
Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe

Neutres et neutralité dans le monde antillais du XVIII^e siècle

Eric Schnakenbourg



Number 174, May–August 2016

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1037862ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1037862ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (print)

2276-1993 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Schnakenbourg, E. (2016). Neutres et neutralité dans le monde antillais du XVIII^e siècle. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (174), 5–19.
<https://doi.org/10.7202/1037862ar>

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2016

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

<https://www.erudit.org/en/>

Neutres et neutralité dans le monde antillais du XVIII^e siècle

Eric SCHNAKENBOURG¹

Au XVIII^e siècle, le monde antillais se caractérise par la multiplicité de la présence européenne. À côté des grandes puissances impériales (Angleterre, Espagne, France) établies dans les territoires les plus importants et, généralement, les plus productifs, deux autres États européens possèdent également des colonies : les Hollandais, au nord et au sud des Petites Antilles et les Danois dans les îles Vierges. Il faut encore ajouter le cas particuliers de quatre îles (Dominique, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Tobago) qualifiées de neutres car, encore au milieu du siècle, elles ne relèvent officiellement ni de la France, ni de la Grande-Bretagne. Ce paysage antillais est particulièrement complexe avec des souverainetés enchevêtrées, des métropoles coloniales qui cherchent à faire respecter le régime de l'Exclusif, une contrebande endémique et des circulations d'individus qui tissent des réseaux de solidarité et d'affaires transimpériaux. C'est dans ce contexte général, et sur fond de croissance générale du commerce colonial, que se déroule la rivalité franco-britannique qu'on ne saurait réduire à un simple face à face. Une perspective plus large permet d'envisager le rôle d'acteurs ou de territoires qui sont, officiellement, hors de la lutte ouverte ou couverte que se livrent les deux grandes puissances européennes. Leur neutralité est un facteur important de l'équilibre géopolitique antillais comme l'ont montré les travaux déjà anciens de l'historien britannique Richard Pares consacrés aux décennies médianes du XVIII^e siècle (1740-1760) et à la navigation transatlantique². Nous souhaiterions ici élargir la période chronologique considérée en allant de la guerre de Succession d'Espagne (1702-1713) à la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783) et en nous concentrant

1. Professeur d'histoire moderne, Centre de Recherches en Histoire Internationale et Atlantique, CRHIA, Université de Nantes

2. Richard PARES, *War and trade in the West Indies, 1739-1763*, Londres, Frank Cass & co Ltd, (rééd.) 1963, [1ère ed. 1936] et *Colonial Blockade and Neutral Rights*, Philadelphie, Porcupine press, (rééd.) 1975, [1ère ed. 1936].

sur le monde antillais lui-même. Notre propos s'inscrit la dynamique de la réévaluation du rôle de la neutralité dans les relations internationales et dans celle du renouvellement de l'historiographie des empires atlantiques qui privilégie les changements d'échelles pour insister sur l'importance des relations transnationales³. C'est dans ces perspectives que nous souhaiterions nous interroger sur le rôle des territoires et des acteurs neutres lors des guerres franco-anglaises.

LES INTERMÉDIAIRES NEUTRES DANOIS ET HOLLANDAIS DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XVIII^E SIÈCLE

Dans les années 1670, les Danois s'installent à Saint-Thomas, l'une des îles Vierges délaissées par les Espagnols, puis par la suite dans l'île voisine de Saint-Jean, en 1718, avant d'acheter Sainte-Croix à la France en 1733. Comme Saint-Jean, Saint-Thomas est mal pourvue en eau mais dispose d'un bon mouillage autour duquel s'est développé le port de Charlotte Amalie. La qualité de ce port et la permissivité relative des autorités danoises en font très tôt un lieu fréquenté par les négociants et les trafiquants de toutes nationalités. Le Danemark comptant à peine plus d'un million d'habitants à la fin du XVII^e siècle, le peuplement de Saint-Thomas ne peut se faire qu'avec des étrangers. À cette époque, les Danois ne représentent qu'environ 10% des 148 adultes blancs de Saint-Thomas, le reste étant composé principalement de Hollandais, de Britanniques et de Français⁴. Ils développent des réseaux de famille et d'affaires transnationaux qui intègrent la colonie danoise au monde de l'Amérique intertropicale.

Le Danemark demeure à l'écart des conflits de la fin du règne de Louis XIV, faisant de Saint-Thomas le seul territoire neutre pendant les guerres de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et de Succession d'Espagne (1702-1713). Évoquant cette période, Raynal décrit Charlotte Amalie comme « l'asile de tous les bâtiments marchands qui, poursuivis en temps de guerre, y trouvaient un port neutre. C'était l'entrepôt de tous les échanges que les peuples voisins n'auraient pu faire ailleurs avec autant d'aisance & de sûreté. ... Saint-Thomas était enfin une place où se faisaient des marchés très importants »⁵. Pendant la guerre de Succession d'Espagne, la contrebande de Saint-Domingue se fait par l'intermédiaire de boutiques danoises tenues en réalité par des Anglais ou des Hollandais naturalisés. C'est le cas, par exemple, d'un certain Peter Smith, propriétaire officiellement danois de magasins et de navires, qui effectue régulièrement des

3. Eric SCHNAKENBOURG, *Entre la guerre et la paix : Neutralité et relations internationales, XVII-XVIIIe siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013. Pour une mise au point historiographique voir Jean-Paul ZUNIGA, « L'histoire impériale à l'heure de "l'histoire globale" : Une perspective atlantique », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, n°54-55, 2007, p. 54-68.

4. Neville HALL, *Slave Society in the Danish West Indies : St. Thomas, St. John, and St. Croix*, Barry HIGMAN (éd.), The University of the West Indies Press, 1992, p. 6, 9-10.

5. Guillaume Thomas RAYNAL, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce dans les deux Indes*, Genève, Pellet, 1780, t. 3, p. 318.

allers-retours entre Saint-Thomas et Saint-Domingue⁶. Saint-Thomas joue un rôle très important dans l'approvisionnement des territoires français. Une partie de la production agricole de la Nouvelle Angleterre transite par l'île danoise avant d'arriver dans les colonies françaises pour pallier le manque d'approvisionnements venus de la métropole⁷. « Ce petit lieu riche & toujours plein de toutes sortes de marchandises »⁸ qu'est Saint-Thomas, selon le père Labat, est un territoire de rencontres et d'échanges d'hommes et de produits venant de l'Amérique intertropicale et même au-delà. Mais l'activité repose peu sur les Danois, car les acteurs du commerce sont des étrangers qui se servent de la couverture de la neutralité pour transporter leurs marchandises. L'activité de Saint-Thomas illustre la volonté des marchands et des colons de toutes nationalités de poursuivre leurs échanges malgré la guerre opposant leurs métropoles respectives.

Les Hollandais comptent parmi les acteurs les plus dynamiques de ces trafics antillais de la première moitié du XVIII^e siècle, alors même qu'ils ne possèdent que des territoires peu étendus : au nord des Petites Antilles (Saint-Eustache, Saba, la moitié de Saint-Martin) et au large du Venezuela (Curaçao et Bonaire, Aruba). Globalement, ces îles à la topographie accidentée ne sont guère propices à l'économie de plantation⁹. Comme pour les îles danoises, les colonies des Provinces-Unies se distinguent par le cosmopolitisme de leur population et leur intégration aux réseaux transatlantiques. C'est le cas tout particulièrement de Saint-Eustache, qui est voisine d'îles espagnoles, anglaises et françaises. Elle attire, notamment, des Français, comme Charles Chabert, fils d'un marchand guadeloupéen qui s'y installe dans les années 1730. Il y épouse une hollandaise de Philadelphie et se livre à l'interlope avec l'île de son enfance. Son fils suit les traces paternelles. Après deux décennies à Saint-Eustache, il s'installe à Sainte-Croix en 1785¹⁰. En deux générations, les Chabert ont vécu sous trois souverainetés différentes et sont parvenus à créer un réseau d'affaires reliant la France, les États-Unis et différentes îles des Antilles à partir de colonies de puissances neutres.

À partir de 1744, la pression de la *Royal Navy* pèse lourdement sur l'approvisionnement des colonies françaises. Entre 1743 et 1745, les exportations de la métropole vers la Guadeloupe auraient chuté de 85% et les importations de 72%, les deux tiers pour l'une et pour l'autre en Martinique¹¹. La Guadeloupe, tout particulièrement, doit recourir à

6. Charles FROSTIN, *Histoire de l'autonomisme colon de la partie française de Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles. Contribution à l'étude du sentiment américain d'indépendance*, Service de reproduction des thèses, Lille III, 1973, p. 339-341.

7. ANOM [Archives Nationales d'Outre Mer, Aix en Provence], C^{SA} 16, fol. 333, et C^{SA} 18, fol. 78-79, Vaucresson à Pontchartrain, 2 mai 1708 et 31 mars 1711, C. FROSTIN, *Histoire de l'autonomisme colon de la partie française de Saint-Domingue, op. cit.*, p. 260-261 et Frank PITMAN, *The Development of the British West Indies, 1700-1763*, New Haven, Yale University Press, 1917, p. 205.

8. Jean-Baptiste LABAT, *Nouveau voyage aux Isles de l'Amérique*, Paris, G. Cavelier, 1722, t. 5, p. 324.

9. Paul CHEMIN DUPONTES, *Les Petites Antilles*, Paris, L'Harmattan, (réed.) 1979, [1^{ère} ed. 1909]; p. 95-98.

10. Bernadette et Philippe ROSSIGNOL, « La famille Chabert et Saint-Eustache », *Généalogie et Histoire de la Caraïbe*, n°15, avril 1990, p. 118-121.

11. Christian SCHNAKENBOURG, « Statistiques pour l'histoire de l'économie de plantation, en Guadeloupe et en Martinique (1635-1835) », *Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe*; n°31, 1977, p. 113 et 117.

des vaisseaux neutres pour assurer ses échanges. En 1745, elle reçoit 168 vaisseaux venus de Saint-Eustache pour un seul arrivant de France¹². L'attractivité de Saint-Eustache vient des prix avantageux qui y sont pratiqués et de la diversité des produits que l'on peut s'y procurer. En 1747, le gouverneur de la Guadeloupe estime que les sucres de son île sont vendus à Saint-Eustache avec 42% de profit¹³. La guerre marque une période de prospérité pour les colonies des Provinces-Unies, comme le montre le doublement du nombre de navires faisant le *grote vaart*, le commerce atlantique, entre 1745 et 1748, qui alimentent l'activité du *kleine vaart*, la navigation antillaise¹⁴. Lors de la guerre de Succession d'Autriche, l'île de Saint-Eustache s'impose comme un entrepôt majeur du commerce neutre dans l'arc antillais. Si son attractivité est moindre avec le retour de la paix, les liens avec les autres îles ne sont pas rompus.

LE CONTENTIEUX DES ÎLES NEUTRES ANTILLAISES DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XVIII^E SIÈCLE¹⁵

La Dominique, Sainte-Lucie et Saint-Vincent, dans la partie centrale de l'arc antillais, ainsi que Tobago, située à son extrémité méridionale, ont un statut particulier qui les fait regarder comme neutres à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle. En 1660, par le traité de Basse-Terre, Français et Anglais accordent Saint-Vincent et la Dominique en « retraite » aux Caraïbes¹⁶. Quant à Sainte-Lucie et Tobago, leur propriété n'est pas fermement établie entre Français et Anglais. Ces différents territoires ne relèvent d'aucune souveraineté européenne et sont considérés comme neutres¹⁷. Cependant, dès le début du XVIII^e siècle, Français et Anglais cherchent à placer ces territoires sous leur influence, voire à s'en emparer.

Peu à peu des familles françaises et anglaises s'installent à la Dominique, à Saint-Vincent, à Sainte-Lucie et, dans une moindre mesure, à Tobago. En 1730, au nom du respect de la neutralité, les gouvernements français et anglais s'entendent pour évacuer leurs sujets qui s'y sont établis sans autorisation. Dans l'esprit de chacun, pour Sainte-Lucie en

12. Wim KLOOSTER, « An Overview of Dutch Trade with the Americas », dans Johannes POSTMA et Victor ENTHOVEN (dir.), *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and shipping, 1585-1817*, Leyde, Brill, 2003, p. 377. Cette estimation ne tient pas compte du tonnage des bâtiments, plus important pour la navigation transatlantique que pour le cabotage antillais qui se fait au moyen de petites embarcations, Cornelis GOSLINGA, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas, 1680-1791*, Assen/Maastricht, Van Gorcum, 1985, p. 198.

13. Wim KLOOSTER, *Illicite riches. Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*, Leyde, KITLV press, 1998, p. 92.

14. C. GOSLINGA, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, op. cit., p. 198-207.

15. Ce passage s'appuie sur Eric SCHNAKENBOURG « Le contentieux franco-anglais des îles neutres antillaises dans la première moitié du XVIII^e siècle », *Outre-mers. Revue d'Histoire*, n° 380-381, 2013, p. 206-231.

16. Cité dans Jean-Baptiste DU TERTRE, *Histoire générale des Antilles habitées par les Français*, tome 1, Paris, 1667, p. 577.

17. La première mention explicite de la neutralité des quatre îles dans leur ensemble que nous ayons rencontrée se trouve dans ANOM, C^{SA} 33, fol. 118, Feuquières, gouverneur général des îles du Vent, à Maurepas, 2 octobre 1724. L'expression « îles neutres » apparaît quant à elle dans ANOM, C^{SA} 42, fol. 253, Orgeville, intendand des îles du Vent, à Maurepas, 2 septembre 1731 : « ces isles neutres ou regardées comme telles ».

particulier, il s'agit d'un abandon temporaire destiné à ne durer que le temps de déterminer de manière certaine la propriété de ces îles¹⁸. Mais la répétition des ordres d'évacuation dans les années qui suivent montre bien qu'ils ne sont pas appliqués. Pendant la guerre de Succession d'Autriche, les Français profitent du conflit pour s'emparer et fortifier la Dominique, Saint-Vincent et Sainte-Lucie dans l'espoir de pouvoir conserver cette dernière île après la guerre. Il n'est, dès lors, pas surprenant de voir que son sort est un des points de discussion du congrès de paix. Mais l'article 9 du traité d'Aix-la-Chapelle prévoit le rétablissement du *statu quo ante bellum* aux Antilles. Autrement dit, les îles neutres doivent le redevenir en attendant, une nouvelle fois, que les commissaires des deux rois s'accordent sur un partage de souveraineté¹⁹. La restauration de l'état initial des îles passe par l'évacuation des familles françaises qui s'y sont installées, par le retrait des soldats qui y sont venus durant la guerre et le démantèlement des fortifications. Malgré les ordres donnés depuis Versailles de faire évacuer Sainte-Lucie et Tobago, les documents attestant du bien-fondé de leur appartenance au roi de France sont nombreux dans les archives pour la période suivant la conclusion de la paix d'Aix-la-Chapelle²⁰. Dans ces conditions, inévitablement, l'expulsion des Français reste lettre morte, car l'argument de la propriété du roi devient un prétexte de plus en plus courant pour ne pas remplir les engagements contractés en 1748 : pourquoi évacuer des îles que Louis XV possède en toute légitimité, ce que les commissaires, lorsqu'ils se seront réunis, montreront indubitablement ? Les Anglais, isolés à la Barbade, n'ont pas véritablement les moyens de les contraindre et doivent se contenter de multiplier les protestations diplomatiques²¹.

Dès le début de la guerre de Sept Ans, les soldats français occupent de nouveau Sainte-Lucie ainsi que la Dominique. Ils en sont délogés lors de la campagne anglaise de 1761-1762 à l'issue de laquelle les Anglais s'emparent des îles neutres et de la Martinique²². Lors des négociations de paix, les Français espèrent qu'une nouvelle fois les choses seront rétablies dans leur état antérieur. Ils veulent que la Dominique et Saint-Vincent soient à

18. « Sur ce qui a été convenu entre la France et la cour de Londres en 1730 au sujet de quelques unes des îles Antilles de l'Amérique », par le Dran, 19 mai 1749, A.A.E. [Archives des Affaires Étrangères, La Courneuve], M.D. [Mémoires et Documents], Amérique, vol. 9, fol. 38-48 ; et « Mémoire pour répondre à la plainte que fait le ministre du roi d'Angleterre au sujet de l'île de Ste Alouzie », A.A.E., M.D., Amérique, vol. 16, fol. 90-91 juillet 1730. L'ordre d'évacuation de George II est très clair : « Nous voulons et ordonnons, et vous le ferez savoir à ceux de nos sujets qui seront trouvés habitants d'aucunes de nos dites îles qu'ils les quittent sur le champ », lettre adressée au gouverneur de la Barbade William Mathew, le 30 novembre 1730, *ibid.*, fol. 92-93.

19. Traité de paix franco-anglais d'Aix-la-Chapelle, 18 octobre 1748, dans Charles JENKINSON, *A collection of all the treaties of peace, op. cit.*, Londres, J. Debrett, 1785, vol. 2, p. 381-382. François TERNAT, *Partager le monde. Rivalités impériales franco-britanniques, 1748-1756*, Paris, PUPS, 2015, 125-149.

20. Par exemple : « Observations sur les prétentions des Anglais au sujet de l'île de Tabago et autres de l'Amérique », 22 mai 1749, A.A.E., M.D., France, vol. 522, fol. 107-115 ; « Mémoire sur l'île de Sainte Lucie », 25 septembre 1750, M.D., Amérique, vol. 16, fol. 103-108.

21. A.A.E., M.D., Amérique, vol. 9, fol. 306 et 373-375, Grenville à Bompar, 24 novembre 1750 et 30 septembre 1751.

22. R. PARES, *War and trade in the West Indies, op. cit.*, p. 215 et Jonathan DULL, *La guerre de Sept Ans. Histoire navale, politique et diplomatique*, Becherel, Les Perséides, 2009, p. 63, 83, 323.

nouveau reconnues comme propriété des Caraïbes, et caressent même l'espoir d'obtenir Sainte-Lucie²³. Mais les dispositions de l'article 9 du traité de Paris (10 février 1763) sont bien différentes : « le partage des Isles, appelées neutres, est convenü et fixé de maniere que celles de St Vincent, la Dominique, & Tabago, resteront, en toute propriété à la Grande Bretagne, & que celle de St Lucie sera remise à la France pour en jouir, pareillement en toute propriété ». Les îles neutres n'existent plus.

La neutralité des quatre îles ne saurait être envisagée que sous l'angle de la rivalité franco-anglaise. Elle joue un rôle important dans les relations interlopes qui relient les territoires de l'arc antillais. En 1727, le duc de Montagu, que le roi de Grande-Bretagne George II a nommé gouverneur de Sainte-Lucie, décrit l'île comme « *a rendezvous for French and English vessels which meet there to carry on illegal trade* »²⁴. Du côté français, le gouvernement est déterminé à punir avec « la dernière rigueur » les bâtiments arraisonnés en faisant le commerce entre la Martinique et Sainte-Lucie²⁵. Les îles neutres en général présentent des conditions favorables au développement de la contrebande. Premièrement, leur proximité géographique en fait un débouché pour les colonies sucrières. Ainsi, la Dominique est l'un des principaux lieux du commerce interlope de sa voisine guadeloupéenne²⁶. La Martinique entretient des liens privilégiés avec Sainte-Lucie distante de quelques heures de navigation. En revanche, Saint-Vincent, plus excentrée, semble avoir été moins concernée par l'interlope franco-anglais ; alors que Tobago sert surtout à la contrebande avec les colonies espagnoles d'Amérique. Deuxièmement, même si les Français y sont les plus nombreux, les îles neutres sont un lieu de rencontre. Sainte-Lucie est fréquentée par des Hollandais et surtout par des Anglais venus y acheter le sucre français. Enfin, le vide de souveraineté des îles neutres permet de développer des activités illégales avec une certaine tranquillité. Ici, comme ailleurs, le principe actif de l'interlope est la convergence d'intérêts entre vendeurs et acheteurs, indépendamment de leur nationalité. À Sainte-Lucie, les Anglais achètent à meilleur prix les productions françaises et vendent moins cher aux colons français les produits dont ils ont besoin²⁷. L'île est la destination de bâtiments partis d'Angleterre et d'Irlande, mais aussi de la Nouvelle Angleterre qui profitent de leur navigation vers la Barbade pour passer prendre les productions de la Martinique. Des navires anglais chargés de « nègres, bœuf, farine, beurre, chandelles et autres » viennent acheter du café, du cacao, du coton et surtout du sucre de la Martinique. Selon un témoin qui se rend à Sainte-Lucie à la fin de l'année 1730, il y a en permanence

23. « Les Isles de Saint-Vincent et de Dominique, qui appartiennent aux Caraïbes, leur resteront sous la protection de la France conformément au traité de 1660 », Instructions à François de Bussy, 23 mai 1761, dans Paul VAUCHER (éd.), *Recueil des instructions aux ambassadeurs*, Angleterre, Paris, CNRS, 1965. t. 3, *op. cit.*, p. 382

24. Montagu à George II, mai (?) 1727, dans Cecil HEADLAM et Arthur Percival NEWTON (éd.), *Calendar of State Papers Colonial, America and West Indies*, vol. 35, 1726-1727, Londres, 1936, p. 295.

25. ANOM, C^{8A} 35, fol. 133, Maurepas à Feuquières, 17 septembre 1726.

26. Jean-Pierre SAINTON, *Histoire et Civilisation de la Caraïbe*, t. 2, *Le temps des matrices : économie et cadres sociaux du long XVIIIe siècle*, Paris, Karthala, 2012, p. 132.

27. James PRITCHARD, *In Search of Empire : The French in the Americas. 1670-1730*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, p. 240.

15 à 20 navires anglais attendant les barques de la colonie française²⁸. Les administrateurs de la Martinique se plaignent du « parfait concert des Anglois avec nos habitans et marchands » qui rend impossible l'interruption de l'interlope sans le recours durable à une force armée²⁹. Sainte-Lucie s'impose comme le centre du commerce frauduleux à la faveur du développement économique de la Martinique.

Les îles neutres en général, Sainte-Lucie et la Dominique en particulier, bénéficient d'une forte attractivité leur permettant de participer à l'interlope qui dépasse les frontières politiques et submerge les limites imposées aux échanges coloniaux par les métropoles. À l'échelle antillaise, la neutralité, situation d'incertitude politique, est incontestablement un atout. Elle permet aussi bien aux habitants pauvres installés sur place de trouver des moyens de survivre et de vendre librement une partie de leur production, qu'à des planteurs bien installés de faire un commerce lucratif en dehors de toute contrainte légale.

LES ACTEURS DU COMMERCE NEUTRE AUX ANTILLES PENDANT LA GUERRE DE SEPT ANS, 1756-1763

L'affrontement franco-anglais dans le cadre de la guerre de Sept Ans (1756-1763) est largement dominé par les enjeux ultramarins. La puissance de la marine anglaise est mise au service de la traque des bâtiments de l'ennemi dans l'Atlantique afin d'isoler ses colonies. La quasi-suspension de la navigation française fait du recours aux pavillons neutres, supposés pouvoir encore naviguer librement, une des seules alternatives pour l'approvisionnement des colonies françaises, comme en témoigne Jean-Joseph de Laborde : « Nous étions en guerre et il n'y avoit d'espérance de faire parvenir ces effets en France d'une manière sûre que par le pavillon neutre »³⁰. Dès lors, les Hollandais, les Espagnols, jusqu'en 1762, et les Danois se trouvent investis d'un rôle majeur qu'ils remplissent en fonction de leurs moyens et de leurs ambitions.

L'importance de la navigation hollandaise dans l'espace atlantique en général, dans la Caraïbe en particulier, ainsi que l'expérience de la guerre de Succession d'Autriche, placent les négociants des Provinces-Unies au premier rang des neutres intéressés par la fréquentation des colonies françaises. Dès mars 1756, le ministre français de la Marine, Machault d'Arnouville, autorise les neutres à se rendre dans les colonies françaises à condition qu'ils soient munis de passeports. Au début de la guerre, les passeports sont distribués assez généreusement aux neutres par les administrateurs français des colonies. Ceux de la Martinique en délivrent 261 pour les Îles-du-Vent en 1756, puis de nouveau 138 au début de l'année 1757, alors même que les précédents n'ont pas tous été utilisés. Le début

28. « Mémoire du sieur Roussel enseigne de vaisseaux au comte de Maurepas », décembre 1730, ADLA [Archives de la Loire Atlantique, Nantes], C 735, fol. 6.

29. ANOM, C^{8A} 35, fol. 77, Feuquières et Blondel à Maurepas, 16 juin 1726 et C^{8A} 36, fol. 17, Blondel à Maurepas, 17 septembre 1726.

30. Yves-René DURAND (éd.), « Mémoires de Jean-Joseph de Laborde, fermier général et banquier de la cour », *Annuaire-bulletin de la Société de l'Histoire de France 1968-1969*, Paris, Klincksieck, 1971, p. 124.

de la guerre de Sept Ans profite à Saint-Eustache qui devient « l'entrepôt de presque toutes les denrées des colonies françaises du Vent, le magasin général de leur approvisionnement » affirme Raynal. Il ajoute « L'Anglais & le Français se réunissent dans la rade de cette île pour y conclure, à l'abri de sa neutralité, des marchés très importants »³¹. Les rapports entre les territoires français et hollandais sont structurés par les relations d'affaires reliant les maisons de commerce des deux pays en Europe. Elles ont des correspondants aux Antilles qui agissent sur ordre de leur employeur³². L'essentiel de l'activité de Saint-Eustache repose sur sa fonction d'entrepôt et de centre de redistribution de marchandises. Les nombreux négociants anglais établis sur place exportent *via* les territoires hollandais des marchandises vers les colonies françaises³³. Les négociants anglais permettent l'élargissement de la sphère commerciale de Saint-Eustache aux Treize Colonies qui, officiellement, destinent leurs bâtiments aux îles anglaises. La gamme de marchandises proposées à la vente s'étoffe avec les farines et la viande salée venues de New York ou de Philadelphie. Dans l'autre sens, les correspondants des marchands nord-américains achètent les productions des colonies françaises pour les réexpédier vers la Nouvelle Angleterre³⁴.

Au fil du conflit, l'étau de la marine anglaise se resserre autour du commerce neutre. À la fin de l'année 1757, l'amiral Moore, commandant de l'escadre des *Leeward Islands*, déclarant savoir que les colonies françaises ne subsistent que par les secours qu'elles reçoivent des neutres, informe les gouverneurs des îles hollandaises, danoises et espagnoles que les territoires ennemis sont désormais considérés bloqués et que tous les navires qui y transporteront des marchandises seront arrêtés³⁵. Bien que le blocus ne soit pas toujours effectif, sa proclamation permet de justifier à tout moment les arrestations de bâtiments neutres. Les navires des non-belligérants sont amenés à la Jamaïque, puis déclarés de bonne prise ou obligés de vendre leur cargaison sur place. La perturbation de la navigation neutre dégrade la situation des îles françaises. La vigilance accrue des Anglais et les arraisonnements qu'elle entraîne, rendent plus difficiles les relations entre Saint-Eustache et les possessions françaises. Au début de l'année 1759, les neutres ne semblent plus être d'un grand secours à la Martinique où la malnutrition provoque la surmortalité des esclaves, alors que le bétail commence à être abattu pour servir à l'alimentation. L'étau britannique ne cesse de se resserrer tant autour des colonies françaises avec la prise de la Guadeloupe en 1759 et celle de la Martinique en 1762, qu'autour des neutres. Ainsi, en 1761, les Anglais auraient saisi 221 navires hollandais se livrant au commerce antillais³⁶. Cependant, l'escadre des *Leeward Islands*, même avec l'aide des corsaires, n'est pas capable d'interrompre totalement le commerce hollandais avec

31. G. RAYNAL, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce dans les deux Indes*, op. cit., t. 3, p. 289.

32. Philippe CHASSAIGNE, « L'économie des îles sucrières dans les conflits maritimes de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle », *Histoire, économie et société*, 1988, n°1, p. 101.

33. C. GOSLINGA, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, op. cit., p. 210.

34. Thomas TRUXES, *Defying Empire : trading with the enemy in colonial New York*, New Haven/Londres, Yale University Press, 2008, p. 59-60.

35. ANOM, C^{8A} 61, fol. 282, Beauharnais et Givry, à Moras, février 1758.

36. C. GOSLINGA, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, op. cit., p. 210.

les îles françaises. Même au plus fort du blocus anglais, des navires hollandais chargés de vivres et de munitions arrivent tout de même à la Martinique³⁷. Les relations tissées avec les Hollandais pendant la guerre ne disparaissent pas avec le retour de la paix en 1763. Elles servent de canevas à l'interlope antillais dont Saint-Eustache est devenu un pôle central.

L'autre grand centre du commerce neutre aux Antilles pendant la guerre de Sept Ans est la bourgade espagnole de Montechristi. Situé sur la côte nord-ouest de la partie espagnole de Saint-Domingue, à proximité de la frontière française, ce village est isolé du reste de la colonie par une chaîne de montagne. À la veille de la guerre de Sept Ans, Montechristi ne compte qu'une cinquantaine d'habitants, soldats ou pêcheurs, et ne produit aucun surplus exportable³⁸. La guerre franco-anglaise et la neutralité de l'Espagne, qui dure jusqu'en 1762, donnent une impulsion décisive à la fréquentation de Montechristi³⁹. Les principaux animateurs de ce commerce sont des négociants de la Nouvelle Angleterre et de New York qui utilisent des stratagèmes bien rodés. Arrivés sur place, les navires et les cargaisons sont vendus à des prête-noms espagnols qui se rendent dans partie française de Saint-Domingue échanger le bois et les vivres contre du sucre, de l'indigo, de la mélasse et du rhum. De retour à Montechristi, les navires et leurs cargaisons sont revendus à leur propriétaire initial pour regagner l'Amérique du Nord. La double vente fictive évite aux négociants nord-américains tout contact direct avec l'ennemi français leur permettant ainsi d'échapper aux condamnations des tribunaux de l'amirauté britannique. Malgré la connaissance de ces stratagèmes, la marine britannique est impuissante à interrompre ces trafics puisqu'il semble toujours y avoir eu à Montechristi plusieurs dizaines de navires simultanément, parfois même jusqu'à 150⁴⁰.

Le dernier grand centre du commerce neutre lors de la guerre de Sept Ans est celui organisé autour des îles danoises. Les Français qui s'y sont établis entretiennent des relations interlopes avec Saint-Domingue, la Martinique et la Guadeloupe. Pendant la guerre, Saint-Thomas compte de nombreux entrepôts hollandais, britanniques et français qui servent à emmagasiner des marchandises coloniales nord-américaines et européennes avant de les redistribuer. Les navires de la Nouvelle Angleterre arrivent dans l'île danoise au moyen de faux certificats délivrés pour les

37. Par exemple, à la fin de l'année 1760, le gouverneur Beauharnais signale à Berryer l'arrivée à la Martinique de deux navires hollandais chargés de vivres et de munitions, ANOM, C^{8A} 62, fol. 497, 28 décembre 1760.

38. Igor PÉREZ TOSTADO, « Comercio y neutralidad en el Caribe : el caso de Monte Christi », colloque *Reti Commerciali, interessi Nazionali e trattati commerciali nell'Europa d'Antico Regime*, organisé par Manuel Herrero Sánchez et Francisco Javier Zamora Rodríguez, université de Séville Pablo de Olavide, 18 juin 2010.

39. « Monte-Christo n'est qu'un entrepôt où des interlopes anglais viennent habituellement charger les denrées de quelques plantations françaises établies dans son voisinage. Les hostilités entre les cours de Londres & de Versailles rendent les liaisons frauduleuses infiniment plus considérables, & ce marché acquiert alors une grande importance », G. RAYNAL, *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce dans les deux Indes*, op. cit., t. 3, p. 256.

40. T. TRUXES, *Defying empire : trading with the enemy in colonial New York*, op. cit., p. 79. Voir également F. PITMAN, *The Development of the British West Indies, 1700-1763*, op. cit., p. 317 et R. PARES, *War and trade in the West Indies*, op. cit., p. 457, 461-463.

colonies anglaises⁴¹. Saint-Thomas fonctionne sur le modèle de Saint-Eustache, comme un lieu de transit et d'échanges sous couleurs danoises au sein de la Caraïbe. Les circuits interlopes des temps de paix sortent de la clandestinité grâce à l'octroi de passeports français permettant aux pavillons neutres d'accéder en toute légalité à Saint-Domingue, à la Martinique ou à la Guadeloupe. En 1758, alors que le commerce hollandais commence à subir les exactions anglaises, l'arrivée à Saint-Domingue de navires de Saint-Thomas et de Sainte-Croix suscite un certain espoir chez les administrateurs de la colonie française : « Si cette complaisance pour le pavillon danois subsiste par la suite [...] nous pourrions tirer quelques secours de ce côté-là »⁴². Mais l'espoir de se servir du pavillon danois dans le cabotage antillais s'évanouit rapidement à la suite des saisies anglaises qui s'opèrent aussi bien dans l'Atlantique que dans les eaux de la Caraïbe. Il reste que la navigation atlantique danoise connaît un fort développement à la faveur de la guerre. Alors qu'en 1753, seuls cinq navires étaient venus de Copenhague aux Antilles, en 1756 et en 1757, 16 bâtiments par an sont occupés à ce commerce, et 27 en 1758. Dans les trois années suivantes, le nombre reste compris entre 15 et 20, avant une dernière poussée importante en 1762⁴³. Sur le moyen terme, la période de neutralité donne une impulsion importante à l'économie des colonies danoises et à leur intégration dans les réseaux du commerce atlantique, qu'ils soient légaux ou interlopes. La guerre de Sept Ans montre à quel point le recours aux territoires, aux négociants et aux pavillons neutres est devenu ordinaire au sein du monde antillais. Mais c'est bien lors de la guerre d'Indépendance américaine que cette pratique est poussée à son paroxysme.

LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE : L'ÂGE D'OR DU COMMERCE NEUTRE AUX ANTILLES, 1778-1784

La guerre d'Indépendance américaine offre un contexte particulièrement favorable à la navigation neutre aux Antilles. Le nombre des belligérants, que ce soient les colonies révoltées, la Grande-Bretagne, la France, puis l'Espagne à partir de 1779, multiplie la demande de couverture neutre. Les premiers à en profiter sont les Hollandais de Saint-Eustache dont la fulgurante prospérité lui vaut le surnom de « *golden rock* ». Malgré la fin de la guerre de Sept Ans, Saint-Eustache reste un centre de contrebande très attractif en raison des prix d'achat du sucre plus élevés que ceux proposés par les métropoles coloniales et de la vente de produits européens moins chers que dans le reste de la Caraïbe⁴⁴. À partir de 1775, la révolte des Treize Colonies pousse les Américains à se tourner vers les colonies européennes des Antilles pour contourner l'embargo anglais. Saint-Eustache et son port d'Oranjestad bénéficient de la qualité de leur approvisionnement et de la longue habitude du commerce de contrebande

41. C. FROSTIN, *Histoire de l'autonomisme colon de la partie française de Saint-Domingue*, op. cit., p. 342.

42. *Ibid.*, p. 599.

43. Ole FELBÆK, *Dansk Søfarts Historie 3 : 1720-1814 : Storhandelens tid*, Copenhague, Gyldendal, 1997, p. 46-47.

44. C. GOSLINGA, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, op. cit., p. 211.

des Hollandais en Amérique du Nord, en particulier pour la poudre et l'armement. Les *Insurgents* prennent des dispositions pour rationaliser leur commerce avec Saint-Eustache en entretenant des agents sur place. En mars 1776, l'état du Maryland dispose d'un correspondant, Abraham van Bibber, dont le travail consiste à organiser la redistribution des cargaisons amenées depuis Baltimore et à préparer celles destinées au retour. Il a plusieurs partenaires d'affaires dans les îles françaises et anglaises voisines dont les marchandises arrivent à Saint-Eustache avant de repartir en Amérique du Nord⁴⁵. La marine anglaise, qui doit déjà surveiller les côtes américaines, n'a pas les moyens d'établir un blocus serré de Saint-Eustache. Mais elle organise des expéditions punitives comme celle de l'été 1777 au cours de laquelle elle s'empare de 54 navires au départ de Saint-Eustache⁴⁶. Avec le début de la guerre entre Français et Britanniques en 1778, l'île renforce encore son attractivité. Entre 1778 et 1780, 70 à 75% des navires venant des Antilles à Amsterdam sont partis d'Oranjestad⁴⁷. Bien que Saint-Eustache n'ait pas de productions propres, le volume de ses exportations vers les Provinces-Unies est multiplié par 2,5 pour le tabac, 3,5 pour le sucre, 7,2 pour le café entre 1778 et 1779⁴⁸. Il arrive que jusqu'à 200 bâtiments viennent simultanément à Saint-Eustache. Les capacités d'entreposage sont rapidement dépassées et plusieurs témoins rapportent que des marchandises sont laissées à l'air libre sur les quais faute de place pour pouvoir être stockées. Saint-Eustache offre, tant aux colons antillais qu'aux révoltés américains et aux négociants européens, le lieu sûr dont ils ont besoin pour continuer les affaires avec leurs partenaires habituels, fussent-ils ennemis. Les marchands anglais des îles voisines, craignant une attaque française, viennent y mettre leurs propriétés à l'abri. À l'ombre de la neutralité des Provinces-Unies, les maisons de commerce d'Oranjestad polarisent des flux commerciaux transnationaux. Le cas du négociant bordelais David Gradis est emblématique à cet égard. En 1780, il utilise les services d'une maison de commerce anglaise, George and Co. installée à Saint-Eustache pour ravitailler son habitation de Basse-Pointe, à la Martinique, en bœuf salé et farine qui sont achetés à Londres. En retour, George and Co. expédie du sucre sur un navire hollandais en direction d'Amsterdam⁴⁹.

Le surnom de « *golden rock* » donné à Saint-Eustache pendant les premières années de la guerre d'Indépendance américaine souligne, à juste titre, l'insolente prospérité de la colonie hollandaise. Cependant, la lecture de la correspondance des administrateurs français montre que les

45. John Franklin JAMESON, « St Eustatius in the American Revolution », *American Historical Review*, vol. 7, n°4, 1903, p. 685 et Jan Willem SCHULTE NORDHOLT, *The Dutch Republic and American Independence*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1982, p. 39.

46. Wim KLOOSTER, « Inter-Imperial Smuggling in the Americas, 1660-1800 », dans Bernard BAILYN et Patricia DENAULT (dir.), *Soundings in Atlantic History. Latent Structures and Intellectual Currents*, Cambridge/Londres, Harvard University Press, 2009, p. 177.

47. George Maria WELLING, *The prize of neutrality : trade relations between Amsterdam and North America 1771-1817 : a study in computational history*, Rijksuniversiteit Groningen, 1988, p. 196.

48. W. KLOOSTER, *Illicite riches. Dutch Trade in the Caribbean*, op. cit., p. 226.

49. Paul BUTEL, *La croissance commerciale bordelaise dans la seconde moitié du XVIIIe siècle*, service de reproduction des thèses, Lille III, 1973, p. 146-147 et Silvia MARZAGALLI, « Opportunités et contraintes du commerce colonial dans l'Atlantique français au XVIIIe siècle : le cas de la maison Gradis de Bordeaux », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, n° 362-363, 2009, p. 180.

échanges avec la plate-forme du commerce neutre ont souvent été difficiles en raison de la présence de l'escadre anglaise des *Leeward Island* dans la mer des Antilles⁵⁰. Pour mettre un terme aux trafics de Saint-Eustache qui soutiennent les rebelles nord-américains, la Grande-Bretagne déclare la guerre aux Provinces-Unies dans les derniers jours de l'année 1780. Le 3 février 1781, l'amiral Rodney, à la tête d'une escadre d'une vingtaine de bâtiments montés d'environ 3000 hommes, s'empare de Saint-Eustache. Après sa visite de l'île, Rodney confie à son épouse : « *The riches of St Eustatius are beyond all comprehension* »⁵¹. Le succès anglais est total et indiscutable, l'entrepôt hollandais est ruiné.

Le malheur de Saint-Eustache fait le bonheur des colonies danoises de Saint-Thomas et de Saint-Jean. L'élimination du pavillon hollandais a effectivement une influence sensible sur la navigation danoise dans l'Atlantique. En 1781 et 1782, le nombre de passeports délivrés pour un voyage du Danemark vers les Antilles est supérieur à 200⁵². C'est avant tout Saint-Thomas qui bénéficie de cette croissance comme le montre l'évolution du produit des droits d'entrée du port de Charlotte Amalie. Alors qu'il est inférieur à 20 000 *rigsdalers* avant la guerre, il atteint 280 000 en 1782⁵³. La soudaineté du décollage de Saint-Thomas s'explique avant tout par la relocalisation rapide des réseaux commerciaux dans l'île danoise, où émigre une partie importante des négociants de Saint-Eustache⁵⁴. Comme Saint-Eustache précédemment, Saint-Thomas est un lieu essentiel de redistribution des productions des États belligérants et des États-Unis vers les Antilles et l'Europe, mais aussi un centre d'approvisionnement⁵⁵. À Charlotte Amalie, le transfert sous pavillon danois et la production de papiers de bord peuvent se faire dans la journée. Les passeports, valables pour six mois, concernent les voyages au départ de Saint-Thomas et permettent de naviguer dans toutes les eaux américaines. Les Danois mettent au point un système de production de faux documents qui impliquent leurs autorités métropolitaines, les gouverneurs des colonies et les consuls présents dans les ports européens. C'est le cas, par exemple, pour le voyage de l'*Emperor* en 1782, officiellement domicilié à Sainte-Croix, qui doit se rendre dans les Pays-Bas autrichiens. En réalité, à l'aller, il doit passer prendre du café à la Martinique pour le transporter jusqu'à Ostende. Au retour, il est supposé regagner Charlotte Amalie, comme en atteste les documents fournis par le consul

50. ANOM, C^{SA} 78, fol. 3 et 22, Bouillé et Eu de Montdenoix, intendant, à Sartine, 6 mai et 25 octobre 1779 et vol. 79, fol. 4, Bouillé et Peynier à Sartine, 6 octobre 1780.

51. Lettre du 7 février 1781, dans Godfrey Basil MUNDY, *Life and correspondence of the late Admiral Lord Rodney*, Londres, John Murray, 1830, vol. 2, p. 18.

52. Dan H. ANDERSEN, « Denmark-Norway, Africa and the Caribbean, 1660-1917 », dans Pieter EMMER, Olivier PÉTRÉ-GRENOUILLEAU et Jessica ROITMAN (dir.), *A Deus ex Machina. Atlantic Colonial Trade and European Economic Development*, Leyde, Brill, 2006, p. 303.

53. Mendel Levin NATHANSON, *Historisk statistik fremstilling of Danmarks national of Statshuusholding fra Frederic den fjerdes tid intil nutiden*, Copenhague, Faaes, 1836, p. 483 et Jens VIBÆK, *Vore Gamle Tropekolonier*, vol. II : *Dansk Vestindien, 1755-1848*, Copenhague, Fremad, 1966, p. 87.

54. Ove HORNBY, *Kolonierne I Vestindien*, Copenhague, Politikens Forlag, 1980, p. 154 et C. GOSLINGA, *The Dutch in the Caribbean and in the Guianas*, op. cit., p. 151.

55. Ole FELDBÆK, *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier I regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser*, Copenhague, Institut for Økonomisk Historie, 1971, p. 116.

de Danemark. En réalité, il doit passer par la Martinique, puis par Sainte-Croix pour arriver finalement à Baltimore⁵⁶.

Les Danois fréquentent plus particulièrement certains territoires français. Bien qu'il déplore l'insuffisance de leur commerce, Bouillé reconnaît que « la Guadeloupe est sustentée par les isles danoises »⁵⁷. En effet, la colonie étant mal servie par le commerce de France, il y a des besoins à satisfaire et des productions à exporter, surtout du sucre et du café. Saint-Domingue demeure le marché colonial français le plus important. Les Danois y assurent une partie du ravitaillement avec des farines et des salaisons venues de la Nouvelle Angleterre⁵⁸. L'autre activité importante est la livraison d'esclaves aux planteurs en échange de leur sucre⁵⁹. Tout cela explique que le principal ministre danois, Ove Høegh-Guldberg, estime en 1781 que le commerce avec les colonies françaises est « une de nos plus riches mines d'or »⁶⁰.

La prospérité danoise dans le commerce des Antilles suscite l'intérêt et l'envie du voisin suédois qui, lui aussi, est volontiers adepte de la neutralité dans les conflits entre grandes puissances européennes. En 1779, l'ambassadeur suédois à Versailles, Gustave Creutz, obtient la promesse du ministre Vergennes que Louis XVI cédera à la Suède une des îles qui sera prise aux Anglais⁶¹. Creutz insiste auprès de ses interlocuteurs français sur les avantages qu'ils pourraient tirer de la présence suédoise aux Antilles, notamment pour l'approvisionnement de leurs colonies en temps de guerre⁶². Ces arguments sont repris par le commissaire de la Marine français à Göteborg qui souligne les services que la Suède pourrait rendre à condition qu'elle dispose de « quelque possession en Amérique dont elle puisse jouir tranquillement en temps de paix et qui, durant la guerre, serve de prétexte pour y faire des expéditions »⁶³. Alors que les Suédois espéraient obtenir Tobago, c'est finalement Saint-Barthélemy qui leur est cédée. Selon un mémoire contemporain, l'île « n'est guère susceptible d'accroissement, il y a plusieurs mouillages et un assez bon port où on peut carêner de gros batiments. Ils y sont en sureté

56. O. FELBÆK, *Dansk Søfarts Historie 3 : 1720-1814 : Storhandelens tid*, op. cit., p. 100-101.

57. ANOM, C^{SA} 80, fol. 76, Bouillé à Castris, 3 juillet 1781 et Jean TARRADE, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de « l'Exclusif » de 1763 à 1789*, Paris, Presses Universitaires de France, 1972, p. 486.

58. Charles FROSTIN, « Saint-Domingue et la révolution américaine », dans *The American Revolution and the Sea*, Proceedings of the 14th Conference of the international Commission for Maritime History, National Maritime Museum, Greenwich, 1974, p. 38.

59. La guerre d'Indépendance américaine est une période de croissance pour la traite négrière danoise qui déporte 7000 esclaves entre 1781 et 1785, Holger WEISS, « Danskar och Svenskar i den atlantiska slavhandeln, 1650-1850 », dans Leos MÜLLER, Göran RYDÉN, Holger WEISS (dir.), *Global historia från periferin. Norden 1600-1850*, Lund, Studenlitteratur, 2010, p. 53.

60. Arnold BARTON, *Scandinavia during the Revolutionary Era, 1760-1815*, Minneapolis, University of Minneapolis Press, 1986, p. 116.

61. « Il faut d'abord en faire la conquête [d'une île à sucre], puis la conserver jusqu'à la paix et ensuite forcer l'Angleterre à la céder. Il est certain que notre projet n'est pas de nous agrandir et si nous pouvions faire la conquête de quelques isles anglaises nous la donnerions volontiers à une alliée aussi chère que la Suède », Riksarkivet [Stockholm], Gallica, vol. 443, Creutz à Gustave III, 16 mai 1779.

62. Riksarkivet, Diplomatica, Gallica, vol. 443, Creutz à Gustave III, 10 juin et 12 août 1779.

63. « Remarques pour servir d'éclaircissement aux listes ci jointes et observations relatives au commerce particulier de Goteborg et à celui de la Suède en général », 1781, par Delisle, A.N. [Archives Nationales, Paris], Marine, B3/418, non fol.

pendant toute l'année »⁶⁴. Saint-Barthélemy est le parangon de l'île neutre : insignifiante sur le plan économique, mais disposant des qualités susceptibles d'en faire un pôle d'échanges internationaux. Pour le ministre de la Marine, le marquis de Castries, la cession de ce territoire est « un titre qui [peut] favoriser le commerce des neutres dans les guerres à venir »⁶⁵. Une convention franco-suédoise est signée le 1^{er} juillet 1784. Son article 8 porte sur la cession « à perpétuité au Roi et à la Couronne de Suède, en toute propriété et souveraineté, de l'île de Saint-Barthélemy »⁶⁶. Vergennes explique sans détours à l'ambassadeur à Stockholm le choix du roi qui « a considéré qu'en temps de guerre l'isle de St Barthélemy seroit une magasin très utile à sa marine et à ses colonies, et elle n'a pas cru acheter trop cher la certitude d'y trouver des provisions navales dans le temps où elles sont aussi indispensables aux Isles que difficiles à s'y procurer »⁶⁷. Pour les Français, la cession de la Saint-Barthélemy est un pari sur l'avenir pris à la lumière des enseignements de la guerre d'Indépendance américaine. La difficulté de maintenir les capacités de la flotte, le besoin de ravitailler les colonies par la voie des neutres, la vulnérabilité des Hollandais, l'intérêt à dissimuler le commerce des sujets du roi, président à admettre les Suédois aux Antilles. Dans le cadre particulier de l'Amérique intertropicale, le service des neutres est intégré à une stratégie de guerre qui se décline en fonction de besoins militaires et des impératifs commerciaux. Les guerres de la Révolution font de Saint-Barthélemy l'une des plaques tournantes du cabotage antillais et du commerce entre l'Europe, les États-Unis et les Antilles. L'île connaît alors son âge d'or, avec une population qui atteint 5000 habitants en 1800, et plus d'un millier de navires qui fréquente son port les meilleures années⁶⁸. La colonie suédoise profite ensuite de la période des guerres d'indépendance latino-américaines entre 1810 et 1830 durant laquelle la neutralité sert de couverture aux différents belligérants⁶⁹. Par la suite, en l'absence de conflits, Saint-Barthélemy décline peu à peu. En 1878, la Suède rétrocède sa colonie à la France avec un niveau de population équivalent à celui de 1784. Son destin illustre le paradoxe des territoires neutres des Antilles, toujours menacés par la guerre qui est, malgré tout, le fondement de leur prospérité.

CONCLUSION

Les neutres et la neutralité sont des facteurs importants pour le monde antillais lors des conflits franco-anglais du XVIII^e siècle. C'est surtout

64. « Notes sur les isles qui sont dépendant des grandes Antilles » mars 1784, A.A.E., C.P. [Correspondance Politique], Suède, vol 276, fol. 62-63.

65. A.A.E., C.P., Suède, vol. 276, fol. 74-74, Castries à Vergennes, 23 avril 1784.

66. Pierre Louis d'HAUTERIVE et Ferdinand de Cussy, *Recueil des traités de commerce et de la navigation de la France*, vol. 3, Paris, P.J. Rey, 1844, p. 321-322.

67. A.A.E., C.P., Suède, vol. 276, fol. 158, Vergennes à Pons, 4 juillet 1784.

68. Leos MÜLLER, *Consuls, Corsairs and Commerce : The Swedish Consular Service and Long-Distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Acta Universitatis Upsaliensis, 2002, p. 169.

69. Carlos VIDALES, « San Bartolomé : una colonia al servicio de la independencia », dans *Suecia-Latinoamérica : relaciones y cooperación*, Weine KARLSSON et alii (dir.), Stockholm, Latinamerikainstitutet, 1992, p. 25-33.

vrai pour la France dont la marine est régulièrement surclassée par la *Royal Navy*. L'entremise des territoires, des négociants et des pavillons neutres permet de maintenir les échanges commerciaux des colonies en assurant tant leur approvisionnement que la vente de leurs productions, y compris à l'ennemi. À l'échelle des Antilles, les neutres jouent un rôle actif dans le cabotage régional, sous leurs propres couleurs, mais en utilisant également des pratiques obliques comme les ventes fictives de navires et de propriétés appartenant à des belligérants, l'utilisation de faux papiers ou encore le recours à des prête-noms. La recherche de la couverture neutre génère une modification des flux du commerce antillais au profit de lieux réputés sûrs permettant non seulement d'assurer les échanges à l'échelle de la Caraïbe, mais aussi le grand commerce transatlantique. Ainsi, les territoires neutres polarisent des échanges reliant les Antilles, les États-Unis, l'Europe et l'Amérique du Sud pour donner aux insignifiantes colonies hollandaises et danoises, voire même au hameau espagnol de Montechristi, une dimension transocéanique et une activité démesurée par rapport à leurs ressources. Ces territoires dépourvus de véritable potentiel productif permettent à des acteurs mineurs du monde antillais de prendre une grande part aux échanges entre les blocs impériaux⁷⁰. Au-delà de la seule qualité de neutre, la forte fréquentation des îles hollandaises et danoises s'explique aussi par l'intensité des circulations intra-antillaises de marchandises en premier lieu, mais aussi d'hommes et de capitaux. Le succès des neutres illustre la fluidité des circulations commerciales et la capacité d'adaptation des réseaux négociants qui sont déjà à l'œuvre dans la contrebande ordinaire. Il y a, en effet, de fortes similitudes entre l'interlope des temps de paix et l'activité des neutres en période de guerre que ce soit le recours à des procédés illégaux ou leur dimension transimpériale. Déclinaison de la toile des échanges frauduleux, le commerce neutre illustre le profit qu'il est possible de tirer de l'enchevêtrement des souverainetés, de la souplesse des échanges maritimes, des solidarités personnelles et des habitudes marchandes pour établir des relations débordant les frontières des États. Le commerce des neutres brouille la frontière entre l'ennemi et l'ami et révèle des liens d'interdépendance au sein de l'espace antillais entre des sujets de princes qui sont parfois en guerre. Leur activité montre qu'au cours du XVIII^e siècle, colons et négociants projettent leur activité au-delà de leur colonie pour s'inscrire dans un horizon véritablement régional.

70. Eric SCHNAKENBOURG, « Dans les interstices des empires : les neutres du Nord et le commerce des Antilles dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (1756-1783) », Clément THIBAUD, Gabriel ENTIN, Alejandro GÓMEZ, Federica MORELLI (dir.), *L'Atlantique révolutionnaire : une perspective ibéro-américaine*, Bécherel, Les Perséides, 2013, p. 179-204.