses sujets à pratiquer la traite de captifs convertis au christianisme dès 1642. Sous le règne de Louis XIV, le « Code noir » cherche à interférer dans les relations entre maîtres et esclaves en mettant au point un ensemble de lois touchant aux questions de statut, de logement ou encore de châtiments.

Voir aussi l'article de Bernard Michon pour l'EHNE « Les ports français et le développement de l'économie de plantation et de la traite » : <https://ehne.fr/fr/node/21934>

LES MOTS de la traite atlantique

Armateur : propriétaire, ou non, d'un navire qui a la charge de l'armer, de l'équiper pour le transport de marchandises, de passagers ou pour la pêche maritime.

Commerce triangulaire : traite négrière reliant l'Europe, l'Afrique et l'Amérique. Après avoir été troqués contre des produits européens en Afrique, les esclaves noirs sont vendus comme matières premières en Amérique.

Middle Passage : voyage transatlantique d'Est en Ouest vécu par les captifs à bord des navires négriers.

Navire négrier : navire destiné à embarquer les esclaves noirs depuis les côtes africaines jusqu'aux Amériques.

Parc à esclaves : partie de l'entrepont du navire négrier, généralement d'une hauteur maximale d'1m40, réservée aux captifs ; il existe un parc pour les hommes et un pour les femmes qui peuvent être parfois accompagnées des enfants.

Port négrier : port à partir duquel étaient organisées des opérations de traite négrière dans le cadre du commerce triangulaire.

◆ Pour mener la séquence

• en Quatrième Thème 1 « Le XVIIIe siècle : Expansions, Lumières et révolutions » - Chapitre 1 « Bourgeoisies marchandes, négoce internationaux et traite négrière au XVIIIe siècle »

✓ Quelles notions travaillées ?

Ces deux documents permettent d'aborder la question de la traite négrière transatlantique dans le cadre du commerce triangulaire. En travaillant sur les conditions de transport des captifs, l'étude du navire négrier la *Marie-Séraphique* permet d'évoquer l'importance des ports français dans la traite et les différents métiers liés à ce commerce, de la figure de l'armateur au maître d'esclaves dans les plantations. La gravure représentant le parc aux esclaves dans l'entrepont invite à interroger la dimension politique de ces documents, dans le courant plus large de l'abolitionnisme qui naît à la fin du XVIIIe siècle.

✓ Quelles mises en activité ?

A quel moment ?	Activité	Compétences
Amorce	<p>Analyser et comprendre un document (document statistique, illustration 1) afin d'insister sur la variété des formes de commerce maritime pratiquées dont la traite.</p> <p>Analyser et comprendre un document (illustration 1) : inscrire la <i>Marie-Séraphique</i> dans un parcours partant de Nantes au Cap, en passant par l'Angola pour introduire le commerce triangulaire.</p>	- Comprendre le sens général d'un document (D1, 2)
Analyse de document	<p>Lecture globale d'une image :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Illustration 1 : description de la <i>Marie-Séraphique</i> permettant d'illustrer deux notions : le commerce maritime mondial et l'influence nantaise (tableau de comptes et coupe), la traite négrière et la vente des esclaves (aquarelle supérieure) - Illustration 2 : description de l'agencement du parc à esclaves dans l'entrepont pour travailler sur les conditions de transport des captifs 	- Comprendre le sens général d'un document (D1, 2) - Identifier le document et son point de vue particulier (D1, 2)
Lecture croisée de deux documents	Questionner le sens implicite d'un document : comparer l'illustration 2 avec le document écho 2 afin d'identifier l'objectif de l'auteur et introduire la notion d'abolitionnisme.	- Identifier le document et son point de vue particulier (D1, 2) - Savoir que le document exprime un point de vue, identifier et questionner le sens explicite d'un document (D1, 2)
Réinvestissement	Questionner le sens implicite d'un document : réinvestir les observations faites sur l'illustration 2 dans le thème 2 « L'Europe et le monde au XIXe siècle » qui invite à traiter de la seconde abolition de l'esclavage de 1848.	- Savoir que le document exprime un point de vue, identifier et questionner le sens explicite d'un document (D1, 2)
Évaluation	<p>Inscrire les deux images dans le contexte plus global de la traite.</p> <p>Lecture globale de l'image dans le cadre du récit du transport des captifs.</p>	- Situer un fait dans une époque donnée ou une période donnée (D, 1, 2, 5) - Comprendre le sens général d'un document (D1, 2)

• **en Seconde** : Niveau seconde : Thème 2 : XVe-XVIe siècle : un nouveau rapport au monde, un temps de mutation intellectuelle. Chapitre 1 – L'ouverture atlantique : les conséquences de la découverte du « Nouveau Monde »

✓ **Quelles notions travaillées ?**

Les conséquences de la mise en valeur du « Nouveau Monde » ; l'esclavage et le système de traite atlantique ; la mise en réseau des territoires ; la circulation économique entre les Amériques, l'Afrique, l'Asie et l'Europe.

✓ **Quelles mises en activité ?**

À quel moment ?	Activité	Compétences
Amorce	<p>Projeter l'illustration 1 pour réactiver les connaissances du collège.</p> <p>A l'aide de la carte interactive construite par l'exposition « L'Abîme » réalisée par le musée du Château de Nantes (https://www.youtube.com/watch?v=oHQ7F7t26Xs&t=314s)</p> <p>Faire relever les grandes évolutions des circuits de la traite, afin d'identifier les principaux acteurs et lieux, et émettre des hypothèses sur les raisons poussant au déplacement des flux.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier et nommer des périodes historiques, les continuités et les ruptures chronologiques - Nommer et localiser les grands repères géographiques - Contextualiser – Mettre un événement en perspective - Construire des hypothèses
Support principal d'étude	<p>Confrontation entre deux documents : l'illustration 1 et la gravure représentant le <i>Brooks</i> de Liverpool.</p> <p>Les élèves sont invités à travailler en groupe sur l'une des deux illustrations en réutilisant la méthode de commentaire des documents iconographiques : contextualisation, description et analyse. Ils doivent ensuite se questionner sur les intentions de l'auteur.</p> <p>Lors d'une mise en commun à l'oral, les deux groupes comparent leurs conclusions respectives et sont amenés à se questionner sur la perception de la traite au XVIIIe siècle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Procéder à l'analyse critique d'un document - Confronter deux documents - Justifier des choix, une interprétation, une production
Support principal d'étude	<p>Utiliser une des deux représentations de la <i>Marie-Séraphique</i> au sein d'un ensemble documentaire plus vaste, pour faire construire aux élèves le récit historique de la traite.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Savoir lire un document iconographique - Employer les notions et le lexique appris - Mettre un événement en perspective

✓ Documents écho

• Document n°1 : Plat à barbe de la *Marie-Séraphique* en faïence, XVIIIe siècle

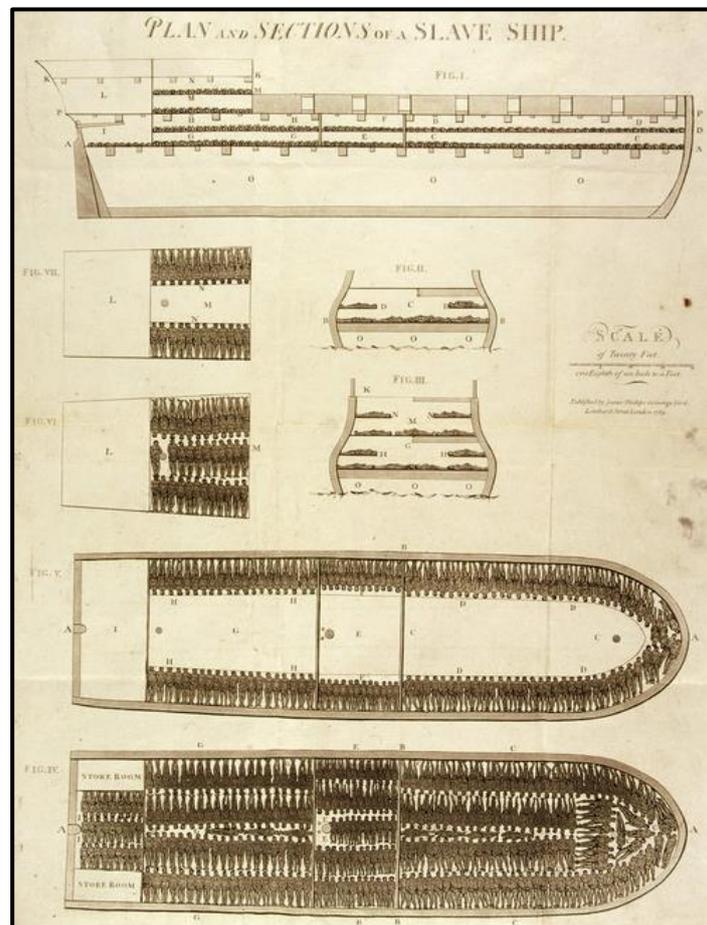
Le plat à barbe du Chantenaysien René Laporte, contremaître à bord.

Auteur(s) : Guillard, Alain (cliché), Château des Ducs de Bretagne, musée d'histoire de Nantes.



• Document n°2 : « Plan and Section of a Slave Ship », le *Brooks* de Liverpool, Gravure de propagande contre l'esclavage diffusée par la Society of Effecting the Abolition of the Slave Trade, 1789, musée d'Aquitaine, Bordeaux.

<https://histoire-image.org/etudes/plan-bateau-negrier-symbole-mouvement-abolitionniste>



◆ Pour aller plus loin

● Bibliographie

- Cortez (A.), Guillet (B.), Gualdé (K.), Lannes (C.), Rivalan (A.), Odonne (J.), *Enchaînés – Dans l'entrepont de la Marie-Séraphique*, Editions Petit à Petit, 2021
- Guillet Bertrand, *La Marie-Séraphique, navire négrier*, Nantes ; éditions MeMo, 2010.
- Rediker Marcus, *A bord du négrier, une histoire atlantique de la traite*, Seuil, 2013.

● Sitographie

- Présentation de l'ouvrage de Bertrand Guillet sur le site des Clionautes :
<https://clio-cr.clionautes.org/la-marie-seraphique-navire-negrier.html>
- Présentation de l'exposition L'abîme – Nantes dans la traite atlantique et l'esclavage colonial, 1707-1830 (octobre 2021 – juin 2022) sur le site du château de Nantes :
<https://www.chateaunantes.fr/expositions/labime/>
- Infographie animée réalisée à l'occasion de cette même exposition, représentant l'évolution des flux des navires négriers transatlantiques, de 1514 à 1866 :
<https://www.youtube.com/watch?v=oHQ7F7t26Xs&t=314s>
- Podcast réalisé pour l'exposition intitulé « À bord de la Marie-Séraphique » (fiction historiquement documentée d'une campagne de traite atlantique nantaise, qui fait entrer l'auditeur dans l'histoire à travers 7 personnages) : <https://www.chateaunantes.fr/podcast-a-bord-de-la-marie-seraphique/>

● Un roman accessible dès le collège

Alma, tome 1, Le Vent se lève, Timothée de Fombelle, Gallimard Jeunesse, 2020.

● Deux bandes dessinées exploitables en classe

- *Les passagers du vent, tome 5, Le bois d'ébène*, François Bourgeon, Glénat, 1984.
- *Enchaînés, Dans l'entrepont de la Marie-Séraphique*, Alexandrine Cortez, Petit à petit, 2021.