

Archives de l'esclavage : banquiers et assureurs français sont loin d'être aussi transparents

Aucune démarche similaire à celle du Lloyd's, qui a ouvert ses archives aux chercheurs étudiant la traite transatlantique, n'a été identifiée en France, pourtant troisième nation esclavagiste, après le Portugal et le Royaume-Uni.

Par [Eric Albert](#) (Londres, correspondance)

Outre le Lloyd's et la Banque d'Angleterre, d'autres grandes entreprises britanniques ont entamé un processus d'introspection similaire sur leur passé esclavagiste. NatWest, qui compte parmi ses origines une centaine de banques datant du XVII^e et du XVIII^e siècle, a mis en ligne une partie de ses archives de l'époque, reconnaissant ses liens avec l'esclavage, notamment par des prêts accordés à des propriétaires de plantations.

Cette transparence est nouvelle. En 2011, le Musée de Liverpool, qui venait d'ouvrir, avait décidé de se pencher sur le lien de la ville portuaire anglaise et de l'esclavage. Il avait exposé deux photos de la National Bank of Liverpool et de la Parr's Bank, lointaines ancêtres de NatWest. La légende soulignait que « *de nombreux banquiers de Liverpool étaient aussi des marchands qui possédaient des bateaux d'esclaves* ». NatWest avait demandé à retirer les images.

En France, cette transparence n'est pour l'instant pas à l'étude. « *A ma connaissance, aucune démarche similaire à celle du Lloyd's n'a été entreprise par des entreprises françaises* », témoigne Pierre-Yves Bocquet, le directeur adjoint de la Fondation pour la mémoire de l'esclavage, créée en 2019. Pourtant, souligne-t-il, « *ça bouillonne dans la recherche* », et « *il y a beaucoup d'intérêt du côté de la société civile* ».

Mais pour l'instant, le secteur privé bloque. Est-ce la crainte de s'exposer politiquement, et de provoquer des contre-attaques « antiwoke » ? Ou la preuve que les états-majors des grandes entreprises françaises ne sont pas très ouverts à la diversité et ne s'intéressent guère au sujet ?

Ancêtres d'entreprises actuelles

« *Pourtant, l'histoire coloniale française est au moins aussi riche que celle du Royaume-Uni* », insiste M. Bocquet. Au total, dans le sordide décompte de l'esclavage transatlantique, tenu par le site [slavevoyages.org](#), le Portugal est le premier pays responsable, avec plus de 5,8 millions d'êtres humains transportés entre 1501 et 1866, le Royaume-Uni, le second, avec plus de 3,2 millions, et la France, le troisième, avec près de 1,4 million. Les ancêtres d'entreprises actuelles se trouvaient nécessairement impliqués dans ce trafic.

BNP Paribas a récupéré la Banque des Pays-Bas, créée avant l'abolition effective de l'esclavage dans les colonies néerlandaises en 1873, ainsi que la Banque de la Guyane, créée par prélèvement sur l'indemnité versée aux propriétaires d'esclaves français en 1849. BPCE comprend dans ses ancêtres les banques de Martinique, de Guadeloupe et de La Réunion, créées par prélèvement sur l'indemnité versée aux propriétaires d'esclaves français en 1849.

Axa, le premier assureur français, trouve notamment dans ses racines la Compagnie d'assurances mutuelles contre l'incendie de Paris, dont l'un des fondateurs a fait fortune dans les plantations. L'entreprise réplique que le groupe n'a été créé qu'en 1985, et que le lien demeure très indirect. Contrairement au Lloyd's, qui était spécialisé dans l'assurance des navires, et donc très lié à l'esclavage, Axa est essentiellement née de la création des assurances contre les incendies. Elle a cependant entrepris

un travail de recherche sur son histoire sous la direction de Raymond Dartevelle, de l'université Panthéon-Sorbonne, à Paris, et « *le sujet de l'esclavage fait bien entendu partie des dimensions couvertes* », explique un porte-parole.

[Eric Albert\(Londres, correspondance\)](#)

Au Lloyd's, marché britannique de l'assurance, une plongée dans les archives de l'esclavage

Par [Eric Albert](#) (Londres, correspondance) Publié le 12 décembre 2023 à 04h15, modifié le 12 décembre 2023 à 07h07

L'institution financière a ouvert ses archives, révélant l'ampleur de sa responsabilité dans l'esclavage et l'importance de ce « commerce » pour le développement de l'économie britannique.

1897				
Januarius				
17 De Augusta	New York	Agente	200 50	C. John Haverin
23 De Aug	Alphora	London	100 8	W. H. Haverin
26 De Augusta	Lyons	Ditto	100 6	W. H. Haverin
28 De Aug	Thomas P. Denning	Winnipeg	150 25	W. H. Haverin
29 De Aug	London	Winnipeg	300 6	W. H. Haverin
30 De Aug	London	Winnipeg	200 10	W. H. Haverin
De Augusta	London	Winnipeg	100 25	W. H. Haverin
De Augusta	Ditto	Ditto	200	W. H. Haverin
Februarius				
3 De Augusta	Canaries	London	200 10	R. D. Haverin
De Augusta	London	London	300 10	W. H. Haverin
11 De Augusta	Canaries	London	200 10	W. H. Haverin
2 De Augusta	Spica	London	200 10	W. H. Haverin
De Augusta	Ditto	Ditto	200	W. H. Haverin
De Augusta	London	London	150 25	W. H. Haverin
1 De Augusta	Ditto	London	200 7	W. H. Haverin
9 De Augusta	Ditto	Ditto	250 10	W. H. Haverin
11 De Augusta	Ditto	Ditto	200 30	W. H. Haverin
De Augusta	Spica	London	100 5	W. H. Haverin
11 De Augusta	London	London	300 7	W. H. Haverin
De Augusta Maria	Ditto	London	300 5	W. H. Haverin
12 De Augusta	London	London	150 15	W. H. Haverin
De Augusta	London	London	200 5	W. H. Haverin

En 1807, un « livre des risques » d'Horatio Clagett, assureur individuel, consigne l'ensemble des voyages couverts. La première case comporte une lettre : « A » pour une marchandise bien arrivée. LLOYD'S COLLECTION

Le document est plus jauni d'un côté que de l'autre mais très bien conservé. Il s'agit d'un formulaire administratif à l'ancienne, pré-imprimé, avec des espaces vides à remplir. Un jour d'août 1794, Fermin de Tastet est entré dans le bâtiment du Royal Exchange, au centre de la City, pour négocier l'un de ces contrats d'assurance types. Rien que de plus banal pour ce riche marchand espagnol basé en Angleterre.

Son confrère Sebastian de Lasa y Irala, qui vit alors à La Havane, lui a demandé de s'occuper de couvrir les risques du *Guipúzcoa*, une frégate accostée à Liverpool, qui doit partir pour les côtes africaines et transporter des « *marchandises* » jusqu'aux Antilles. Seule particularité : il s'agit d'esclaves.

Fermin de Tastet a visiblement bien travaillé. « *Au nom de Dieu, Amen* », comme débute le contrat, un accord est trouvé. Une vingtaine d'assureurs se sont rassemblés pour couvrir les risques. Le navire est assuré à hauteur de 3 500 livres, soit 450 000 euros d'aujourd'hui. « *Les esclaves sont valorisés 45 livres chacun* », précise une note écrite à la main. Soit environ 5 000 euros actuels. Le nombre d'esclaves transportés, bien qu'incertain, est estimé autour de trois cents.

Preuve que le secteur de l'assurance était déjà bien développé, tout était prévu, jusqu'au plus glaçant des détails. En cas de mort d'un esclave à la suite d'une rébellion, sa valeur était assurée, au-delà d'une franchise de 5 %. Si la mort se déroulait sur l'un des canots utilisés pour transporter les hommes entre le bateau et la terre ferme, un lieu jugé plus risqué, la franchise passait à 10 %. La « *guerre* », le « *piratage* » et la « *baraterie* » (mauvaise conduite de l'équipage) étaient couverts.

En revanche, une « *simple* » mort naturelle sur le bateau, notamment de maladie, était exclue de la police d'assurance, parce qu'elle était trop commune. Selon l'estimation de la base de données Transatlantic Slave Trade, qui détaille le transport des 12,5 millions de personnes victimes de la traite humaine transatlantique, 12,2 % des esclaves sont morts pendant la traversée. L'hécatombe était d'une telle ampleur que les risques étaient trop élevés pour les assureurs.

L'assurance, élément-clé de l'esclavage

Dans l'histoire de l'esclavage, le contrat d'assurance signé par Fermin de Testet est l'un des seuls retrouvés complets, détaillés, contenant la liste des assureurs et les calculs de la « *valorisation* ». « *Ce document montre l'horreur et la violence de l'esclavage, mais aussi la nécessaire sophistication qui l'a rendu possible* », estime Alexandre « Sasha » White.

Le 8 novembre, cet historien américain de l'université Johns-Hopkins de Baltimore a conclu plus de deux années de recherche dans les archives du Lloyd's, le grand marché britannique de l'assurance. Son travail fait suite aux [excuses officielles présentées par l'institution en juin 2020 pour sa responsabilité dans le trafic d'esclaves](#).

« *C'était une période ignoble et honteuse dans l'histoire britannique, ainsi que la nôtre, et nous condamnons les fautes indéfendables de cette période* », reconnaissait alors le Lloyd's. Les manifestations de Black Lives Matter, aux Etats-Unis puis au Royaume-Uni, et la statue d'un marchand d'esclaves jetée à l'eau par la foule à Bristol avaient remis le sujet à l'ordre du jour, provoquant un début d'introspection de plusieurs institutions financières britanniques.

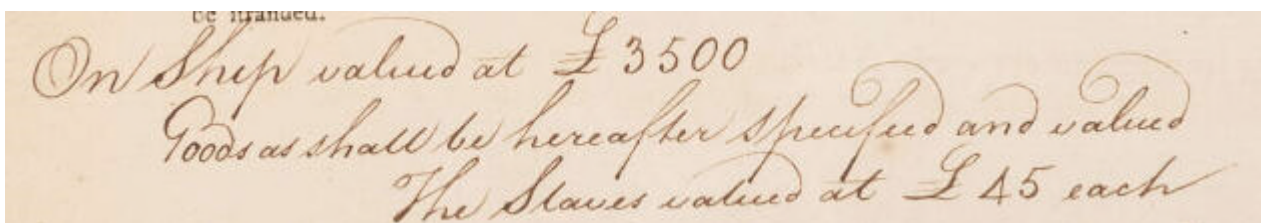
Lire aussi le reportage : Article réservé à nos abonnés [A Bristol, une statue tombe, le passé négrier refait surface](#)

Ajouter à vos sélections Ajouter à vos sélections

Au-delà de ses excuses, le Lloyd's a décidé d'ouvrir ses archives. Sous la direction de M. White, plusieurs historiens de l'université Johns-Hopkins se sont penchés dessus, mettant au jour la froide et implacable logique financière derrière la traite humaine. Son travail a abouti à [une présentation en ligne très éducative et détaillée des archives, intitulée « Underwriting Souls »](#) (« assurer les âmes »). Détail important, le travail des historiens n'a pas été financé par le Lloyd's, mais par la fondation américaine Mellon et par l'université Johns-Hopkins. « *Il était vital que nous ne recevions pas d'argent du Lloyd's, pour qu'il n'y ait pas le moindre conflit d'intérêts* », explique M. White.

De cette plongée dans les archives, l'historien tire une conclusion principale : « *Les risques financiers du trafic d'esclaves étaient très importants, parce que beaucoup mouraient ou se rebellaient. Sans le Lloyd's et ses assurances, il aurait été très difficile de faire fonctionner ce commerce.* »

L'histoire sinistre du *Guipúzcoa* l'illustre. Le 15 mai 1795, après avoir acheté ses esclaves en Angola, le navire a été attaqué et capturé par la marine française près des côtes africaines. Le *Lloyd's List*, le journal qui tient à jour (aujourd'hui encore) l'ensemble des voyages de la marine marchande, note qu'un escadron français a attaqué et détruit une série de navires, dont celui-là. Le sort des esclaves n'est pas certain, mais M. White pense qu'ils ont été libérés.



On Ship valued at £ 3500
Goods as shall be hereafter specified and valued
The Slaves valued at £ 45 each

D'après le contrat, le « *Guipúzcoa* » est assuré à hauteur de 3500 livres et stipule : « Les esclaves sont valorisés 45 livres chacun ». LLOYD'S COLLECTION

Comme pour tout sinistre, l'assureur a alors fait son travail. Il dépêche un expert, John Shoolbred, le secrétaire de la Compagnie des marchands de commerce avec l'Afrique, afin de « *fixer la valeur des biens appartenant au Guipuzcoa* ». Après évaluation, les assureurs ont accepté de compenser le propriétaire. Sur le document, un à un, le nom de chacun des assureurs est rayé au fur et à mesure que les paiements sont effectués.

Le Lloyd's, lié à l'esclavage dès ses débuts

Dès son ouverture, cette institution est impliquée dans l'esclavage. Au départ, il s'agit d'un simple café, qui appartient à un certain Edward Lloyd, mentionné pour la première fois dans la *London Gazette* en 1688. Le

débit de boissons est alors proche du port de Londres et les marchands s’y retrouvent pour négocier leurs affaires : prêts, ventes aux enchères de bateaux (la vente se termine quand une bougie a fini de se consumer) et assurances, donc. Le « nouveau monde » américain est en pleine colonisation, les plantations de cannes à sucre se développent et la traite humaine sous-tend toute cette économie.

A Londres, des esclaves tentent régulièrement de s’enfuir des bateaux qui sont à quai et le café d’Edward Lloyd semble être un lieu incontournable pour leur recherche. Celui-ci est mentionné au moins vingt fois dans la *London Gazette* comme un lieu pour aller récupérer un asservi. Ainsi, en 1761, après deux évasions, une petite annonce est passée dans ce journal : « *Quiconque pourra donner des informations sur les nègres précités à Gustavus Barton, au café de Lloyd, afin de les appréhender, recevra une récompense de quatre guinées ainsi que leurs frais.* »

Dans les années 1770, le Lloyd’s se spécialise exclusivement dans l’assurance, se rapprochant de sa forme moderne. L’endroit n’est pas une entreprise, mais un marché : il s’agit d’un lieu où de riches individus se retrouvent pour accepter – ou non – d’assurer certaines marchandises. Généralement, plusieurs dizaines d’entre eux se regroupent pour partager les risques.

L’un de ces assureurs individuels est Horatio Clagett. Son « livre des risques », où sont soigneusement consignés l’ensemble des voyages qu’il a couverts, était dans les archives. La majorité de son travail concerne des matières premières (blé, graines...) mais dans 59 cas, il s’agissait d’esclaves. Chaque colonne note soigneusement le lieu de départ du bateau, celui d’arrivée, le montant assuré, la prime d’assurance... Et la toute première case comporte une lettre : « A » pour signaler une marchandise bien arrivée, « L » (« Loss ») pour perdue, et « C » pour capturée. La tenue du livre est impeccable et les esclaves sont traités exactement comme les autres marchandises.

Un esclave jeté par-dessus bord est assurable

Parmi les découvertes réalisées par M. White et son équipe, une surprise a été de s’apercevoir des liens très étroits entre les assureurs de Londres et de Liverpool, preuve une fois de plus que cette industrie était très sophistiquée. Les historiens ont notamment recoupé le « livre des risques » de M. Clagett avec un autre livre des risques d’un assureur basé à Liverpool, sans doute celui d’un certain Solomon D’Aguilar. A leur surprise, les historiens ont découvert que les deux hommes avaient co-assuré les mêmes bateaux à de nombreuses reprises. « *Cela suggère qu’il existait un réseau d’assureurs bien plus large qu’on ne l’imaginait, alors que jusqu’à présent, les centres de Londres et de Liverpool étaient considérés comme largement séparés* », note M. White.

Dans cette implacable logique financière, l’étape suivante était... l’ouverture de litiges. L’un des plus connus concerne l’insupportable barbarie qui s’est déchaînée au bord du *Zong*, un navire qui a quitté le port de Liverpool en septembre 1781. Quatre cent soixante-dix esclaves sont dans ses soutes. Des tempêtes et des erreurs de navigation mènent au désastre. « *Après douze semaines, et toujours en mer, sept des dix-sept membres d’équipage étaient morts* », écrivent les historiennes Pat Hudson et Maxine Berg dans un récent livre (*Slavery, Capitalism and the industrial revolution*, Wiley, 2023, non traduit). L’eau commence à manquer. Le capitaine choisit alors de jeter par-dessus bord soixante esclaves mourants. Puis, d’autres. Et encore d’autres.

Au total, 122 captifs sont ainsi noyés au milieu de l’Atlantique. Outre la détresse du bateau, une raison purement financière et comptable vient expliquer ces meurtres. « *Les esclaves qui mouraient à bord n’étaient pas couverts par l’assurance, mais ceux jetés par-dessus bord “afin de protéger la sécurité du bateau” l’étaient* », expliquent les autrices. Le propriétaire du *Zong* en était parfaitement conscient. Après la catastrophe, il s’est retourné vers les assureurs pour leur demander compensation. Le drame est connu parce que ces derniers ont refusé, et qu’un procès s’est ouvert.

Le capitaine et son équipage ont même été mis en examen pour meurtre. Mais le juge a rejeté ce chef d'accusation parce que les esclaves n'étaient pas considérés comme des êtres humains, mais comme des marchandises. Dans son verdict, il souligne qu'il s'agissait de « *la même chose [que] si des chevaux avaient été jetés par-dessus bord* ». Comme pour toute industrie, ce scandale a débouché sur... une nouvelle régulation, avec l'imposition d'un nombre maximum d'esclaves pouvant être transportés dans un même bateau.

L'esclavage, clé du développement de la finance

Le travail autour des archives du Lloyd's fait partie d'une prise de conscience plus large parmi les historiens du poids de l'esclavage dans le développement de la Grande-Bretagne des XVII^e et XVIII^e siècles. Non seulement l'argent des colonies a aidé la croissance, mais il a aussi profondément changé le fonctionnement du capitalisme, en particulier à la City. « *La relation allait dans les deux sens : la finance a très largement stimulé le trafic d'esclaves, mais le trafic a aussi apporté des innovations dans la finance* », explique Pat Hudson, professeure émérite à l'université de Cardiff.

Ainsi, pour développer des plantations dans les Antilles, il fallait de très importants capitaux, afin d'acheter la terre, les esclaves, planter les cannes à sucre, les transformer, les exporter... Face à ce besoin, le marché des prêts est rapidement devenu beaucoup plus sophistiqué. De même, les propriétaires anglais étant souvent loin de leurs exploitations, ils demandaient donc des comptes précis, ce qui a développé la comptabilité moderne. L'assurance s'est révélée essentielle, et les Britanniques se sont mis à dominer ce marché mondial, allant jusqu'à assurer des navires français ou hollandais, malgré l'atmosphère de concurrence frontale entre les empires.

S. G. Printed according to the Form revised and confirmed at New Lloyd's, on the 12th of January, 1779.

In the Name of God, Amen. *Fermin de Tastet Esq. Co.*
 as well in *his* own Name, as for and in the Name and Names of all and every other Person or Persons to whom the same doth, may, or shall appertain, in Part or in All, doth make assurance, and them, and every of them to be Insured, left or not left, at and from

Saverpool to the Coast of Africa, during her stay of three Months and at if from thence to her port or ports of discharge in the Island of Cuba

Upon any Kind of Goods and Merchandizes, and also upon the Body, Tackle, Apparel, Ordnance, Munition, Artillery, Boat, and other Furniture, of and in the good Ship or Vessel called the *Guipúzcoa* whereof is Master, under God, for this present Voyage, *P. Labraza Du Fresno* or whatsoever else shall go for Master in the said Ship, or by whatsoever other Name or Names the said Ship, or the Master thereof, is or shall be named or called, beginning the Adventure upon the said Goods and Merchandizes from the Landing thereof aboard the said Ship, at *Saverpool in Africa* upon the said Ship, &c. at *if from Saverpool in Africa* and so shall continue and endure, during her Abode there, upon the said Ship, &c. And further, until the said Ship, with all her Ordnance, Tackle, Apparel, &c. and Goods and Merchandizes whatsoever shall be arrived at *Africa and her port or ports of discharge* upon the said Ship, &c. until she hath moor'd at Anchor Twenty-four Hours in good Safety; and upon the Goods and Merchandizes, until the same be there discharged and safely landed. And it shall be lawful for the said Ship, &c. in this Voyage, to proceed and sail to and touch and stay at any Ports or Places whatsoever without Prejudice to this Insurance. The said Ship, &c. Goods and Merchandizes, &c. for so much as concerns the Assureds, by Agreement between the Assureds and Assurers in this Policy are and shall be valued at *In case of capture, a declaration of her being carried into port to be deemed a sufficient warrant to recover the Loss.*

Touching the Adventures and Perils which we the Assurers are contented to bear, and do take upon us in this Voyage; they are of the Seas, Men of War, Fire, Enemies, Pirates, Robbers, Thieves, Jettisons, Letters of Mart and Counter Mart, Surprizals, Takings at Sea, Arrivals, Restraints and Detainments of all Kings, Princes and People, of what Nation, Condition or Quality soever; Barratry of the Master and Mariners, and of all other Perils, Losses and Misfortunes, that have or shall come to the Hurt, Detriment or Damage of the said Goods and Merchandizes and Ship, &c. or any Part thereof. And in Case of any Loss or Misfortune, it shall be lawful to the Assureds, their Factors, Servants and Assigns, to sue, labour and travel for, in and about the Defence, Safeguard and Recovery of the said Goods and Merchandizes and Ship, &c. or any Part thereof, without Prejudice to this Insurance; to the Charges whereof we the Assurers will contribute each one according to the Rate and Quantity of his Sum herein Assured. And it is agreed by us the Insurers, that this Writing or Policy of Assurance shall be of as much Force and Effect as the surest Writing or Policy of Assurance heretofore made in *Lombard-street*, or in the *Royal-Exchange*, or elsewhere in *London*. And so we the Assurers are contented, and do hereby promise and bind ourselves, each one for his own Part, our Heirs, Executors, and Goods, to the Assureds, their Executors, Administrators, and Assigns, for the true Performance of the Premises, consenting ourselves paid the Consideration due unto us for this Assurance by the Assured at and after the

Rate of *Twenty Guineas per Cent*

In witness whereof we the Assurers have subscribed our Names and Sums Assured in London.

N. B. Cere, Fish, Salt, Fruit, Flour and Seed, are warranted free from Average, unless general, or the Ship be stranded.—Sugar, Tobacco, Hemp, Flax, Hides and Skins, are warranted free from Average, unless Five Pounds per Cent, and all other Goods, also the Ship and Freight are warranted free of Average unless general, or the Ship be stranded.

*On Ship valued at £3500
 Goods as shall be hereafter specified and valued
 The Slaves valued at £45 each*

*Le 20. M. de la ... 1779.
 Le 20. M. de la ... 1779.
 Le 20. M. de la ... 1779.*

Le contrat d'assurance du « Guipúzcoa » signé par le marchand Fermin de Tastet en 1794. LLOYD'S COLLECTION

« Le Lloyd's générant six millions de livres [environ 500 millions d'euros aujourd'hui] de primes d'assurance par an en moyenne entre 1793 et 1807 [date à laquelle le commerce des esclaves a été interdit en Grande-Bretagne] », note M^{me} Hudson. Pour elle, l'impact de cette traite humaine était « systémique » : « Sans l'esclavage, la révolution industrielle aurait eu lieu mais sans doute plus tard, et de façon différente. Le secteur financier n'aurait peut-être pas été aussi dominant en Grande-Bretagne. »

A quelques centaines de mètres du Lloyd's, une exposition au Musée de la banque d'Angleterre depuis avril 2022 expose ces liens profonds entre la City et l'esclavage. Si la banque centrale n'était pas au cœur du trafic, une importante partie de ses dirigeants, tous de riches banquiers de l'époque, avaient fait fortune de cette manière. Humphry Morice, surnommé « le prince des esclavagistes », est sans doute le plus connus d'entre eux. L'homme, dont le portrait montre un gentilhomme à la grande perruque bouclée et au visage sévère, a été tour à tour membre du conseil d'administration, vice-gouverneur et gouverneur de la banque d'Angleterre dans les années 1720. Au total, M. Morice a participé au financement de 103 voyages d'esclaves, soit environ 30 000 hommes, femmes et enfants. Ironie de l'histoire, une large

partie de sa responsabilité serait restée inconnue s'il n'avait pas détourné de la banque près de 29 000 livres (7 millions d'euros actuels), ce qui a mené à un procès et à la saisie de nombreux documents.

Cette domination des marchands d'esclaves sur la banque d'Angleterre ne fera ensuite que progresser. Dans les années 1790, près de la moitié de ses gouverneurs et membres du conseil d'administration venait de ce secteur. L'institution, chargée notamment d'éviter les paniques financières, est aussi venue au secours de nombreuses banques au cours du XVII^e siècle, plusieurs ayant misé trop gros sur le trafic triangulaire avec les Caraïbes.

Les difficultés de la réparation

Une fois le travail de mémoire réalisé, une autre question se pose : comment compenser ou offrir des réparations à ce que la loi française considère depuis 2001 comme un crime contre l'humanité ? Outre son travail de mémoire, Lloyd's a décidé d'attribuer 52 millions de livres (60 millions d'euros) à des projets axés sur le soutien à la diversité. Environ 40 millions seront versés sous forme de deux fonds, l'un à la Banque africaine de développement, l'autre à la Banque de développement interaméricaine.

Le reste est géré directement par le Lloyds. Une partie sera consacrée à l'éducation : des tournées sont prévues dans les écoles, pour exposer la responsabilité du Lloyd's en particulier et plus généralement de la City dans le trafic d'esclaves ; au siège de l'institution, un petit mémorial, présentant quelques-unes des archives les plus importantes, a été mis en place.

Une autre partie va à la formation. Il s'agit d'apporter des bourses d'étude à des jeunes issus des minorités ethniques, mais aussi d'embaucher plus de personnes issues des minorités ethniques, avec une « *ambition* » à terme d'en faire à terme le tiers des recrutements. « *C'est un début et aucune compensation ne pourra jamais faire pardonner l'esclavage* », reconnaît Mark Lomas, le responsable de ce programme au Lloyd's.

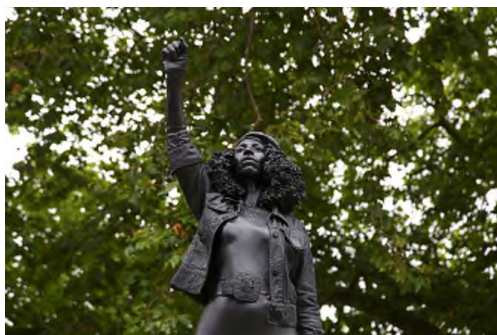
Ne faudrait-il pas mieux essayer de payer des réparations aux descendants des esclaves ? « *L'un des principaux problèmes est que les archives sont extrêmement parcellaires* », souligne M. Lomas. Difficile d'identifier clairement les descendants des 12 millions d'esclaves et lesquels sont passés par des bateaux assurés par le Lloyd's. Par ailleurs, conclut M. Lomas, dans ses discussions avec des associations sur la meilleure façon de répondre à ce passé esclavagiste, la plupart préféraient de l'aide pour « *améliorer le futur, puisqu'on ne peut pas changer le passé* ».

[Eric Albert](#)

Plongée dans les archives de l'esclavage du Lloyd's : comment chercheurs et artistes ont tenté d'humaniser les esclaves réduits à des numéros

Des dessins, des écrits, et des poèmes ont été produits pour accompagner le travail des historiens sur les documents historiques d'assurance du Lloyd's portant sur la traite des Africains.

Par [Eric Albert](#) (Londres, correspondance)



Une statue d'un marchand d'esclaves britannique, déboulonnée par des manifestants antiracistes à Bristol en juin 2020, a été remplacée le 15 juillet 2020 par celle d'une femme noire qui a contribué à sa destruction. GEOFF CADDICK / AFP

Des chiffres. Des lignes glaciales documentant avec précision le trafic des esclaves. Le coût des bateaux. Le prix de l'assurance. Les ports de départ et d'arrivée des navires. « *Mais jamais les esclaves ne sont évoqués comme des êtres humains* », souligne Alexandre « Sasha » White, de l'université John-Hopkins, qui vient de terminer l'étude des archives du Lloyd's et de son passé esclavagiste. La somme des documents décrypte la « marchandisation » de 12,5 millions d'Africains envoyés de force de l'autre côté de l'Atlantique et considérés comme une simple matière première.

C'est pour essayer de résister à cette froideur déshumanisante que M. White et son équipe ont tenu à faire appel à un groupe d'artistes et d'écrivains, afin d'imaginer ces vies oubliées. Le résultat se trouve dans un petit livre, *Uprising and Resistance* (Ink Sweat and Tears, 2023, non traduit), publié en parallèle des recherches sur les archives. Faute d'en savoir plus, il s'agit d'une « *affabulation critique* », reconnaît le livre, réalisée sous la direction du poète britannico-nigérian Gboyega Odubanjo, brusquement décédé en août. « *Quand l'histoire se perd, l'art et la poésie prennent place* », peut-on lire dans l'ouvrage.

Ainsi, le poète britannique Keith Jarrett (sans rapport avec le musicien américain) imagine une série d'e-mails à l'humour grinçant envoyés à Fermin de Tastet, l'homme qui a négocié un contrat d'assurance pour le *Guipúzcoa*, navire transportant des esclaves. « *Ce contrat est... troublant ? Déroutant ? Je mesure mes mots, blanco. J'ai fait quelques calculs rapides. (...) Des esclaves "valorisés à 45 livres chacun". Franchement, Fermin, est-ce que tu as eu l'impression de faire une bonne affaire ? La valeur totale du bateau estimée à un quart de million – c'est énorme ! Mais sens-tu le frisson de ton avenir (...) qui pose ses mains sur la terre qui recouvre ta tombe, qui se resserrent pour demander des comptes ?* »

« Leur redonner leur dignité »

L'illustratrice Jess Nash a réalisé trois délicates peintures mettant en scène des Africains se préparant à résister à leur capture. « *Dès le début de ce projet, je voulais apporter une autre histoire des personnes asservies, leur redonner leur dignité autant que possible* », écrit-elle. En consultant les archives du Lloyd's,

elle a été particulièrement frappée par les nombreuses rébellions d'esclaves sur les bateaux, listées avec froideur dans les registres.

Lire aussi : Article réservé à nos abonnés [Sur l'esclavage, les institutions financières françaises sont loin de l'exercice de transparence des Britanniques](#)

Ajouter à vos sélections Ajouter à vos sélections

« *Tellement d'asservis ont combattu, dans une résistance stratégique et c'est devenu le centre de mon attention.* » Elle peint ainsi trois Africains réunis sur une plage, pour discuter des préparatifs en cas d'attaque de colons ; elle montre ensuite une cuisinière, qui apprend à glisser du poison dans la nourriture pour éventuellement piéger un équipage qui la capturerait ; elle dessine enfin une « *opération de sauvetage par les kroomens* », du nom de ces marins qui ont mené des opérations contre les navires de l'esclavage.

Autre exemple enfin, la poétesse Courtney Conrad imagine une vente aux enchères d'esclaves, qu'elle décrit dans un texte puissant et émouvant (traduit ici librement) : « *On ne vend que de l'or noir ici/Est-ce que je peux avoir est-ce que je peux avoir/Une fois, deux fois, adjudé vendu vendu vendu/ (...) Bœuf bœuf corps corps corps porc porc/Farine farine corps corps corps pois pois/Riz riz corps corps corps igname igname.* »

[Eric Albert\(Londres, correspondance\)](#)