



UNIVERSITE D'ABOMEY-CALAVI
(UAC)

=°=°=°=°=°=°=°=

FACULTE DES LETTRES, ARTS ET SCIENCES HUMAINES
(FLASH)

=°=°=°=°=°=°=°=

DEPARTEMENT D'HISTOIRE ET D'ARCHEOLOGIE
(DHA)

=°=°=°=°=°=°=°=

OPTION : HISTOIRE

=°=°=°=°=°=°=°=

MEMOIRE DE LICENCE

THEME

LECTURES EUROPÉENNES DE LA PRATIQUE DU VOL
SUR LA CÔTE DES ESCLAVES (XVII^e-XIX^e SIECLE)

Présenté par :

Francine AKPA

Sous la direction de :

Agossou Arthur VIDO

Assistant au DHA

Année Académique : 2015-216

Dédicace

A

Notre fille Lily-Rose LAWSON

A

Notre feu père Kindji AKPA

A

Notre très chère mère Véronique FIOGBE

Remerciements

Cette modeste étude est une entreprise dont la réalisation a eu lieu grâce à certaines personnes. Ce n'est donc pas le fruit de notre seul effort. Nous exprimons tout d'abord notre profonde et chaleureuse gratitude à Dieu tout puissant, qui n'a pas cessé de nous exaucer.

Merci sincèrement à notre maître de mémoire, M. Arthur VIDO pour s'être investi dans ce travail et ses encouragements. Il nous a donné les armes nécessaires pour atteindre notre objectif.

Nous formulons nos sincères remerciements à l'endroit de tous ceux qui nous ont aidé et soutenu durant notre parcours. Nous pensons à Sévérin, Jeanne, François, Léocadie AKPA et Viviane ESSOU. Que la bénédiction de Dieu descende sur vous.

Nous remercions sincèrement Romaric Cédric ADJOVI pour toute son aide.

Merci à tous les enseignants du département d'Histoire et d'Archéologie qui ont assuré notre formation durant ces trois dernières années.

Nos remerciements vont également à l'endroit de tous nos camarades, surtout ceux de notre promotion.

Sommaire

Dédicace	1
Remerciements	2
Introduction	4
CHAPITRE I :ORIGINE ET DIFFÉRENTES TECHNIQUES DE VOL SUR LA CÔTE DES ESCLAVES.....	8
CHAPITRE II :LES SANCTIONS LIÉES A LA PRATIQUE DU VOL SUR CÔTE DES ESCLAVES.....	17
Chapitre III : LES DIFFÉRENTS MODES DE PRÉVENTION DU VOL	25
Conclusion.....	35
RÉFÉRENCE BIBLIOGRAPHIQUE.....	36
Liste des cartes	39

Introduction

La création de l'Université de Strasbourg en France en 1929 par Lucien Febvre et Marc Bloch a élargi les champs d'action des historiens. 1929, dans l'univers de la science historique, constitue non seulement une étape charnière mais aussi et surtout le début de la multiplication et de la diversification des sujets de recherche pouvant intéresser l'historien. C'est ainsi qu'est né, entre autres disciplines, l'histoire des mentalités. Il s'agit là d'une nouvelle spécialité de l'histoire qui regroupe plusieurs domaines¹. C'est en quelque sorte, une conception révolutionnaire de l'histoire.

S'il est vrai que dans les autres pays, notamment européens, de nombreux écrits ont été consacrés à cette nouvelle spécialité de la science historique, l'historiographie béninoise est très pauvre, sinon orpheline, en matière d'histoire des mentalités ou des représentations. Elle tarde "rentrer dans la danse". En effet, très peu de chercheurs s'intéressent à la chose. Cependant, quelques travaux ont abordé certains aspects de l'histoire des mentalités au Bénin. C'est dire qu'en la matière, nous ne nous prétendons pas faire œuvre de pionnier. Notons, en premier lieu, les articles de l'historien béninois Félix Iroko dans l'hebdomadaire *La Croix du Bénin*. Il y a d'abord *Histoire des mentalités et historiographie béninoise*, qui, après avoir défini et tracé l'historique de l'histoire des mentalités, nous en montre l'importance avant d'exposer les vastes domaines qu'elle englobe. Le deuxième article : *La prison dans le royaume aïzo de Hèvié : un aspect du droit coutumier précolonial* décrit la prison du royaume aïzo de Hèvié. Il donne aussi les causes les plus courantes de détention des prisonniers dans ce lieu pénitentiaire. Dans le troisième article *Prison et prisonniers dans le royaume de Tori-Bosito*, l'auteur nous plonge dans l'univers carcéral tolinu en mettant l'accent sur les motifs de détention des prisonniers, en expliquant les différentes fonctions de la geôle du royaume. La dernière partie de l'article décrit les conditions de vie des prisonniers au sein de la geôle.

En outre, l'historien ivoirien Serge Yoboue consacre sa publication *Lectures européennes de l'administration de la justice sur les côtes de l'Or et des Esclaves (XVII^e-XIX^e siècle)* au vol, au viol, à l'endettement et à la trahison sur les Côtes de l'Or et des Esclaves. Les peines encourues par les coupables de l'un ou l'autre de ces crimes n'y sont pas occultées. Des mémoires de maîtrise et des ouvrages ont été également consacrés au vol et à la prison. Citons

¹ Des sujets tels que la mort, la peur, le purgatoire, le mensonge dans l'histoire, la vexillologie ou l'étude des drapeaux, les hommes et les chiques, l'histoire de l'amour dans un royaume ou une contrée, la circoncision, l'excision... appartiennent désormais au vaste champ de l'étude historique. Cf. Iroko (A. F.), « Histoire des mentalités et historiographie béninoise », *La croix du Bénin*, n° 884 du 29 au 30 Juin 2006, p. 4.

d'abord Raïmi Lawani: *Le contrôle social dans l'espace béninois des origines au début de la 2^e décennie du XXI^e siècle : cas de la prison civile de Cotonou* qui parle, entre autres choses, des différents types de prison ayant existé au Sud de l'espace béninois précolonial. Ensuite, Florent Kocou dans son : *Contribution à l'histoire de Ganvié et de ses relations avec l'extérieur aux XVIII^e-XIX^e siècles* aborde le vol dans la localité de Ganvié, les différents produits volés et les peines infligées aux voleurs. Enfin, les frères Arthur et Marius Vido ont également contribué à l'enrichissement de la documentation en ce qui concerne l'histoire des mentalités à travers leur livre : *Le Sud du Bénin vu par les Européens entre le XVII^e et le XX^e siècle : 188 citations pour une contribution à l'étude de l'histoire du Bénin*. Ce livre² aborde, entre autres thèmes, la menstruation, la prostitution, l'albinisme et également le vol.

De ce qui précède, peut-on dire que tout est dit en matière de l'histoire du vol et de ses corollaires ? Le constat qui se dégage est que ces documents n'ont pas abordé le vol sous ses différentes formes, surtout à l'époque précoloniale dans les royaumes de la Côte des Esclaves. De plus, ils n'ont pas pris en compte les analyses que faisaient les Européens de cette pratique. C'est ce vide que nous essayerons de combler à travers le thème : *Lectures européennes de la pratique du vol sur la Côte des Esclaves (XVII^e-XIX^e siècle)*. Outre, la nécessité académique que constitue le diplôme de Licence, le principal objectif qui guide le choix de ce thème, est d'apporter notre modeste contribution à la connaissance de la conduite, du comportement moral et des faits sociaux ayant fait le quotidien des populations de cette partie de l'Afrique à l'époque précoloniale.

Notre étude, qui ne se veut ni exhaustive, ni définitive, prend en compte la portion géographique que constitue la Côte des Esclaves. Elle regroupe plusieurs entités politiques qui varient selon la période. Elle n'a pas le même contenu géographique d'une époque à une autre³. C'est pour cela que, compte tenu des informations dont nous disposons, nous nous limiterons seulement à quelques royaumes. Le cadre temporel de notre étude va du XVII^e au XIX^e siècle. En effet, le XVII^e siècle correspond à la période de l'affluence des voyageurs et des négociants sur la Côte des Esclaves à cause de l'importante tournure que prit le commerce à cette époque. Notre étude a pour *terminus ad quem* la fin du XIX^e siècle, qui marque la conquête et la

² Il est non seulement une participation à l'enrichissement de l'historiographie béninoise, mais peut aussi servir de point de départ à plusieurs initiatives de recherche parce qu'abordant divers thématiques intéressantes.

³ Iroko (F. A.), « Le sel marin de la Côte des Esclaves durant la période précoloniale », *Africa*, XLVI, n°4, 1991, p.521. Cet espace vivant n'a pas recouvert la même réalité géographique durant les quatre siècles de la traite négrière. Il n'est pas exagéré de dire qu'à chaque siècle ou génération de la traite, correspond une délimitation donnée de ce que l'on appelait Côte des Esclaves. Cf. Iroko (A.F.), *La côte des Esclaves et la traite transatlantique*, Cotonou, Nouvelle presse publication, 2003, pp. 27-28.

domination coloniales. C'est l'ère de la fin de la royauté dans plusieurs espaces politiques. L'arrivée des missionnaires engendra la multiplication des sources anciennes faisant état du vol dont ils étaient victimes.

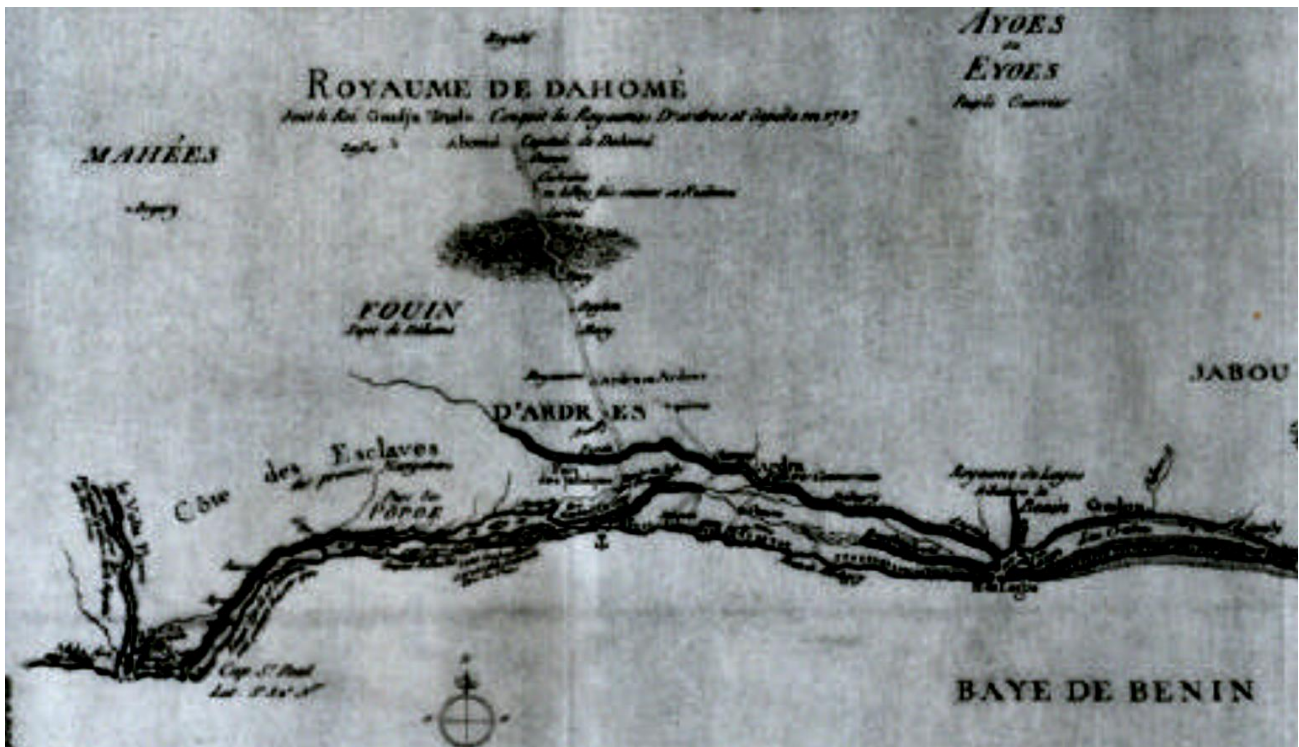
Notre préoccupation, dans ce travail, est de mettre au jour l'un des nombreux vices ayant existé sur nos côtes. Ainsi, dans les royaumes étudiés, le vol existait-il avant l'arrivée des Européens ? Quels étaient les produits que dérobaient les voleurs ? Quelles étaient les techniques qu'ils utilisaient ? Les Européens, en étaient-ils les seules victimes ? Quelles étaient les différentes sanctions infligées aux coupables de vol ? Quels étaient les différents modes utilisés pour lutter contre le vol ?

La réponse à cette série de questions est intervenue suite à la méthodologie suivante : la collecte des informations suivie de l'analyse et de l'interprétation des données recueillies.

La collecte des informations s'est uniquement basée sur les documents écrits. La plupart de ces documents se composent de sources imprimées. Les sources imprimées les plus anciennes datent de la seconde moitié du XVII^e siècle comme c'est le cas du récit de voyage de l'Anglais Thomas Philips. Nous avons également consulté des documents datant des XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles comme ceux du médecin berlinois Paul Isert (1793), de l'Abbé Pierre Bertrand Bouche (1883 et 1885) et de l'administrateur colonial français Le Hérisse (1911). Les autres documents écrits se composent d'articles, de mémoires et d'ouvrages. Ils ont été consultés au Département d'Histoire et d'Archéologie (DHA) et à l'Institut Français de Cotonou (IFC).

La dernière phase de cette méthodologie est l'analyse et l'interprétation des informations collectées. C'est le lieu de l'élaboration critique de l'histoire à partir des diverses informations recueillies lors de la précédente phase.

La documentation collectée et analysée nous a permis d'aborder le sujet suivant trois chapitres. D'abord l'origine et la présence du vol sur la Côte des Esclaves. Ensuite, les sanctions liées à la pratique du vol et enfin les différents modes de prévention.



Carte n°1 : La Côte des Esclaves au XVIII^e siècle.

Source : Norris (R.), *Mémoires du règne de Bossa-Ahadée, roi de Dahomé, Etat situé à l'intérieur de la Guinée et voyage de l'auteur à Abomé qui en est la capitale*, Paris, Gattey, 1790. pp.8-9.

CHAPITRE I :

ORIGINE ET DIFFÉRENTES TECHNIQUES DE VOL SUR LA CÔTE DES ESCLAVES

Bien avant l'arrivée des Européens sur la Côte des Esclaves, la pratique du vol existait. Cette partie de notre travail mettra en exergue les origines lointaines de cette pratique avant de faire cas des différentes techniques utilisées par les Africains pour commettre le vol.

A- Origine et existence du vol

Avant le démarrage de la traite négrière, le vol était déjà un phénomène social observé chez des Africains. Les Noirs avaient leurs méthodes ou techniques de vol bien avant leur contact avec les occidentaux. C'est –à-dire que les Noirs se volaient entre eux.

En effet, la pratique du vol fait partie des mœurs développées par les Africains de la Côte des Esclaves. Le vol n'est donc pas un fait qui résulte du contact avec les Européens. La présence de cette pratique dans cette partie de l'Afrique a été montrée par maints auteurs. Dans le royaume de Sahè, le Hollandais Guillaume Bosman nous fait part des propos tenus par le roi d'alors dès son arrivée : « je vous conseille de prendre bien garde de vos marchandises ; car il semble que mes sujets soient tous nés avec des dispositions au larcin, ils ne vous voleront que ce qu'ils pourront attraper ». ⁴ C'est parce que ce phénomène était dans les habitudes des Africains que, le roi, dès l'arrivée des Européens dans le royaume, insistait sur les dispositions à prendre, par ces derniers, pour ne pas être victimes du vol. Cela pour dire que le vol était déjà dans leur façon de vivre et si les Européens ne faisaient rien pour protéger leurs marchandises, elles pouvaient être dérobées. Bosman affirme sa satisfaction eu égard au conseil du roi de Sahè. Lui-même a eu le temps de se rendre compte de la véracité des propos du souverain :

Je fus très satisfait de cette déclaration franche et sincère du roi, m'imaginant si bien sur mes gardes que quelques grands voleurs que fussent ceux de Fida (Ouidah), s'ils ne n'attraperaient pas ; mais je comptais alors sans mon hôte, et je trouvai dans la suite qu'ils étaient les plus grands et les plus adroits voleurs de toute la terre⁵.

La présence du vol chez les Houéda est également constatée par le chevalier des Marchais. Celui-ci note une forte présence de voleurs dans ce royaume : « Si on faisait mourir les voleurs, il y a longtemps que le pays n'aurait plus d'habitants, car tout le monde s'en mêle, et on est fort expert dans l'art de voler, de cacher le vol et de se sauver »⁶. Selon le voyageur français, tous les Houéda sont des pratiquants du vol, donc tuer tous les voleurs revient à tuer tous les Houéda. En réalité, cela ne saurait être vrai car dans aucune société au monde, il n'a

⁴ Bosman (G.), *Voyage de Guinée*, Utrecht, A. Schouten, 1705, p.365.

⁵ *Idem*,

⁶ Labat (J. B.), *Voyage du chevalier Des Marchais en Guinée, isles voisines et à Cayenne, fait en 1725, 1726 et 1727*, Paris, Saugrin, Vol. 2, 1730, p.214.

existé que de voleurs. Les voleurs ont existé dans tous les royaumes mais y compris dans ceux européens tous les habitants d'un royaume ne peuvent pas être des voleurs. Les propos de des Marchais, bien que décrivant une réalité, sont d'une exagération nauséabonde.

La pratique du vol sur la Côte des Esclaves⁷ ne s'observait pas seulement dans le royaume de Houeda. En effet, d'après les observations faites par le Père Pierre Bertrand Bouche : « Le Mina, plus rusé, plus chicaneur, est aussi plus nonchalant, plus amateur du farniente. Les voyageurs les signalent comme se distinguant des autres peuples de la côte par un plus grand amour du vol »⁸. L'auteur explique ainsi le grand amour que les Mina ont développé pour le vol. Ce ne sont pas les Blancs qui ont appris le vol aux Africains.

Même après l'arrivée des Européens, le vol a continué. Les marchandises européennes étaient considérablement volées par certains habitants des royaumes de la Côte. Guillaume Bosman nous fait part d'un marchand français qui en a été victime :

Comme il était sur son départ, il avait emballé toutes ses marchandises dans son magasin avec assez bon nombre de poulets pour le voyage et devait faire porter le tout le lendemain dans son vaisseau ; mais on lui épargna la peine ; car étant venu le matin à son magasin, il ne trouva ni poulets ; ni marchandises ; et comme il était bien fermé et qu'il ne vit aucune ouverture, il ne pouvait s'imaginer comment ils y avaient pu entrer⁹

Mieux, Paul Merruau affirme que : « Ce peuple, perverti par la traite, aime mieux battre le fer que planter le blé et voler son pain que le produire honnêtement »¹⁰.

Qu'est-ce qui pourrait justifier le vol à cette époque ? Comment peut-on expliquer la présence de ce vice dans l'Afrique occidentale précoloniale ?

Des tentatives de réponse sont données. D'abord, selon Edouard Chaudoin,

⁷ La thèse selon laquelle, le vol existait sur la Côte des Esclaves avant le contact avec les Européens était-elle valable sur la Côte de l'Or ? Concernant les Ashanti de l'actuel Ghana (ex-Gold Coast), Paul Erdman Isert, dans sa lettre du 16 octobre 1785, nous informe que le vol n'existait pas dans cette partie avant l'arrivée des Européens. En effet, les Noirs ont développé ce vice après avoir été en contact avec les Européens. C'est leur désir de posséder les produits européens, qui étaient trop cher pour eux, qui les amena à les dérober : « Rien ne pouvait amener les Noirs à se voler puis qu'étant à l'abri du besoin : Le vol était autrefois très rare, je pus même dire inconnu parmi les Nègres, avant l'arrivée des Européens. Leurs besoins étaient alors petits et en petit nombre et ce qui leur était vraiment nécessaire, chacun l'avait en abondance. Quel besoin avaient-ils de dérober ? Maintenant, les choses ont changé de face. Les Européens leur ont appris à connaître une multitude de choses de luxe. Ils y ont pris goût, comme à tout ce qui flatte la vanité et ne peuvent plus s'en passer. Lorsque les moyens de se procurer ces choses-là leur manquent, ils ont recours au larcin ». Cf. Isert (P. E.), *Voyages en Guinée et dans les îles Caraïbes, en Amérique*, Paris, Maradan, 1793, VIII, p.200.

⁸ Bouche (Abbé P. B.), *Sept ans en Afrique Occidentale : la côte des Esclaves et le Dahomey*, Paris, E. Plon, Nourrit et C^{ie}, 1885, p.20.

⁹ Bosman (G.), *Op. Cit.*, p.368.

¹⁰ Merruau (P.), « Le Dahomey et le roi Guézo », *Revue des deux mondes*, T. 12, déc. 1851, p.1046.

Le Noir, habitué depuis le berceau à mener une vie très dure se moque de la prison et des fers ; on ne peut lui supprimer sa nourriture, car il ne mange ordinairement que tout juste ce qui lui est nécessaire et nos moyens de répression, au lieu de punir le Noir, l'encourageaient ; car, naturellement fainéant ; il supporterait la prison, les fers et même le manque de nourriture pour ne rien faire ; la chicote est la morale de ce pays : la supprimer c'est démoraliser le Noir ¹¹.

Selon lui, le vol est une pratique ancienne chez les Noirs : comme chez tous les autres peuples du monde et plusieurs raisons la justifient. On peut y distinguer : la vie difficile que menaient les Noirs¹², leur fainéantise et leur non prise de conscience des peines que leur engendrait le vol. Aussi, De Chenevert et Bullet, allant dans le même sens que Edouard Chaudoin affirment que : « Le Nègre est paresseux et ne songe qu'au moment présent : il est enclin à voler surtout les Blancs »¹³. Des propos des Européens, il ressort que la pauvreté, la paresse, le besoin et l'oisiveté sont les principales raisons qui poussent les Noirs, à l'époque, à les voler. On remarque que ces raisons n'ont pas changé malgré l'évolution des temps. En effet, les vols, les pillages et les braquages que l'on observe aujourd'hui trouvent leurs fondements dans les raisons sus-évoquées.

Les voleurs s'intéressaient à plusieurs produits, ils avaient leurs préférences. A ce sujet, Thomas Philips fait observer que les Noirs aiment plus dérober les pièces d'argent : « Ils en veulent particulièrement aux cauris »¹⁴. Ces pièces d'argent étaient volées lors du transport des marchandises européennes, tâche exercée par les Noirs, après l'accostage des vaisseaux. Il était important de faire remarquer que les préférences des objets volés variaient selon les voleurs. De fait, après, un braquage, il était fréquent d'apprendre que les voleurs portaient avec, entre autres choses, des centaines de millions. Plusieurs autres objets étaient également volés. Dans le royaume de Hogbonou¹⁵, à l'époque précoloniale, les objets fréquemment volés étaient : les poissons dans les pêcheries, des nasses, des pirogues, des filets, auxquels on peut ajouter des

¹¹ Chaudoin (E.), *Trois mois de captivité au Dahomey*, Paris, Librairie Hachette et C^{ie}, 1891, p.86.

¹² Une clarification s'impose eu égard aux propos de Chaudoin : les Noirs n'étaient pas en général des paresseux et ne menaient pas une vie aussi difficile comme le déclare l'auteur. Car, la plupart des royaumes ayant existé au Sud de l'actuel Bénin étaient des royaumes agricoles. En effet, les Noirs, femmes et hommes, s'occupaient à labourer les terres et les produits cultivés étaient destinés non seulement à la vente mais aussi et surtout à la consommation domestique. En clair, les propos de Chaudoin ne représentent qu'un cliché, cliché que les Européens faisaient des Noirs. Bref, une exagération.

¹³ Cités par Vido (A. A.) et Vido (C. M.), *Le Sud du Bénin vu par les Européens entre le XVII^e et le XX^e siècle : 188 citations pour une contribution à l'étude de l'histoire du Bénin*, Sarrebruck, Editions Universitaires Européennes, 2014, p79.

¹⁴ Cité par Walckenaer (C. A.), *Histoire générale des voyages ou nouvelle collection des relations de voyages par mer et par terre*, Paris, Chez Lefèvre, T. VIII, 1827, p.106.

¹⁵ Bada (K.F.C.), *Contribution à l'histoire de Ganvié et de ses relations avec l'extérieur aux XVIII^e-XIX^e siècles*, Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Université Nationale du Bénin, 1994, p.63.

poulets, des canards, des porcs. Remarquons que ces objets n'étaient pas ceux des Européens mais des Noirs. Ainsi, les Européens n'étaient pas les uniques victimes du vol.

Par ailleurs, la pratique du vol dans le royaume de Sahè existait jusqu'au point où quand les marchandises européennes étaient volées, il leur est inutile d'aller se plaindre auprès du roi. Alfred Barbou appuie ces propos de la manière suivante :

Ne pouvant s'astreindre à une occupation suivie et laborieuse, ils se livrent à l'oisiveté et cultivent le vol avec une effronterie rare. Il sert de peu, alors, de porter ses plaintes au roi : on n'obtient ni justice, ni restitution. S'il ordonne que l'on fasse quelque recherche, personne n'ose l'entreprendre, parce qu'on a toujours à redouter quelque seigneur qui participe au vol et protège le voleur¹⁶.

C'est-à-dire que le vol n'était pas pratiqué que par de simples citoyens. Les personnes qui occupaient une place considérable dans les royaumes la pratiquaient également.

Dans le Danxomè, « Il y a vol et vol surtout chez les Noirs. Il y a aussi voleur et voleur. Voler au roi est un crime énorme qui mérite la mort. Voler pour le roi est une action digne d'encouragement. Tels sont les principes généraux qui règlent la matière. Le roi a ses voleurs, véritables fonctionnaires qui ont leur place dans le régime administratif du Dahomey »¹⁷ disait Pierre Bertrand Bouche. Il affirme ainsi que le voleur du royaume du Danhomè est encouragé et commandé par son roi tant qu'il ne le vole pas.

En résumé, la pratique du vol sur la Côte des Esclaves a des origines lointaines et ne s'explique pas par le contact avec les Européens. Les Noirs se volaient entre eux, et les rois avaient leurs propres voleurs à qui ils ordonnaient de voler pour leur compte. Plusieurs techniques concouraient à la pratique du vol.

B- Les différentes techniques de vol

Il s'agit ici de parler des manières ou méthodes que les Noirs utilisaient pour mener à bien la pratique du vol dans la région d'étude. Ces derniers utilisaient toutes les astuces nécessaires pour entrer en possession des objets, des marchandises ou toutes autres choses qui ne leur appartenaient pas.

Ils ont utilisé plusieurs techniques pour arriver à leur fin.

¹⁶ Barbou (A.), *Histoire de la guerre au Dahomey*, Paris, Librairie Universelle d'Alfred Duquesne, 1893, p.38.

¹⁷ Bouche (Abbé P. B.), *Les Noirs peints par eux-mêmes*, Paris, Librairie Poussièlgue Frères, 1883, p.91.

En effet, la pratique du vol sur cette côte a été approuvée et exposée par de nombreux auteurs à travers des techniques que les Noirs utilisaient. Selon Bosman dans le royaume de Sahè : « Il arriva du temps que j’y étais, que les Anglais avaient cousu dans des sacs leurs petits vaisseaux de bougie (c’est l’argent de ce pays-ci) s’imaginant par-là de les mettre à couvert, et que les Nègres ne les leur déroberaient pas ; mais, ils se trompaient. Ils coupèrent en chemin les sacs où étaient ces petits tonneaux, et passant un fer entre les douves, ils en firent sortir les bougies »¹⁸. L’auteur montre ici que les voleurs usaient de la technique de coupure des sacs contenant des marchandises ou des pièces d’argent afin de commettre leur forfait.

Outre la technique de coupure des sacs contenant des marchandises ou des pièces d’argent afin de commettre leur forfait, bien d’autres étaient employées. Bosman écrit à ce sujet :

On se tromperait aussi de croire que lorsque les marchandises sont bien renfermées dans les magasins, elles sont en sûreté. J’avais cette pensée au commencement, mais depuis qu’on m’a dérobé dans une nuit pour plus de six cent francs de marchandises, j’ai bien changé de sentiment, de sorte que pour n’être pas exposé à leurs voleries, il faut être hors de leur pays. Je trouvai en ce temps-là les serrures de mon magasin en bon état sans être le moins du monde endommagées, et j’avais mis la clé en bonnes mains, ainsi je ne pus découvrir d’abord comment s’était fait le vol ; mais en fin je vis bien de quelle manière, ils y avaient réussi, et je remarquai qu’ils avaient fait un trou dans le toit, qui était de roseaux et d’agile pour n’être pas si exposé au vol, et qui avec un bâton, au bout duquel il y avait un crochet, ils avaient enlevé ces marchandises¹⁹.

Bosman explique ainsi une autre technique qui consiste à creuser un trou dans le toit des magasins européens. Par ce trou, les Noirs volaient les marchandises qu’ils prenaient avec un bâton au bout duquel était pendu un crochet. Ce trou pouvait également servir d’entrée et de sortie pour les voleurs : « Mais ils avaient fait le trou si grand dans le magasin du Français, qu’il pouvait y passer un homme. En un mot de quelque manière que les choses tournent on ne peut s’empêcher d’en être volé ».²⁰

En outre, les Noirs usaient de nombreuses autres stratégies pour piller les marchandises européennes. En effet, sciemment, ils créent une querelle pour tromper la vigilance du Blanc afin de le voler. C’est ce que nous explique le chevalier des Marchais :

¹⁸ Bosman (G.), *Op. Cit.*, p.367.

¹⁹ *Idem.*367-368.

²⁰ *Idem.*, p.368.

Le Chevalier des Marchais qu'une longue expérience avait instruit de l'adresse des Nègres et du penchant prodigieux qu'ils ont à voler, ayant un assez grand convoi à faire conduire à Xavier (Sahè), ordonna à six de ses gens de l'accompagner, de voltiger sur les ailes et de ne pas perdre un moment de vue ses porteurs. Il fut exactement obéi, le convoi avait déjà passé les trois rivières, c'est ainsi qu'on appelle les trois bras que fait la rivière de Jaquin à l'endroit du gué où on la passe, sans que les porteurs eussent pu trouver une occasion un peu favorable de piller, parce qu'ils étaient éclairés de trop près par les gens qui les conduisaient, lorsqu'il s'éleva tout d'un coup une querelle entre deux porteurs qui mirent aussitôt leur charge à la terre, et commencèrent à se battre d'importance; les autres porteurs de concert avec les deux combattants quittèrent aussi les leurs, quelqu'uns prirent parti dans la querelle, et les Blancs qui les conduisaient ayant voulu faire cesser le désordre, se trouvèrent dans un instant environné de tout le reste des porteurs qui les priaient d'empêcher qu'il n'arrivât quelque meurtre. Les Français qui ne connaissaient pas encore ce piège, y donnèrent entièrement, ils firent des efforts extraordinaires pour arrêter les combattants, mais ils y employèrent plus d'une heure sans en pouvoir venir à bout. La querelle ne fut apaisée que quand ceux des porteurs qui étaient demeurés auprès des barils de bouges, qui les avaient entrouvert adroitement, et en avaient tiré pour eux et pour leurs compagnons, rejoignent la troupe. Leur présence apaisa la querelle, chacun reprit sa charge, et continua le voyage en paix comme s'il ne fut rien arrivé; les porteurs disparurent dès qu'ils eurent mis leurs charges au magasin, et les conducteurs blancs ayant raconté au directeur général et au Chevalier des Marchais ce qui était arrivé dans le chemin ces messieurs se doutèrent qu'il y avait eu du dessin dans cette querelle. On examina de plus près les barils de bouges, et on trouva que plusieurs avaient été ouverts et qu'on y avait beaucoup volé. On s'en plaignit au capitaine Assou, mais il était trop tard, les porteurs étaient échappés et leur vol en sûreté, parce qu'en arrivant chez eux ils avaient pris d'autres bonnets; de sorte que la perte tomba sur le Chevalier des Marchais²¹.

Par ailleurs, au cours des transports des marchandises pour les Blancs, les Noirs profitaient pour voler ces derniers. Ils pillaient les marchandises des Européens quand ceux-ci leur confiaient la responsabilité de les transporter. A ce propos, Des marchais dit :

Ce n'est pas seulement dans le passage de la barre que les Nègres font leurs pillages, ils en font encore dans le transport des marchandises depuis les tentes jusqu'à la ville capitale où est la résidence du directeur général et les magasins de la compagnie. On ne se sert en ce pays ni de charrettes, ni de chevaux, ni d'autres sortes de voiture, tout se porte sur la tête des Nègres. C'est pour cela que tous les porteurs ont de gros bonnets de jonc assez haut, pour contenir une bouteille plate de gros verre ou unealebasse de la même figure contenant avions une pinte mesure de paris, ou un sac dans lequel ils mettent des boucs qu'ils ont pillé; car c'est

²¹ Labat (J.-B.), *Op.Cit.*, pp.36-38.

principalement ceux deux sorte de marchandises qui les tentent le plus, et ils n'ont que ce seul bonnet dont ils puissent ouvrir leurs vols ²².

En dehors de ces nombreuses techniques utilisées, les voleurs ont également d'autres méthodes pour atteindre leur but. C'est dans ce sens que Guillaume Bosman affirme qu' « Ils donnent en ces occasions tous leurs soins pour sauver les Blancs qu'ils portent, et pourvu qu'on s'en rapporte à eux, qu'on ne les laisse faire et qu'on ne les ait pas maltraités, il est rare qu'il arrive rien de fâcheux aux personnes. Il n'en est pas de même des marchandises ; quelque soin que les capitaines se donnent pour empêcher leurs pillages, il est presque impossible d'y réussir entièrement »²³. Cette technique est utilisée avant l'accostage des navires.

En outre, les voleurs passaient par la fraude pour détourner les marchandises européennes. Cette technique consistait à mélanger les marchandises des Européens avec certains produits appartenant aux Noirs afin d'en tirer ce qu'ils voulaient. C'est ce qu'a voulu expliquer le docteur Répin quand il dit : « habiles à frauder leurs marchandises, mélangeant sans voyage la limaille de cuivre à la poudre d'or, ils nient effrontément les falsifications les plus évidentes »²⁴.

Thomas Philips nous relate une autre technique utilisée par les populations de Sahè : « Ils ne sont jamais sans une espèce de coins, qui leur servent à séparer les planches du baril pour en faire tomber les coquilles. S'ils voient paraître quelque Blanc qui les observe, ils retirent aussitôt leur coin ; et les planches se resserrant d'elles-mêmes, tout se retrouve dans son état naturel »²⁵. Cette technique est aussi employée lors du transport des marchandises des Européens par les Noirs²⁶. Les hommes, dans la pratique de leur forfait, étaient parfois aidés par les membres de leur petite famille. En effet, Les femmes, et même les enfants, étaient des complices de leur mari ou de leur père: « Ces porteurs sont ordinairement suivis de leurs femmes et de leurs enfants, qui emportent le fruit de leur larcin »²⁷.

²² *Idem, ibidem*, pp.35-36.

²³ *Idem*, p.33.

²⁴ Répin (Dr.), « Voyage au Dahomey », *Le tour du monde*, n° 162-163, 1863, p.71.

²⁵ Cité par Walckenaer (C. A.), *Op. Cit*, pp.106-107.

²⁶ Cela se justifiait par le fait qu'à l'époque, il y avait ni moto, ni voiture, ni chameau, ni dromadaire, bref, aucun moyen de transport routier, le seul étant la tête des Noirs.

²⁷ Walckenaer (C. A.), *ibidem*. Ces propos de Walckenaer sont confirmés par Thomas Philips. En effet, le voyageur anglais dit : « When they would be very incident to be pilser'd by the negro porters which carry them, at which they are most exquisite ; for in the day-time they would steal the cowries, altho'our white men that attended the goods from the marine watched them, they having instruments like wedges, made on purpose to force asunder the slaves of the barrels, that contain'd the cowries, whereby the shells dropt out ; and when any of our seamen that watch'd the goods camanear such porters, they would take out their machine, and the slaves would insensibly close again, so that no hole did appear, having always their wives and children running by them to carry off the plunder ». Cf. Philips (T.), *A journal of a voyage made in the Hannibal of London, Ann. 1693, 1694, from England*

Ce système de transport des marchandises est le portage. Faisons remarquer au passage que ce système a continué bien après la colonisation. Il était utilisé pour le transport des produits locaux vers la côte et pour la distribution des marchandises d'importation dans les royaumes. Aussi, pour le transport des marchandises des côtes africaines vers les forts, ce système était employé. C'était une profession qui pouvait se pratiquer sur de longues distances²⁸. C'était également une activité essentiellement masculine et était rémunérée. Les Noirs, dont le service était sollicité, étaient rémunérés selon le poids de la marchandise et la distance parcourue. Ainsi, le transport à tête d'homme coûtait 1 franc 40 pour une marchandise qui pèse une tonne sur une distance d'un kilomètre (1km), ce qui revient à environ soixante-dix francs (70 francs) pour la tonne de marchandises sur une distance de cinquante kilomètres (50km)²⁹.

En plus de ces techniques, une autre était pratiquée pour l'opération : « Deux nègres pénétrèrent de nuit dans la sacristie de notre chapelle et s'emparèrent de diverses étoffes qui servaient pour les décorations de l'autel aux jours de fête, trois jours après, les voleurs étaient pris, et, lors de leur capture, nos étoffes étaient encore en leur possession ».³⁰ A cet effet, entrer nuitamment dans les maisons d'autrui pour dérober, est une stratégie ordinaire de vol et cela continue d'être pratiqué.

Au vu de ce qui précède, le vol est une pratique ancienne dans les royaumes de la Côte des Esclaves. Maintes techniques étaient utilisées par les voleurs qui les pratiquaient aussi bien dans la journée que dans la nuit. Mais, cette pratique n'est pas restée sans sanctions. C'est ce que nous allons montrer dans la suite de notre étude.

to Cape Monseradoe in Africa, and thence along the coast of Guinea to Whidaw, the island of St. Thomas, Walthoe, 1732, pp.215-216.

²⁸ Zoffoun (J.M.), *Dix ans de chemin de fer au Dahomey (1899-1909) : les problèmes de la mise en place*, Mémoire de D.E.A. d'Histoire, Université de Paris-I, Panthéon-Sorbonne, 1993, p.22.

²⁹ *Idem*, pp.22-23.

³⁰ Laffitte (Abbé J.), *Le Dahomé : souvenirs de voyage et de mission*, Tours, Alfred Mame et Fils, 4^e édition, 1876, p.102-103.

CHAPITRE II :

LES SANCTIONS LIÉES A LA PRATIQUE DU VOL SUR LA CÔTE DES ESCLAVES

La Côte des Esclaves où se pratiquait le vol, à partir d'un certain nombre de techniques, n'est pas resté sans conséquences. L'importance du vol et les circonstances dans lesquelles le forfait était opéré font varier les peines qui en découlaient. Ces peines variaient selon les types de vol. Elles étaient de plusieurs ordres : les châtiments corporels et la peine de mort, la prison et la réduction à la condition d'esclave.

A- Châtiments corporels et peine de mort

Sur la Côte des Esclaves, les Africains ont plusieurs tactiques pour piller les marchandises des Européens. Ils ont été sanctionnés par différents types de punitions. Ceci est expliqué par de nombreux auteurs. Selon l'Abbé Pierre Bertrand Bouche :

Le vol commis au préjudice d'un chef ou d'un Blanc est puni plus sévèrement surtout quand les cadeaux pèsent dans la balance de la justice exécutive. Voler au temps de la guerre ou des coutumes est une circonstance aggravante. Voler à la plage est plus grave encore. Dans tous les cas, la peine varie de la simple arrestation à l'amende au fouet³¹.

Ainsi, ces propos montrent bien que la punition infligée tient compte de la victime, des circonstances mais aussi et surtout du lieu. D'une manière ou d'une autre, le voleur est battu. Ce genre de « vindicte populaire » dont nous parle Bertrand est en quelque sorte confirmé par Abbé J. Laffitte lorsqu'il dit : « Les voleurs durent en outre recevoir un nombre déterminé de coups de corde. Quant aux étoffes, sa majesté se les adjugea pour compenser les soucis et la perte de temps que cette décision venait de lui occasionner »³².

Selon le docteur Répin, « Quand un voleur malhabile est surpris par les traitants, c'est au milieu des huées et des moqueries de ses camarades qu'il est corrigé d'importance et chassé de la factorerie, mais ils n'attachent aucune idée de déshonneur à sa mésaventure »³³. En clair, outre la honte que subit le voleur, il est aussi et surtout puni. La correction, dont il s'agit ici, consiste à battre le voleur à l'aide d'un bâton ou d'une chicote, le voleur est frappé jusqu'au sang. C'est une sorte de torture qui leur était aussi infligée, aussi bien en dehors qu'à l'intérieur des prisons. Ce que nous venons de dire est confirmé par ce portrait qu'a fait Laffitte d'un voleur sorti de prison dans le royaume de Danxomè :

J'ai vu un nègre sorti de la prison ; il avait de la peine à trainer son corps amaigri par une longue suite de privations et de tortures : sa peau, enduite d'une vase

³¹ Bouche (Abbé P. B.), Op. Cit., 1883, p.91.

³² Laffitte (Abbé J.), Op. Cit., p.103

³³ Répin (Dr.), Op. Cit., p.71.

verdâtre, sillonnée en tous sens par la vermine était hideuse à voir. L'état dans lequel était ce malheureux m'émut si profondément que, quelques jours après, je m'informai de lui. J'appris qu'il avait succombé derechef à sa passion pour le vol et venait d'être remis en prison : c'était un hôte habituel du lieu.»³⁴.

Nous avons déjà dit qu'il arrive parfois que le vol commis soit sous la recommandation et au profit du souverain. Dans ce cas, la personne envoyée pour commettre le forfait ne manque souvent pas de détourner à son propre compte une partie de ce qu'il a volé pour le monarque en question. C'est un crime de lèse-majesté qui ne peut pas rester sans punition. Celle-ci consiste, bien évidemment, à infliger des coups de fouet à l'auteur de ce crime. Pierre Bertrand Bouche signale que : « Pour eux, ce n'est pas le vol qui est crime, au point de vue auquel se place le roi : ce serait de détourner à leur bénéfice une partie de ce qu'ils ont volé. De semblables détournements leur attireraient le fouet, les fers »³⁵.

En outre, la loi ordonne au voleur de restituer ce qu'il a volé et de payer une amende. Si celui-ci se trouve dans l'incapacité de s'y conformer, il est puni corporellement³⁶. De plus, en guise de punition, il arrive qu'on coupe le ou les bras du voleur. Celui-ci devient alors manchot.

Au vu de ce que nous venons de montrer, une conclusion partielle s'impose : quel que soit le type de vol, la technique utilisée ou l'objet volé, le coupable est sévèrement puni. Avec un bâton ou n'importe quel objet, il est battu soit par le propriétaire de l'objet ou par ceux qui l'ont surpris. Il est souvent battu par les deux. Ce comportement des gens à l'époque précoloniale se remarque dans les habitudes des populations actuelles. Aucun voleur pris en flagrant délit n'est directement conduit dans un centre pénitentiaire. Il subit d'abord la loi du peuple. Bref, la vindicte populaire ne date donc pas de nos jours.

Aussi faut-il noter que le vol tel qu'il a évolué sur la Côte des Esclaves explique aussi l'évolution des punitions qui en sont attribuées. Avec certains voleurs, si le vol est trop grave on leur arrache la vie. C'est-à-dire on leur coupe la tête. Les peines de vol ne sont pas toujours les mêmes sur la Côte. Cela dépendait de la gravité du vol. C'est dans ce contexte que Pierre Bertrand Bouche nous dit : « Dans tous les cas, la peine varie de la simple arrestation à l'amande ou au fouet, à la prison et la mort. Les chefs coupables sont livrés au roi ou au

³⁴ Idem, *ibidem*, pp.102-103.

³⁵ Bouche (Abbé P. B.), Op. Cit., 1883, p.91.

³⁶ Yoboue (Y.S.), « Lectures européennes de l'administration de la justice sur les côtes de l'or et des Esclaves (XVII^e-XIX^e siècle) » in Vido (A.A.) et Kouakou (Y.M.) (dir), *Contribution à l'histoire de l'Afrique noire d'hier à nos jours : traite négrière, civilisations, sexualité et religion*, Saint-Denis, Edilivre, 2016, p.117.

fétiche »³⁷. Cette peine de mort n'arrive souvent que lorsque le voleur a dérobé les biens du roi ou de l'un de ses ministres.

Il arrive que les punitions soient définies par un « collège de juges » qui est composé des chefs de villages ou de provinces. Il peut être élargi aux chefs de culte et aux dignitaires. Selon le type de vol, le collège définit la sanction à infliger. La peine capitale fait partie de la sentence prononcée. Voici ce que nous en dit Auguste Le Hérissé :

Les affaires au civil étaient soumises aux chefs de villages ou de provinces, ou encore à des grands dignitaires qui se tenaient en permanence sous des abris aménagés à leur disposition en face du palais. Dans le cas où ces affaires prenaient des proportions telles qu'elles arrivaient presque à passionner tout le pays, c'était le roi qui les réglait. Lui seul, en outre jugeait les crimes et les gros délits. Citons entre autres : le vol avec effraction ou escalade puni d'emprisonnement, une première fois, et de mort en récidive. Le vol sur les chemins, avec ou sous embuscade, puni de mort³⁸.

L'auteur nous révèle que le vol qui est fait par bris de clôture ou sur les routes est puni en cas de récidive d'une peine de mort. Allant dans le même sens que lui, le père Bertrand Bouche affirme que : « Il y a vol et vol surtout chez nous. Il y a aussi voleur et voleur. Voler au roi est un crime énorme qu'il mérite la mort »³⁹. Il nous fait comprendre ici qu'il y a différents types de vols et de voleurs. Mais, voler le roi est une grave faute qui entraîne la mort comme peine. En cela il n'est pas autorisé aux voleurs de voler les rois. Le Hérissé nous fait part d'un cas de décapitation de voleurs qui lui a été raconté par l'un des fils du roi Dèlèlè ou Glèlè⁴⁰ : « Quant aux voleurs, des coins en bois avaient été enfoncés dans leurs bouches et maintenus par des cordes que le sabre Migán (le bourreau du roi) se chargea de dénouer en tranchant leurs têtes »⁴¹.

Les sanctions déjà évoquées ne sont pas les seules infligées aux voleurs sur la Côte des Esclaves. Il existe d'autres dont l'emprisonnement et la réduction à la condition d'esclave.

³⁷ *Idem, ibidem*, p.93.

³⁸ Le Hérissé (A.), *L'ancien royaume du Dahomey : mœurs, religion, histoire*, Paris, Emile Larose, 1911, pp.75-76.

³⁹ Bouche (Abbé P. B.), *Op. Cit.* 1883, p.91.

⁴⁰ C'est le douzième roi du Danxomè en commençant par Ganyéhèssou ou le neuvième en commençant par Hwegbadja, le fondateur du royaume. Né du roi Guézo et de Nan Zonyidé, il régna de 1858 à 1889. Il était attaché à la grandeur et à la prospérité du royaume. Ainsi, il lança trente-et-une campagnes militaires et créa d'immenses fermes agricoles. Cf. Alladayè (J.C.), *Fresques danxoméennes*, Cotonou, Les Editions du Flamboyant, 2008, pp.95-98.

⁴¹ Le Hérissé (A.), *Op. Cit.*, p.79.

B- Emprisonnement et réduction à la condition de l'esclave

La prison est un lieu de détention où l'on enferme des personnes jugées coupable d'un acte répréhensible, elles sont privées de leur liberté. Il n'est pas sans savoir que c'est l'une des sanctions ou peines infligées aux voleurs sur la Côte des Esclaves.

Les punitions variaient d'un cas de vol à un autre. Certains voleurs étaient sanctionnés d'une peine d'emprisonnement, d'autres étaient réduits à l'esclavage. Dans le royaume de Danxomè, l'Abbé Laffitte nous informe :

Deux nègres pénétrèrent de nuit dans la sacristie de notre chapelle, et s'emparèrent de diverses étoffes qui servaient pour les décorations de l'autel aux jours de fête, trois jours après, les voleurs étaient pris, et, lors de leur capture, nos étoffes étaient encore en leur possession. Conduits à Abomé, ils comparurent devant le roi, quelques minutes suffirent pour instruire leur cause ; condamnés à deux ans de prison, les voleurs durent, en outre, recevoir un nombre déterminé de coups de corde. Quant aux étoffes, Sa Majesté se les adjugea pour compenser les soucis et la perte de temps que cette décision venait de lui occasionner.⁴²

Ces deux voleurs étaient punis de deux ans d'emprisonnement par le roi parce qu'ayant volé dans la chapelle du Père Laffitte. Les propos du prélat français Laffitte viennent démentir ceux des autres voyageurs qui affirment qu'il était inutile d'aller se plaindre auprès du roi après avoir été victime de vol car, l'on n'obtenait aucune intervention de ce dernier.

Par ailleurs, les personnes commises par le roi pour voler sont ses hommes de confiance. Mais, s'ils trahissaient cette confiance en détournant une partie de ce qu'ils avaient volé pour le roi, cela leur coûtait de graves peines : « De semblables détournements leur attireraient le fouet, le fer, peut-être la prison »⁴³.

De plus en cas de récidive, le voleur qui a été simplement battu pour la première fois peut être emprisonné. Ceci est démontré par l'Abbé Laffitte : « L'état dans lequel était ce malheureux m'émut si profondément que quelques jours après, je m'informais de lui. J'appris qu'il avait succombé derechef à sa passion pour le vol et venait d'être remis en prison : c'était un hôte habituel du lieu »⁴⁴. Ainsi, on peut dire qu'une seconde chance était accordée au voleur. En effet, celui qui a volé pour la première fois n'était pas directement mis en prison. Cela ne veut pas dire qu'il n'était pas puni. Bien au contraire, on le honnissait en le fouettait.

⁴² Laffitte (Abbé J.), *Op. Cit.*, pp.102-103.

⁴³ Bouche (Abbé P. B.), *Op. Cit.*, 1876, p.91.

⁴⁴ Laffitte (Abbé J.), *Op. Cit.*, 1876, p.103.

Mais ,c'est en cas de récidive qu'il est jeté en prison. Il arrive aussi qu'il soit directement emprisonné comme ce fut le cas des deux personnes qui ont volé les étoffes de l'Abbé Laffitte.

Les sources anciennes sont restées muettes quant à la description des prisons dont elles parlent, ne se limitant qu'à dire que les voleurs sont mis en prison. Cependant, quelques informations existent sur la description des prisons dans le royaume aïzo de Hêvié⁴⁵. D'après les recherches du professeur Félix Iroko⁴⁶, cette monarchie avait une seule geôle. Elle avait une forme rectangulaire et partiellement construite. Ses murs étaient en banco et son toit en chaume. Il y avait à l'intérieur quelques nattes sur lesquelles s'asseyaient ses occupants⁴⁷. Cette prison est appelé Honsudo⁴⁸.

Dans le royaume de Hogbonou, le vol n'était pas sanctionné d'une peine capitale. En effet, les coupables étaient généralement enchaînés par le cou et jetés en prison. Dans ce royaume, la durée d'enfermement des voleurs allait de trois mois à quelques années. Les voleurs qui n'étaient pas à leur premier forfait encouraient une peine plus lourde, parce qu'étant des récidivistes. Dans tous les cas, les condamnations étaient assorties de lourdes amendes que les coupables devaient verser à leurs victimes⁴⁹.

Par ailleurs, dans ce même royaume, les prisonniers étaient jetés dans un trou qui servait de lieu de détention. Y étaient enfermés les simples citoyens, coupables du non-respect des lois du royaume:

Dans le royaume de Porto-Novo, fondé par Té-Agbanlin, c'est une grande fosse qui est creusée pour accueillir les fautifs ou ceux qui ne respectent pas les normes établies par la société. Ces fosses se trouvent non loin du palais et des gens sont désignés par le souverain pour s'en occuper. Mais, il faut souligner que les princes et les hauts dignitaires du royaume ne sont pas sous le coup de cette loi car leurs problèmes sont gérés par le roi lui-même. Le fait que le roi même prend en charge la

⁴⁵ Il est composé de quatre villages : Adovié, Akosavié, Huinmey et Zungo.

⁴⁶ Iroko (A. F.), « La prison dans le royaume aïzo de Hêvié : Un aspect du droit coutumier précolonial », *La croix du Bénin*, 23 Octobre 1992, pp. 4 et 5.

⁴⁷ Les conditions matérielle, physique et morale de détention étaient beaucoup plus humaines et supportables à Hêvié qu'au Danxomè.

⁴⁸ Signifiant en langue aïzo de Hêvié : porte close, enfermement.

⁴⁹ Ces sentences étaient prononcées lors d'un jugement au cours duquel étaient généralement associées quelques divinités : Kpassi, Ahonzin, Ahouangbla, Dêguê, Togbo. Cf. Bada (K.F.C.), *Op. Cit.*, pp.63-64.

gestion des problèmes des princes et des hauts dignitaires serait en partie à la base des tentatives de destitution observées dans ce royaume au long de sa carrière⁵⁰.

Le royaume de Tori-Bosito est l'un des royaumes de la Côte des Esclaves. Il est à l'intérieur des terres, à moins de 2 Km de la mer. Ce royaume des Tolinu a une place de détention des voleurs, ou de tout autre cas criminel :

En fait les causes susceptibles de conduire à la détention sont de plusieurs ordres et de natures diverses. Parmi elles, les principales et les plus courantes sont les envoutements par les pratiques occultes par l'intermédiaire de la sorcellerie et de ce qui est communément, improprement et de façon diffuse appelé gris-gris. Sur la base d'enquêtes, de déclarations concordantes des gens et de la pratique de l'ordalie, sorciers et envoûteurs de toutes sortes sont appréhendés, jugés et condamnés à la peine d'emprisonnement par la cour⁵¹.

Donc l'envoutement par la sorcellerie ou par le gris-gris était une cause de détention dans le royaume de Tori-Bosito. Les informations dont nous disposons ne nous permettent pas de classer le vol parmi les délits passibles de peine d'emprisonnement. Cette prison, qui est dans le quartier Gbéco est appelé Hundodésa. On y gardait des coupables d'envoûtement mais aussi des personnes dont la procédure devait aboutir au procès.

Hundodésa était surtout redouté pour sa principale vocation, celle de lieu d'enfermement des coupables... Cet enfermement avait une double signification, celle de lieu de détention et celle d'une simple garde à vue pour des gens dont le procès est en cours et qu'il fallait toujours tenir disponibles à portée de main de la justice. S'il était loisible au roi de se rendre à Hundodésa, l'accès des cases de détention lui était cependant interdit⁵².

En ce qui concerne le royaume de Danxomè, la question pénitentiaire a été de tout temps la préoccupation des premiers occupants du plateau d'Abomey avant même l'arrivée des Aladahonu au XVII^e siècle. Ceci signifie qu'une société qui se veut évolutive doit accorder une grande importance à la question pénitentiaire puisque la justice reste le socle de tout développement. Dans ce royaume, une partie du palais est réservée pour accueillir les fautifs. En 1818, le roi Guézo a, durant ses quarante années de règne, fait construire des bâtiments pour

⁵⁰ Lawani (R.), *Le contrôle social dans l'espace béninois des origines au début de la 2^e décennie du XXI^e siècle : cas de la prison civile de Cotonou (Des origines à 2012)*, Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Université d'Abomey-Calavi, 2015, p.13.

⁵¹ Iroko (A. F.), « Prison et prisonniers dans le royaume de Tori-Bosito », *La croix du Bénin*, 15 Juillet 1994, p. 4.

⁵² *Idem, ibidem.*

abriter les fautifs. Aussi va-t-il nommer une famille, hormis le ministre de la justice pour s'occuper de cette question carcérale. Pour le roi, les prisonniers pouvaient être très utiles si on arrivait à leur inculquer une autre forme d'éducation. Au lieu que les prisonniers restent à la charge du royaume, le souverain les rendait utiles pour le royaume en les faisant travailler dans les fermes royales⁵³.

En dehors de la peine d'emprisonnement infligée, nous avons la réduction à la condition d'esclave. Certains voleurs n'ignoraient pas que leur acte pouvait leur coûter leur liberté, ils deviennent des esclaves que l'on vendait aux Européens. Guillaume Snelgrave nous explique : « Le plus grand inconvénient dont nous puissions nous plaindre était que nous nous trouvions sans cesse exposés à être volés par la population et qu'il nous était fort difficile de nous en garantir, tant ils étaient hardis et adroits ; quoi qu'ils n'ignorassent pas qu'ils devenaient nos esclaves dès qu'on les prenait sur le fait »⁵⁴. En général, les voleurs étaient conscients de la peine qui les attendait, une fois qu'ils étaient surpris et attrapés. Cependant, cela ne les décourageait pas, bien au contraire, ils commettaient leur délit et reprenaient même s'ils ont été punis. A ce sujet, Des Marchais nous dit : « On ne laisse pas cependant de châtier les voleurs quand ils sont assez bêtes pour se laisser prendre. La peine ordinaire qu'on leur inflige est l'esclavage »⁵⁵. En effet l'esclavage constituait l'une des nombreuses sanctions infligées aux voleurs lorsqu'ils sont arrêtés.

En somme, le vol dont les Européens ont été victimes sur la Côte des Esclaves était sanctionné par de nombreuses peines. Elles allaient des châtiments corporels à la réduction à l'esclavage en passant par la peine capitale et l'emprisonnement. Plusieurs méthodes étaient mises en place par les Européens afin d'échapper à ce crime. Elles étaient de diverses sortes.

⁵³ Lawani (R.), *Op. Cit.*, pp.15-16.

⁵⁴ Snelgrave (G.), *Nouvelle relation de quelques endroits de Guinée et du commerce d'esclaves qu'on y fait*, Amsterdam, 1735, p.3.

⁵⁵ Labat (J. B.), *Op. Cit.*, p.214.

Chapitre III :

LES DIFFÉRENTS MODES DE PRÉVENTION DU VOL

Les Européens ne sont pas restés les bras croisés face aux nombreux actes de vol sur la Côte des Esclaves. A ce sujet, ils ont fait beaucoup d'efforts pour mettre fin aux pillages dont ils étaient victimes par le biais de plusieurs moyens. Ces derniers feront l'objet de cette dernière partie de notre étude.

A- La construction des forts ⁵⁶

Pour lutter contre la pratique du vol sur la Côte des Esclaves, les Européens avaient émis l'idée de la construction des forts, un moyen efficace pouvant mettre hors d'état de vol leurs marchandises. Chacune des nations européennes représentées sur ce lieu avait construit son fort. Ces forts étaient de diverses formes et de différentes catégories.

Le chevalier des Marchais nous décrit le fort des Français.

Celui des français est le plus à ouest, il est composé de quatre bastions avec des fossés larges et profonds sans chemin couvert, glacis ni palissades, excepté à un ouvrage en forme de demi-lune qui couvre la porte, qui, outre les vantaux se ferment avec un pont levis. Il y a trente canons montés tant sur les bastions que sur les courtines, et principalement sur celle qui regarde le fort anglais. Les quatre corps de logis, qui forment une grande place d'armes quarré [carré] servent de magasins, de logement pour les officiers et la garnison, et de captiverie ; c'est ainsi qu'on appelle le lieu où l'on garde les captifs en attendant le moment de les embarquer. Il y a au milieu de cette place une chapelle, où l'on dit la messe quand il y a un aumônier⁵⁷.

Ce fort dont parle le voyageur français est celui du royaume de Sahè. Il est construit à Ouidah, porte océane et deuxième capitale du royaume, le premier étant Savi. Casimir Agbo nous renseigne qu'il est le premier fort du royaume et sa construction remonte à 1671. Il est appelé « Fort saint Louis de Grégory »⁵⁸.

Les Français ne sont pas les seuls à avoir eu leur fort dans ce royaume. Il y avait également un fort anglais :

Le fort Anglais est à l'Est de celui des Français à une grande portée de fusil ; il est quarré [carré] au lieu de bastion, ses angles sont couverts de boulevards avec des fossés secs, larges et profonds, sans palissades et sans chemin couvert. Il y a un pont levis et vingt-six canons. Ils y ont une garnison à peu près comme celle du fort

⁵⁶ Notons que le rôle premier des forts n'était pas de lutter contre le vol. Les forts étaient des ambassades ou des représentations diplomatiques des pays auxquels ils appartenaient dans les territoires où ils étaient construits.

⁵⁷ Labat (J. B.), *Op. Cit.*, p.42.

⁵⁸ Agbo (C.), *Histoire de Ouidah du XVI^e au XX^e siècle*, Avignon, Les presses universelles, 1959, p.22.

Français, commandée par le lieutenant de leur directeur qui réside aussi à Xavier. Son logement dans cette ville, c'est à côté de celui des français, il n'en est séparé que par un mur qui est mitoyen.⁵⁹

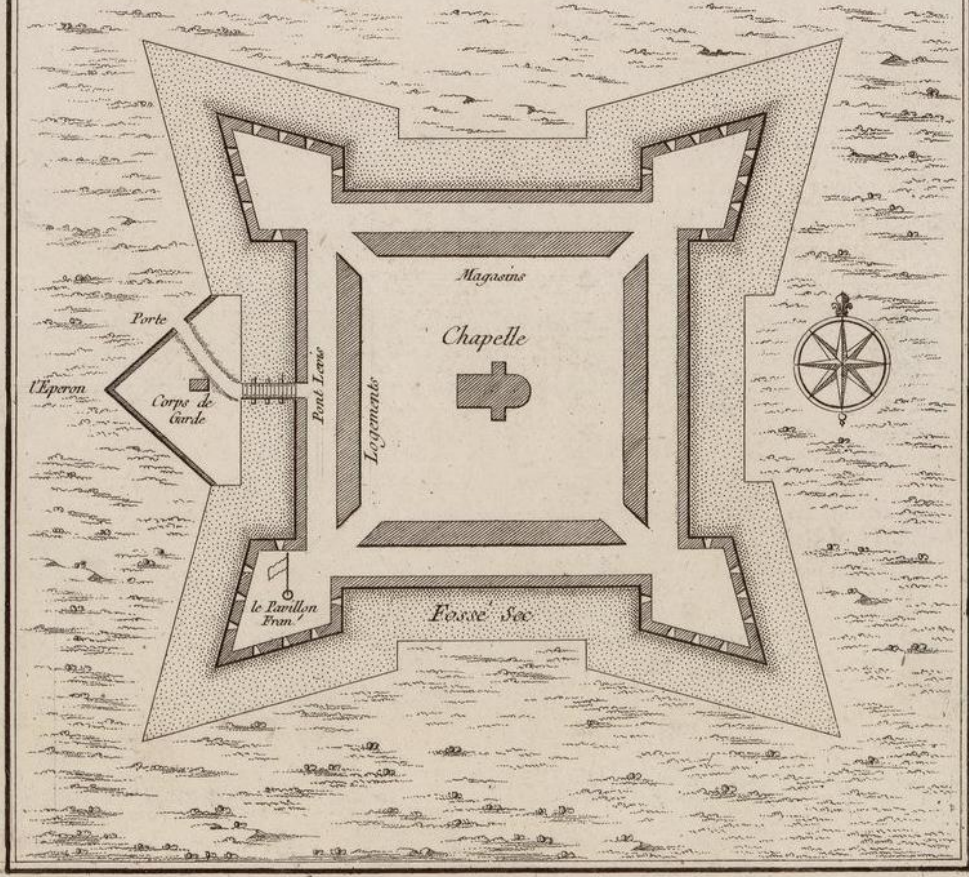
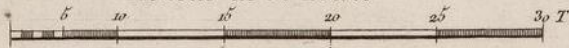
Les caractéristiques de ces forts montrent bien qu'ils contiennent plusieurs bâtiments dont des magasins. Ces magasins abritent les différentes marchandises des Européens. C'était en quelque sorte le lieu de garderie de ces marchandises afin qu'elles ne soient à la portée d'une tierce. En outre, les canons positionnés, aussi bien à l'entrée qu'à l'intérieur des forts, permettaient d'effrayer les Noirs et les dissuadaient de toute tentative de vol. Voici les dessins des forts français et anglais.

⁵⁹ Labat (J. B.), *Op. Cit.*, pp.42-43.

PLAN DU FORT FRANCOIS DE
WHIDAH



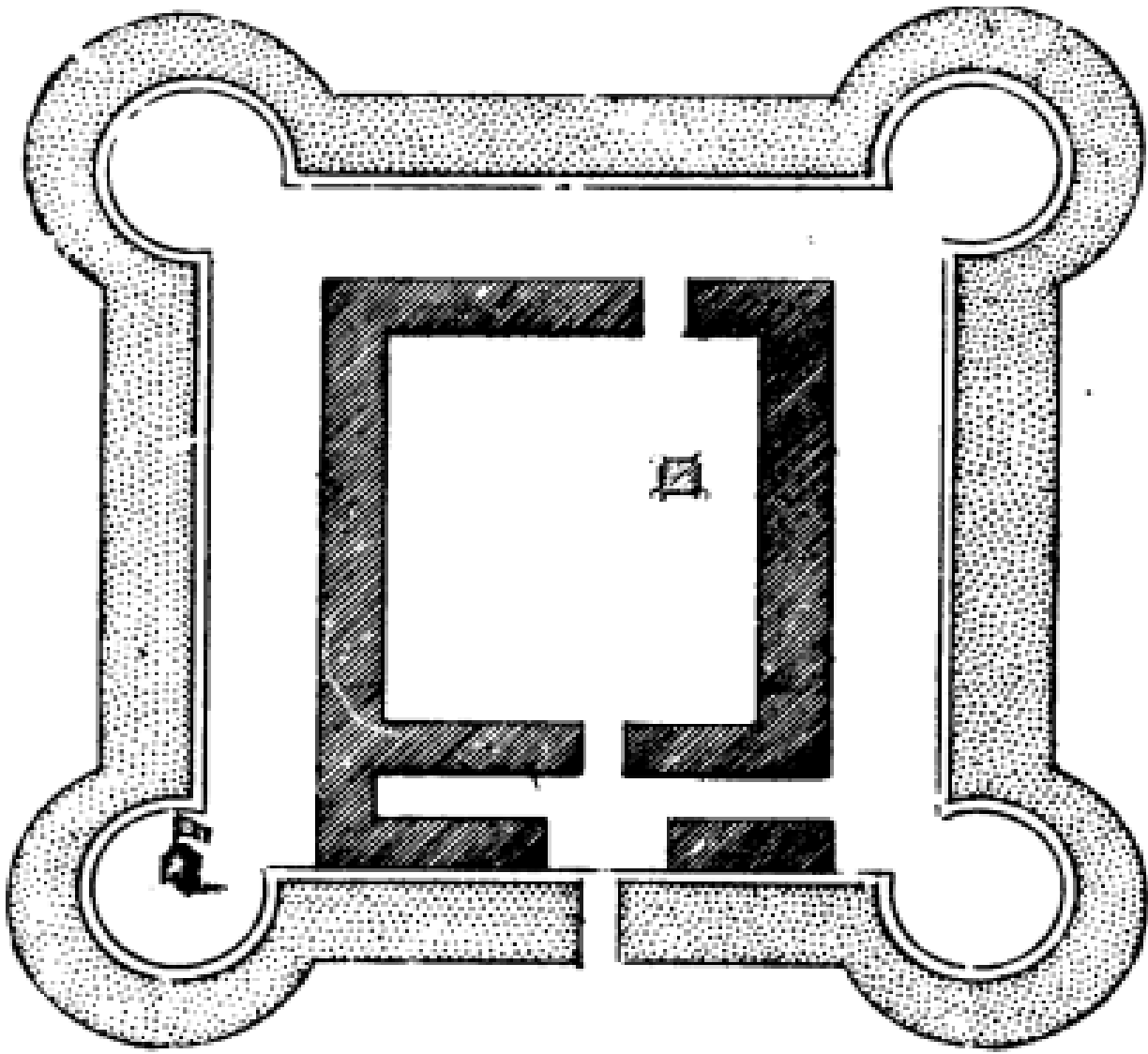
Echelle de 30 Toises



8250

GeDD2987

Carte n°2 : Fort français de Ouidah.
Source : Labat (J.-B.), Op.cit., p.42.



Carte n°3 : Fort anglais de Ouidah.
Source : Labat (J.-B.), Op.cit., p.42.

La présence des forts sur la Côte des Esclaves a été démontrée par maints auteurs. Ils étaient de diverses natures. Les concernant, Casimir Agbo nous relève :

Vu l'heureux résultat de la mission d'Elbée auprès du roi Hay-Ehouin la construction d'un fort commence sans retard ; elle se termina en 1671 et le fort reçut le nom de fort royal saint –louis-de Grégory. Ce fort devint le siège d'un commerce gigantesque où prédominait la traite d'esclave qui enrichit non seulement Les européens mais aussi les rois de Houéda lesquels monopolisèrent en leur faveur de nombreux avantages⁶⁰.

Ce fort construit était devenu un lieu où ils exerçaient le commerce des esclaves. L'auteur nous fournit une autre description du fort Saint Louis :

Primitivement, le Fort royal saint –louis –de Grégory était couvert de paille et plus tard de tuiles rouges. Ses murs étaient en terre de barre mais extrêmement épais. Un fossé large et profond entourait le fort où l'on entrait par un pont dont on enlevait les planches tous les soirs. Sans parler de ces magnifiques vergers et de ses cours spacieuses, le fort comprenait : un bureau d'administration, un magasin à poudre, une chapelle, un logement d'aumônier, une salle à manger, un magasin des eaux-de – vie, un magasin des ustensiles, un magasin de marchandises, un magasin de vivre, deux logements de conseillers , trois logements divers , une pharmacie , trois casernements des Nègres une prison de soldats européens une basse – cour, un parc à bétail , un logement d'ouvriers, une écurie , six casernes , une cuisine , une boulangerie, un trou dit captiverie , un casernement du trouquier, une charpenterie, deux infirmeries des Nègres , deux puits , une cuisine des nègres , deux forges, une sortie de la cour, une entrée de la cour , un petit magasin à poudre, un colombier ,un clocher. Le fort possédait une garnison de soldats européens et bambaras et était doté d'un armement sérieux y compris des canons dont la plupart se dressaient sur des bastions. Le devant du fort disposait d'une vaste place ombragée de beaux arbres et aménagée pour les réceptions publiques⁶¹.

Quels rôles jouaient ce fort ?

Le fort royal Saint Louis-de-Grégoy jouait plusieurs rôles pour les Européens. Parmi ces rôles nous pouvons citer ceux de logement, de captiverie, de pharmacie et autres. Cela comportait aussi des magasins qui étaient des lieux de conservation et de protection de leurs

⁶⁰ Agbo (C.), *Op. Cit.*, p.23.

⁶¹ Idem, *ibidem*, pp.23-24.

marchandises. Pour ainsi éviter qu'elles ne soient pillées par les Noirs. Donc la construction de ce premier fort était l'un des modes de préventions utilisés par des Européens contre le vol sur cette partie de la Côte des Esclaves.

Le fort français était aussi un lieu de réception de toutes sortes. C'était également un centre de règlement des conflits entre les Européens et les autochtones du royaume. Agbo affirme : « Le fort français, premier du royaume de Juda ; fut le théâtre de toutes sortes de splendeurs, car c'était dans ce fort que se faisaient les réceptions, les réunions officielles et que se traitaient les différends qui survenaient entre les naturels et les autres forts depuis l'ère des Houédas et celle des Fons»⁶². Plusieurs directeurs se sont succédé à la tête de ce fort.

Nom	Epoque	Observations
Gominat	1704	Etait auparavant commis à savi
Du Coulombier	1712-1716	
Bouchel	1716-1722	
Lévesque		Séjour certain, mais époque douteuse
Houdoyer- Dupetitval	1727-1729	Périt dans le territoire des Popos
Gallot	1730	Assura l'intérim
Mallet de la Mine	1730-1731	
Lavigne	1732	Mort à Ouidah
Du Belay	1730-1734	Mort à Ouidah
Delisle	1734-1737	Mort à Ouidah
Laurent	1737-1742	
Levens	1742-1744	Expulsé et embarqué de force par ordre du roi Tégbéssou
Levet	1744-1747	Expulsé et embarqué de force par ordre du roi Tégbéssou
Guestard	1755	
Duborudieu	1755- ?	Présent à Ouidah le 10juin 1758
Cuillie	? -1762	Expulsé par ordre du roi Tégbossou
Pruneau de pommegorge	1763-1764	
Remillat	1764- ?	
Guestard	? -1774	Mort à Ouidah
De warel	1774-1775	Expulsé par ordre du roi kpengla
Olivier de Montaguère	1775-1786	
Gourg	1786-1791	Expulsé par ordre du roi Agonglo
Deniau de la garenne	?- 20-8-1797	Garde magasin faisait fonction de directeur à la fermeture du fort.

Titre : Liste des directeurs du fort Saint Louis-de-Grégoy.

Source : Agbo (C.), *Op. Cit.*, p.25.

⁶² *Idem, ibidem*, p.25.

Il faut remarquer qu'à l'époque du règne des rois houéda, aucun directeur ne fut expulsé de Ouidah.

En dehors de ce fort français construit à Ouidah, nous avons d'autres que sont : le fort anglais et le fort portugais. Leurs noms et les circonstances de leur construction sont abordés par Agbo :

Ouidah possédait aussi un Fort portugais et un Fort Anglais. L'épanouissement du négoce français chez les Houédas attire les portugais qui eux aussi, construisaient en 1680 un fort qu'ils nommèrent São João Baptista d'Ajouda. De leur côté, les Anglais surgirent à Ouidah et bâtirent également un fort au XVII^e siècle, les Houédas ayant toujours été très accueillant et affable à l'égard des européens. Le fort anglais s'appelait « Fort William's ». Chacun de ces forts était entouré d'un fossé de protection et garni de bastions chargés de canons pour assurer leur défense en cas d'attaque⁶³.

Ces derniers étaient construits non seulement pour leur épanouissement mais également dans le but d'assurer leur sécurité et de même pour leurs marchandises afin qu'elles ne soient pas volées par les Noirs. Mais, le fort portugais et le fort anglais n'avaient pas fonctionné normalement. Après deux siècles d'utilisation, les Anglais finirent par vendre leur fort à une maison allemande, Goedelt de Hambourg qui transforma le bâtiment pour les nécessités de son commerce et y installa une factorerie. Quant à l'autre fort, le gouvernement portugais s'attacha à ne pas s'en dessaisir. Nonobstant les nombreuses transformations auxquelles les bâtiments ont été soumis au cours des siècles, le gouvernement portugais s'évertue à y maintenir un résident.

En plus de ces trois forts construits à Ouidah s'ajoutaient le fort danois et le fortin hollandais. Le fort danois se trouvait dans le quartier Sogbadji et un fortin hollandais dans les environs d'Adamè (Sud-ouest de Sogbadji)⁶⁴.

A l'époque du *Yevogan* Dagba, le fort danois fut vendu à la compagnie Fabre qui le transforma en une factorerie qu'elle occupe encore actuellement. Quant au fortin hollandais, il n'en reste plus que quelques vestiges. Les trois principaux forts de Ouidah reçurent la même appellation avec un mot distinctif pour chacun, à savoir :

Zodjagué sin-Gbô : le fort français

⁶³ *Idem*, p.30.

⁶⁴ *Idem*, p.31.

Agouda sin- Gbô : le fort portugais

Glinci sin Gbô : le fort Anglais

Sin-Gbô signifiait en langue Houéda et Fongbé maison à étage. Quant à Zodzagué, Agouda et Glinci, ils étaient respectivement utilisés pour désigner les Français, les Portugais et les Anglais.

L'existence des forts à Ouidah fut démontrée par un autre auteur, qui nous parle de leur fondation. A ce propos, Abiola Félix Iroko affirme :

Le XVI^e siècle marque le début des premiers contacts des Portugais avec le modeste royaume de Sahè ; Les Français, eux, n'arrivent que plus tard de même que les Hollandais et les Anglais. Parmi ces différentes nationalités, certaines avaient construit des forts dans quelques escales du commerce triangulaire au sein duquel s'était déroulée la traite des esclaves⁶⁵.

De ce fait, les Européens étaient venus à Ouidah au début du XVI^e siècle.

Parmi ces forts construits par les Européens sur la Côte des Esclaves, trois sont les principaux que sont le fort Sao Jorge baptisé d'Ajuda construit par des Portugais, le fort William's des Anglais et le fort Saint Louis-de-Grégory construit les Français. Ainsi, chaque fort construit avait son propre nom. Le fort français connut une fortune singulière par rapport aux autres.

Comment peut-on expliquer le nom « Saint Louis-de-Grégory » donné au fort français ?

Suivant les informations fournies par Félix Iroko⁶⁶, c'est en 1669 sous le règne de Louis XIV (1643-1715), que son ministre Colbert envoya le Sieur d'Elbée auprès des souverains de la côte des esclaves, notamment celui d'Alada. L'objectif était de créer une sorte d'ambassade afin de nouer des liens diplomatiques avec les souverains noirs. Durant le dernier tiers de ce même XVII^e siècle, le Fort français fut construit. Comme c'était sous le règne de Louis XIV, et que par ailleurs il avait beaucoup œuvré dans le sens du développement du commerce des esclaves, le nom de son saint fut choisi pour désigner cet édifice.

⁶⁵Iroko (A. F.), « Pourquoi le fort français de Ouidah portait-il le nom de fort Saint-Louis de Ouidah ? », *La croix du Bénin*, du 16 Novembre 2001, p. 4.

⁶⁶ *Idem, ibidem.*

Aussi, si Saint Louis est un anthroponyme ou nom propre de personne, fut-elle un saint, Gregory, en revanche, est un toponyme ou nom de lieu ; c'est-à-dire le Fort Saint Louis situé au lieu-dit Grégory. En raison de tous ces détails et de toutes ces explications le nom Saint Louis de Grégory est compris donc toutes ces explications justifieraient le nom de Fort français qui est le plus célèbre des Forts sur la côte des esclaves. Et grâce à ces efforts ; c'est-à-dire tous les Forts construits sur la côte, les Européens sont moins exposés au vol des Noirs.

B- Emballage des marchandises

Dans l'intérêt d'éviter le vol, les Européens ont adopté une manière très particulière d'emballer leurs marchandises. En effet, ils utilisaient le fer pour entourer les marchandises à plusieurs reprises. A cet effet des Marchais affirme : « Les Anglais font cercler leurs barils d'un bout à l'autre avec des cercles de fer qui se touchent et qui ne peuvent s'éloigner les uns et les autres, parce que les premiers sont cloués »⁶⁷. Cette manière d'emballer les marchandises était de nature à éviter leur pillage. En effet, il serait difficile aux Noirs de les déballer afin d'y soustraire ce qu'ils veulent.

Les européens mettaient les bouges⁶⁸ et l'eau-de-vie dans les habitations construites en rondins ajustés les uns sur les autres de manière à constituer un mur étanche et solide. Mais, ce moyen n'était pas toujours efficace. En réalité, cela n'empêchait pas les Noirs de commettre leur forfait : « On avait cru y remédier en mettant les bouges et l'eau de vie dans de double fustes, les Nègres ont trouvé le secret de rendre cette précaution inutile »⁶⁹. En réalité, les précautions prises ne représentaient pas souvent des obstacles pour les voleurs qui développaient toujours de nouvelles stratégies pour parvenir au bout de leur objectif.

⁶⁷ Labat (J. B.), Op. Cit., p.39.

⁶⁸ Ce sont des coquilles blanches qui étaient pêchées aux environs des Iles Maldives. C'est la monnaie du royaume de Sahè et de beaucoup d'autres royaumes de la Côte.

⁶⁹ Labat (J. B.), Ibidem, pp.38-39.

Conclusion

Au terme de notre étude, nous avons pu mettre en exergue la pratique du vol, son origine, les techniques utilisées et les modes de prévention sur la Côte des Esclaves. Tel était notre principal objectif.

Tout au long de notre travail, nous avons montré l'existence du vol sur la côte bien avant l'arrivée des Européens. Le vol n'est du tout pas une pratique importée. Nous avons parlé des méthodes que les Noirs utilisaient pour dérober les marchandises des Européens, des différentes punitions qui leur sont infligées. Certains Noirs volaient de leur propre chef. D'autres, par contre, sont recommandés par le roi ou les ministres des royaumes. Ces derniers n'ont aucun droit de tromper leur roi en détournant une partie de ce qu'ils ont volé pour lui. Les peines sont infligées aux voleurs en tenant compte, de la nature du vol, la personne volée, des circonstances et du lieu où le forfait a été commis. Donc, les punitions variaient. Elles peuvent consister à châtier le voleur ou à l'emprisonner. Il arrive aussi, qu'ils soient décapités ou vendus comme esclaves aux Européens. Les moyens utilisés par les Européens sur la Côte des Esclaves pour prévenir les pillages étaient la construction des forts et l'utilisation du fer pour emballer les marchandises. C'est ce que nous avons montré dans notre étude qui, naturellement, comporte des insuffisances.

Ces dernières sont liées à l'inexistence de certaines informations dont nous avons besoin et qui pouvaient nous être utiles. Il s'agit surtout des informations sur la pratique du vol dans les autres royaumes, autre que ceux que nous avons abordés, ayant existé sur la côte des Esclaves. Il y a entre autres : les royaumes d'Alada, de Jacquin.... Les recherches ne nous ont pas permise d'avoir suffisamment d'informations sur l'emballage des marchandises, qui était l'une des méthodes de prévention contre le vol. Aussi, nous n'avons pas pu décrire les forts hollandais, portugais et danois qui existaient également. Enfin, notre travail s'est basé sur les sources écrites. A l'avenir, les sources orales seront consultées afin de connaître la vision que les Africains ont de la pratique du vol. Les insuffisances notées dans ce travail feront, sans doute, l'objet de nos prochaines études.

SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Sources écrites

- Barbou (A.), *Histoire de la guerre au Dahomey*, Paris, Librairie Universelle d'Alfred Duquesne, 1893, 154p.
- Bosman (G.), *Voyage de Guinée*, Utrecht, A. Schouten, 1705, XVI-520p.
- Bouche (Abbé P. B.), *Les Noirs peints par eux-mêmes*, Paris, Librairie Poussièlgue Frères, 1883, 144p.
- Bouche (Abbé P. B.), *Sept ans en Afrique Occidentale : la côte des Esclaves et le Dahomey*, Paris, E. Plon, Nourrit et C^{ie}, 1885, 403p.
- Chaudoin (E.), *Trois mois de captivité au Dahomey*, Paris, Librairie Hachette et C^{ie}, 1891, 409p.
- Isert (P. E.), *Voyages en Guinée et dans les îles Caraïbes, en Amérique*, Paris, Maradan, 1793, VIII-348p.
- Labat (J. B.), *Voyage du chevalier Des Marchais en Guinée, isles voisines et à Cayenne, fait en 1725, 1726 et 1727*, Paris, Saugrin, Vol. 2, 1730, 364p.
- Laffitte (Abbé J.), *Le Dahomé : souvenirs de voyage et de mission*, Tours, Alfred Mame et Fils, 4^e édition, 1876, 239p.
- Laffitte (Abbé J.), *Le pays des Nègres et la Côte des Esclaves*, Tours, Alfred Mame et Fils, 1876, 238p.
- Le Hérissé (A.), *L'ancien royaume du Dahomey : mœurs, religion, histoire*, Paris, Emile Larose, 1911, 385p.
- Merruau (P.), « Le Dahomey et le roi Guézo », *Revue des deux mondes*, T. 12, déc. 1851, pp. 1036-1062.
- Norris (R.), *Mémoires du règne de Bossa-Ahadée, roi de Dahomé, Etat situé à l'intérieur de la Guinée et voyage de l'auteur à Abomé qui en est la capitale*, Paris, Gattey, 1790, 243p.
- Philips (T.), *A journal of a voyage made in the Hannibal of London, Ann. 1693, 1694, from England to Cape Monseradoe in Africa, and thence along the coast of Guinea to Whidaw, the island of St. Thomas*, Walthoe, 1732, pp. 173-239.
- Répin (Dr.), « Voyage au Dahomey », *Le tour du monde*, n° 162-163, 1863, pp. 65-112.
- Rousselot de Surgy (J.-P.), *Histoire générale des voyages*, Paris, Didot, Vol. 4, 1746, 648p.

- Smith (G.), *Nouveau voyage de Guinée*, Paris, Durand & Pessot, 1751, Vol. 2, 313p.
- Snelgrave (G.), *Nouvelle relation de quelques endroits de Guinée et du commerce d'esclaves qu'on y fait*, Amsterdam, 1735, 348p.
- Walckenaer (C. A.), *Histoire générale des voyages ou nouvelle collection des relations de voyages par mer et par terre*, Paris, Chez Lefèvre, T. VIII, 1827, 529p.

Références bibliographiques

a-Ouvrages

- Agbo (C.), *Histoire de Ouidah du XVI^e au XX^e siècle*, Avignon, Les presses universelles, 1959, 507p.
- Alladayè (J.C.), *Fresques danxoméennes*, Cotonou, Les Editions du Flamboyant, 2008, 120p.
- Iroko (A.F.), *La côte des Esclaves et la traite transatlantique*, Cotonou, Nouvelle presse publication, 2003, 207p.
- Vido (A. A.) et Vido (C. M.), *Le Sud du Bénin vu par les Européens entre le XVII^e et le XX^e siècle : 188 citations pour une contribution à l'étude de l'histoire du Bénin*, Sarrebruck, Editions Universitaires Européennes, 2014, 105p.

b-Articles

- Iroko (F. A.), « Le sel marin de la Côte des Esclaves durant la période précoloniale », *Africa*, XLVI, n°4, 1991, pp. 520-540.
- Iroko (A. F.), « La prison dans le royaume aïzo de Hêvié : un aspect du droit coutumier précolonial », *La croix du Bénin*, 23 Octobre 1992, pp. 4 et 5.
- Iroko (A. F.), « Prison et prisonniers dans le royaume de Tori-Bosito », *La croix du Bénin*, 15 Juillet 1994, p. 4.
- Iroko (A. F.), « Pourquoi le fort français de Ouidah portait-il le nom de fort Saint-Louis de Ouidah ? », *La croix du Bénin*, du 16 Novembre 2001, p. 4.
- Iroko (A. F.), « Histoire des mentalités et historiographie béninoise », *La croix du Bénin*, n° 884 du 29 au 30 Juin 2006, p. 4.
- Yoboue (Y.S.), « Lectures européennes de l'administration de la justice sur les côtes de l'or et des Esclaves (XVII^e-XIX^e siècle) » in Vido (A.A.) et Kouakou (Y.M.) (dir), *Contribution à l'histoire de l'Afrique noire d'hier à nos jours : traite négrière, civilisations, sexualité et religion*, Saint-Denis, Edilivre, 2016, pp.109-139.

c-Mémoires de maîtrise et de D.E.A

- Bada (K.F.C.), *Contribution à l'histoire de Ganvié et de ses relations avec l'extérieur aux XVIII^e-XIX^e siècles*, Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Université Nationale du Bénin, 1994, 98p.
- Lawani (R.), *Le contrôle social dans l'espace béninois des origines au début de la 2^e décennie du XXI^e siècle : cas de la prison civile de Cotonou (Des origines à 2012)*, Mémoire de Maîtrise d'Histoire, Université d'Abomey-Calavi, 2015, 87p.
- Zoffoun (J.M.), *Dix ans de chemin de fer au Dahomey (1899-1909) : les problèmes de la mise en place*, Mémoire de D.E.A. d'Histoire, Université de Paris-I, Panthéon-Sorbonne, 1993, 230p.

Liste des cartes

Carte n°1 : La Côte des Esclaves au XVIII ^e siècle.....	7
Carte n°2 : Fort français de Ouidah.....	28
Carte n°3 : Fort anglais de Ouidah.....	29

Table des matières

Dédicace.....	1
Remerciements.....	2
Sommaire	3
Introduction.....	4
CHAPITRE I :ORIGINE ET DIFFÉRENTES TECHNIQUES DE VOL SUR LA CÔTE DES ESCLAVES	8
A-Origin et existence du vol	9
B-Les différentes techniques de vol.....	12
CHAPITRE II :LES SANCTIONS LIÉES A LA PRATIQUE DU VOL SUR CÔTE DES ESCLAVES	17
A-Châtiments corporels et peine de mort	18
B-Emprisonnement et réduction à la condition de l’esclave.....	21
Chapitre III :LES DIFFÉRENTS MODES DE PRÉVENTION DU VOL.....	25
A-La construction des forts	26
B-Emballage des marchandises	34
Conclusion	35
SOURCES ET RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	36
Liste des cartes.....	39