
Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe

Saint-Domingue et la Révolution américaine

Charles Frostin



Number 22, 2e semestre 1974

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1044142ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1044142ar>

[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

Frostin, C. (1974). Saint-Domingue et la Révolution américaine. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (22), 73–114.

<https://doi.org/10.7202/1044142ar>

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1974

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/>

Érudit

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/>

Saint-Domingue et la Révolution américaine *

par
Charles FROSTIN

*Sans les bâtiments Insurgents, nous ne pouvons à la longue exister dans nos colonies. Ils nous sont absolument nécessaires pour les comestibles et les bois*¹. Lorsque le 17 octobre 1776, le comte d'Ennery, gouverneur de la partie française de Saint-Domingue², écrivait ces lignes alarmées, le conflit entre la Grande-Bretagne et ses établissements d'Amérique Septentrionale était déjà bien entamé, précédant largement l'« Indépendance Day » du 4 juillet³ et même la cérémonie symbolique du 1^{er} janvier 1776 avec le « drapeau continental » hissé sur le quartier-général de George Washington à Cambridge. Depuis plus de deux ans en effet, les représailles réciproques s'étaient inexorablement succédées, perturbant la navigation sur un vaste secteur de l'Océan Atlantique à la Mer Caraïbe : mars 1774, « Boston Port Bill » ou décision anglaise de fermer le port de Boston en châtiment de la « Boston Tea Party » de décembre 1773 ; octobre 1774, suspension prononcée par le Congrès de Philadelphie de toute impor-

* Communication faite au 14^e colloque de la Commission internationale d'histoire maritime qui a eu lieu, du 7 au 13 juillet 1974, au **National Maritime Museum** (Romney Road, Greenwich, London).

1. A.N., Col., C 9 A, rec. 144, **Lettre au ministre Sartine**.

2. La grande île de Saint-Domingue était partagée entre la France, partie occidentale avec les villes principales du Cap et du Port-au-Prince, et l'Espagne, partie orientale avec la ville de Santo-Domingo. Le terme « Saint-Domingue » désigne communément la partie française, celui de « Santo-Domingo », la partie espagnole.

3. Le 4 juillet 1776, à Philadelphie, le deuxième « Congrès continental » adopte la « Déclaration d'Indépendance ».

tation britannique, y compris la traite négrière, à compter du 1^{er} décembre suivant, et de toute exportation américaine, à compter du 10 septembre 1775, non seulement vers l'Angleterre mais aussi vers les Antilles ; février 1775, interdiction faite par le Parlement de Londres « aux habitants de la Nouvelle-Angleterre » de fréquenter les pêcheries de l'Atlantique Nord et de commercer avec d'autres pays que la Métropole et les British West Indies⁴ ; enfin, le 25 décembre 1775, loi du même Parlement établissant, à compter du 1^{er} mars 1776, un blocus naval complet des Treize Colonies et autorisant la saisie de toutes les marchandises américaines sur mer.

L'angoisse du gouverneur de Saint-Domingue devant une telle situation s'expliquait par l'étroite dépendance dans laquelle, traditionnellement, vivaient les Antilles françaises à l'égard de la puissance maritime « bostonienne ». Dépendance presque séculaire. Dès 1675, grâce à sa riche forêt mise au service de ses constructions navales et grâce à la proximité de mers poissonneuses, la Nouvelle-Angleterre employait plus de six cents navires dans la seule pêche à la morue, et, en même temps, derrière sa façade atlantique, commençait la marche vers le piémont appalachien, esquisse d'une première « frontière ». Bientôt, par leurs créances sur les pionniers de cet « Old West », les négociants du « Tide Water » s'emparaient du contrôle d'une importante production agricole de climat tempéré qu'ils allaient ventiler à bas prix sur le marché antillais. Aux yeux des planteurs français, attachés avant tout à la culture des denrées d'exportation mais mal ravitaillés par une métropole en état de suppression démographique⁵ et assujettis par elle à l'obligation des cultures vivrières, le commerce des « Northern Colonie » représentait donc la promesse et la possibilité d'une quasi-monoculture : pourquoi consacrer de l'espace, du temps et de la main d'œuvre à l'entretien de

4. Parmi les nombreuses « British West Indies » ou Antilles britanniques, les trois plus importantes économiquement en 1775 étaient la Jamaïque (190.000 esclaves), la Barbade (65.000 esclaves) et Antigue (37.000 esclaves).

5. De dix-neuf millions d'habitants vers 1700, la France serait passée à plus de vingt-six millions vers 1790. Or, durant cette période, il ne semble qu'il y ait eu dans les campagnes du royaume de transformations agricoles majeures susceptibles de provoquer une augmentation notable de la masse des subsistances compensant l'accroissement de la population.

champs de manioc, patates, ignames et bananiers, au détriment de la canne à sucre, grosse source de revenu, puisqu'existait désormais à quelques jours de navigation le « grenier nord-américain » aux réserves inépuisables.

Cette solution s'imposait d'autant mieux qu'en échange les planteurs avaient à offrir leurs sirops et mélasses sans emploi sur place par suite de l'interdiction gouvernementale de fabriquer et d'exporter des eaux-de-vie de canne. Or, ces sous-produits sucriers étaient constamment réclamés par les distilleries de Boston, grand port distributeur de rhum, de ce fameux rhum qui, amplement utilisé pour la consommation des équipages des flottes de pêche, pour le troc des fourrures indiennes et pour la traite des esclaves en Afrique, constituait l'un des principaux supports du système commercial de la Nouvelle-Angleterre. Le déclin des British West Indies aidant⁶, une sorte de symbiose s'était ainsi progressivement réalisée durant le XVIII^e siècle entre les dynamiques établissements tropicaux d'obédience française et l'Amérique Septentrionale d'obédience britannique, solidarité inter-américaine au mépris du principe de « l'Exclusif » réservant à chaque métropole européenne le commerce de ses propres colonies. Nécessairement cette solidarité devait être particulièrement ressentie à Saint-Domingue qui, en 1775, avec ses 260.000 esclaves, ses 645 sucreries, ses 2.680 indigoteries et ses 3.500 cafétérias, était devenue l'établissement le plus important du monde antillais⁷ et, par voie de conséquence, le plus gros consommateur de fournitures bostoniennes. L'écrivain colon Hilliard d'Auberteuil en a dressé la liste, d'une remarquable diversité : *Des bois pour charpente, du merrain⁸, des plantes, du riz, des farines, des graines et des fruits de toute espèce ; de l'huile à brûler, de la bougie de blanc de baleine, de la chandelle et du suif ; des ferrements, de la clincaillerie, du beurre, des viandes salées, des poissons secs et salés ; enfin toutes les choses les plus nécessaires à la subsistance et à la conservation des hommes.* Et le même auteur d'ironiser sur la répression

6. Très net pour la Barbade. Une exception toutefois pour la Jamaïque, due moins au développement des plantations qu'à l'activité du port de Kingstown comme plaque de transit dans la Caraïbe.

7. A titre comparatif : Guadeloupe, 84.000 esclaves (1777), Martinique, 71.000 esclaves (1776), Cuba, 44.000 esclaves (1774), Jamaïque, 190.000 esclaves (1775).

8. Merrain : bois de chêne ou de châtaignier fendu en planches dont on fait les douves des tonneaux. Le sucre s'exportait en tonneaux.

de cette indispensable contrebande, avec le spectacle ridicule des juges des tribunaux de prise qui, « à la lueur des bougies de blanc de baleine, digérant la farine et les fruits de la Nouvelle-Angleterre, prononcent sans pitié des confiscations contre ceux qui les nourrissent et les éclairent »⁹.

Versailles avait bien tenté de faire la part du feu, en faisant du Môle-Saint-Nicolas¹⁰ un entrepôt franc où les batâtements étrangers pouvaient introduire « des bois, des bestiaux, des cuirs, des raisines et des goudrons », avec obligation de charger en retour « uniquement des sirops et taffias et des marchandises apportées d'Europe »¹¹. Peine perdue, tant le réseau interlope était savamment tissé. Voie contrebandière directe qui, partant de Boston, de Newport ou de New York, empruntait à l'entrée de la Mer Caraïbe les parages mal contrôlés des îles Bahamas, Caïques et Turques pour aboutir aux côtes septentrionales de Saint-Domingue ; voie de transit par la grosse plaque tournante de la Jamaïque, l'actif négoce de Kingstown se chargeant de l'acheminement vers les côtes méridionales de Saint-Domingue ; autre voie de transit très fréquentée, la partie espagnole de Saint-Domingue, par son port de Montechrist, proche voisin de celui de Fort-Dauphin en partie française ; ou encore, surtout en temps de guerre, déchargement simulé des bâtimens nord-américains dans les « Iles Vierges » britanniques, telle Virgin Gorda, avec faux certificats vendus par la douane locale¹², puis déchargement effectif dans les petites îles voisines, chez les Hollandais de Saint-Eustache et les Danois de Saint-Thomas qui assuraient ensuite le transport sous la couverture du pavillon et du passeport neutres : tous ces multiples itinéraires et stratagèmes entretenaient une circulation croissante le long des rivages de la grande « Isle à sucre », soumettant celle-ci à une véritable imprégnation commerciale bostonienne. Il ne s'agissait plus seulement d'échanges de bois et vivres contre sirops et mélasses, explicitement ou implicitement tolérés sous divers prétextes. Quelle que fût la conjoncture, paix ou

9. Hil. d'Aub., **Considérations sur l'état présent de la colonie française de Saint-Domingue**, Paris, 1776-7, 2 vol., t. 1, p. 282.

10. Port situé à l'extrémité de la pointe nord-ouest de Saint-Domingue, face à Cuba.

11. Arrêt du Conseil d'Etat, du 29 juill. 1767, Moreau de Saint-Méry, **Lois et constitutions des colonies françaises de l'Amérique sous le Vent**, 6 vol., Paris, 1784-1790, t. 5, p. 121-126.

12. Pour justification, au retour, près des douanes des « Northern Colonies ».

guerre, les capitaines marchands nord-américains rivalisaient d'audace, introduisant des Nègres de contrebande et remportant du sucre, de l'indigo et du café. Une part non négligeable du trafic de la colonie glissait ainsi, hors de l'orbite de sa métropole, dans le sillage de la Nouvelle-Angleterre, sorte de métropole seconde dont le commerce devenait de plus en plus indispensable à l'économie dominicoise en pleine expansion¹³.

Or précisément, la « Révolution Américaine » semblait, en son début, laisser prévoir une perturbation complète de ce système. Jusque là, en effet, même durant la désastreuse guerre de Sept Ans, Saint-Domingue était toujours parvenu à amortir le choc des grands conflits maritimes, les inconvénients majeurs dûs au blocus — mévente des sucres, effondrement de la traite négrière, cherté des vivres — étant compensés par l'étroite solidarité contrebandière qui unissait les planteurs français aux négociants bostoniens, principalement grâce à l'intermédiaire des trafiquants des British West Indies. Mais, avec la « guerre d'Indépendance » toute différente des traditionnels conflits franco-britanniques, c'était l'empoignade « Vieille Angleterre » - « Nouvelle-Angleterre » et l'éclatement de l'Empire anglais d'Amérique. C'était surtout la route Boston - Saint-Domingue à la veille d'être complètement coupée, les British West Indies restant alignées sur la métropole : tandis que Londres envoyait la Royal Navy bloquer les côtes des Northern Colonies, Kingstown notamment voyait ses « traders », naguère complices de la contrebande, armer en course contre les bâtiments « insurgents » infiltrés dans la Mer Caraïbe.

Ce retournement de situation surprit d'autant plus Saint-Domingue que, depuis quelques années, l'extrême complaisance de l'administration locale sous divers prétextes — secours d'urgence après des cataclysmes en 1770 et 1772¹⁴, cherté des Nègres vendus « à un prix fou » avec « 250 % de bénéfice », doublement du prix du baril de « farine de France », manque de morue, « substance essentiellement néces-

13. Cf. Ch. Frostin, *Histoire de l'autonomisme colon de la partie française de Saint-Domingue aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Service Reproduction Thèses, Univ. Lille-III, 1973, 2 vol., 900 p., 576-630. Voir aussi, Ch. Frostin, « Les colons de Saint-Domingue et la métropole », *Revue Historique*, avr. juin 1967, p. 381-414.

14. Au mois de juin 1770, un tremblement de terre qui affecte la région du Port-au-Prince, puis aux mois d'août et septembre 1772 des ouragans dans la partie méridionale de la colonie.

saire pour les esclaves », nombre insuffisant de navires pour l'enlèvement des denrées, etc. — avait provoqué dans la colonie une très forte recrudescence du commerce anglo-américain. Ce dernier, à en croire les protestations des négociants métropolitains, s'y faisait « avec la même liberté que le commerce national » et environ 4.000 Nègres de contrebande auraient été introduits chaque année. Au début du mois d'avril 1773, par exemple, on comptait, selon un mémoire de la Chambre de Commerce de Nantes, vingt-six navires étrangers au Cap, quatorze au Port-au-Prince et treize aux Cayes, sans parler de la rade du Môle constamment remplie¹⁵, *Il est des circonstances où la nécessité maîtrise, où les lois se taisent*, plaidait près du ministre l'intendant Montarcher gravement mis en cause. *Il faut dans ces cas s'écarter des règles ordinaires. Que l'on demande au Commerce de France où en serait la colonie si nous nous fussions bornés aux secours que l'on pouvait attendre de lui ? Que serait-elle devenue sans vivre, sans espoir même d'en avoir ?* Et, de son côté, le gouverneur Vallière déclarait, passant sous silence la traite interlope : *Sur quoi donc peuvent sainement porter les plaintes du Commerce de France ? Sur toutes choses qu'il n'est pas en état de nous fournir, sur les animaux vivants, sur les bois de toute espèce et sur la morue. Ce sont cependant des denrées de première nécessité et je défie au Commerce de France de nous les procurer*¹⁶.

Une telle conjoncture explique la rapidité du contrecoup des premiers événements d'Amérique Septentrionale sur l'économie domingoise. Dès le mois de mai 1775, posant le problème du débit « des sirops et taffias » et de l'approvisionnement en « bois de charpente, essentes et merrains », la fréquentation du port franc du Môle commençait à baisser et, à la date du 3 septembre suivant, vingt bâtiments bostoniens seulement y étaient mouillés, « ce qui serait bien peu dans un autre temps »¹⁷. Pour aggraver les choses, un ouragan survenu à

15. Cf. Ch. Frostin, **Les colons de Saint-Domingue et la métropole**, p. 399.

16. A.N., Col., C 9 A, rec. 142, le 15 sept. 1773, **Montarcher à Bourgeois, de Boynes, secrét. d'Etat à la Marine et aux Colonies**, rec. 141, le 17 mai 1772, **Vallière au même**.

17. *Ibid.*, rec. 143, le 3 sept. 1775, **Ennery, gouv. à Sartine**.

18. La partie française de Saint-Domingue comprenait trois grandes divisions administratives : la « Partie du Nord », avec le port du Cap, la « Partie de l'Ouest », avec Port-au-Prince, et la « Partie du Sud », avec port des Cayes.

la fin du mois d'août ravageait la « partie du Sud » de Saint-Domingue¹⁸. *Les effets de ce fléau, écrivait un témoin, font appréhender la disette de subsistance... Les Administrateurs*¹⁹ *se proposent... d'ouvrir les ports à l'étranger, mais cette ressource qu'on a toujours employée avec succès dans de semblables circonstances ne laissent en ce moment que peu d'espoir par la Révolution qui agite la Nouvelle-Angleterre. Il serait d'autant plus imprudent d'y compter que par le dernier Congrès*²⁰ *toute exportation a été défendue, à commencer du 10 septembre, pour la Vieille-Angleterre comme pour toutes les Isles Méridionales*²¹. Puis, épreuve supplémentaire, les rigueurs du précoce hiver européen 1775-1776 contraignaient les ports français bloqués par les glaces à suspendre leurs maigres envois et la reprise de leur trafic à la belle saison, en dépit de quelques expéditions de farines et de bœuf salé, ne provoquaient qu'une amélioration provisoire. Au fil des mois, les appels angoissés des Administrateurs se succédaient, monotones litanies de plaintes sur la cherté de farines, l'absence de morue, la rareté des arrivages métropolitains et, l'insuffisance des « vivres du pays ». En même temps, le marronage, mal endémique de la colonie, prenait des proportions alarmantes, les esclaves, réduits à la famine sur les propriétés trop exclusivement vouées à la culture commerciale, désertant en nombre croissant pour vivre de maraude et former des bandes à l'abri dans les secteurs montagneux. *Par un intérêt aussi inhumain que mal calculé, l'habitant*²² *sacrifie presque généralement ici jusqu'à la subsistance de ses Nègres à l'augmentation momentanée de son revenu, s'indignaient le gouverneur Charpentier d'Ennery et l'intendant Guillemin de Vairre*²³. D'où l'ordonnance draconienne du 11 août 1776. Considérant que, par suite de la négligence de « la plus grande partie des habitants », les esclaves devenaient « fugitifs et marrons faute de subsistances », et que, d'autre part, « peu de ressources » devait être attendu « des colonies voisines » dans l'état de guerre où se trouvait la Nouvelle-Angleterre », Ennery et Vairre prescrivait une réglementation minutieuse sur les

19. « Administrateurs » : le gouverneur et l'intendant.

20. Le « dernier Congrès » : le second Congrès Continental, dont l'ouverture eut lieu le 10 mai 1775.

21. A.N., Col., C 9 A, rec. 144, 1775, **Mémoire** (anonyme).

22. « Habitant » : propriétaire d'une « habitation » ou plantation.

23. A.N., Col., C 9 A, rec. 144, le 24 août 1776, **Lettre à Sartine**.

cultures vivrières — un carreau de terre en patates et ignames par vingt têtes d'esclaves, plus cent fosses de manioc et vingt-cinq pieds de bananiers par tête d'esclave — avec des inspections semestrielles effectuées par les officiels de milice : *Ils se transporteront à cet effet sur chaque habitation, vérifieront si les vivres y sont plantés en la qualité et quantité prescrites, en dresseront procès-verbal et le dit procès-verbal sera remis dans quinze jours après la visite par le capitaine commandant la paroisse à l'officier d'état-major commandant le département, lequel le fera passer à nos Représentants qui nous l'adresseront ensuite...*²⁴.

Outre les difficultés de ravitaillement, les Administrateurs de Saint-Domingue devaient encore faire face au problème non moins lancinant du financement des dépenses locales. Celles-ci étant en principe couvertes par une imposition annuelle de 5.000.000 L. dont l'essentiel provenait des droits d'entrée et de sortie sur la marchandise²⁵, la paralysie de la navigation — entre 1775 et 1776, par exemple, au Môle, les exportations tombaient de 1.074.728 L. à 107.713 L. et les importations de 2.196.174 L. à 135.350 L.²⁶ — engendrait automatiquement un fort déficit. *Nous avons perdu sur l'exercice précédent 800.000 L. de recette par la diminution des droits à la sortie des cafés*, écrivait l'intendant Guillemin de Vaivre, à la date du 26 novembre 1776. *Nous n'avons pas le sol dans nos caisses, sauf un modique courant.. Nous ne payons que les objets les plus privilégiés... Nous ne trouverons bientôt plus écu à emprunter*²⁷. Cette baisse de trésorerie était d'autant plus préoccupante qu'inversement s'appesantissaient les charges militaires avec les mesures prises — renforcement de la garnison et fortificatoire de l'île — dans la perspective d'une implication prochaine de la France dans le conflit. *Je me trouve au pied du mur, se lamentait l'ordonnateur Caignet, puisque j'ai été obligé de laisser protester les mandats des Frères de la Charité*²⁸ *sur le Trésorier*

24. Ibid. (joint à la lettre ci-dessus).

25. La répartition de l'imposition (montant fixé par le Roi) était assurée par des assemblées d'habitants qui réduisaient la part de la « capitation » sur les esclaves, à charge du planteur, pour accentuer la part des « droits », à charge du négociant.

26. Cf. Jean Tarrade, **Le commerce colonial de la France (1763-1789)**, Biblioth. Sorbonne, 1969, 4 vol., 1.294 p dact., t. 3, 758. Valeur indiquée en livres tournois.

27. A.N. Col., C 9 A, rec. 144, **Lettre au ministre Sartine**.

28. Les frères de la Charité géralent les hôpitaux, notamment l'important hôpital militaire du Cap.

*et que je n'ai pu rien faire donner au fermier de la Boucherie qui va être obligé, faute de fonds, de renvoyer deux partis d'animaux que les Espagnols lui ont mené*²⁹. *Ces deux objets sont cependant les plus essentiels, mais je suis forcé de réunir toutes mes ressources pour la paye des troupes*³⁰. Aussi, pour parer à l'immédiat, n'hésitait-on pas à tirer sur la « Caisse des Libertés » alimentée désormais de manière continue par la taxation des affranchissements massivement et rapidement accordés³¹, expédient qui suscitait les protestations du ministre : *En autorisant les Administrateurs à mettre un prix aux Libertés, l'intention du Roi a été de les rendre rares plutôt que de les multiplier. Sa Majesté n'a pas entendu surtout en faire un objet de revenu*³².

La prolongation d'une telle situation — « la plus critique que vous puissiez imaginer », déclarait Guillemain de Vaivre à Sartine — risquait de provoquer des troubles sérieux. Les planteurs refusaient d'appliquer sérieusement l'ordonnance sur les cultures vivrières, tandis que le gouverneur, prétendant ne tolérer « aucun relâchement », prescrivait des inspections trimestrielles au lieu des inspections semestrielles et parlait d'employer « les voies de rigueur » contre les récalcitrants³³.

Ce refus traduisait en fait l'impératif profond d'un système dont la dynamique, liée à l'économie de circulation, appelait des exportations toujours accrues de denrées tropicales, le ravitaillement devant en majorité être couvert par voie d'importation et non par la mise en place d'une économie vivrière locale. Versailles d'ailleurs en était conscient et, sous l'inspiration de Sartine, un palliatif aux défaillances du commerce métropolitain ne tardait pas à être trouvé et généralisé : il consistait à s'adresser à un négociant ou à un financier qui se chargeait d'acheter et d'expédier des vivres, au compte du Roi, en laissant croire à ses confrères qu'il agissait pour son

29. La partie espagnole de Saint-Domingue, à l'économie sommeillante, avait l'élevage comme principale activité. Les Espagnols venaient en partie française vendre le bétail de leurs « hattes ».

30. A.N., Col., C 9 A, rec. 144, le 20 nov. 1776, **Lettre à G. de Vaivre**.

31. En temps normal, l'affranchissement supposait des formalités lentes et coûteuses, soumises à la permission taxée de l'administration.

32. A.N., Col., C 9 A, rec. 145, le 13 avr. 1777, **Sartine au gouv. Lilancourt** (copie).

33. *Ibid.*, le 21 févr. 1777, **Lilancourt, gouv. p. l., à Sartine**.

compte personnel³⁴. De son côté, le munitionnaire de la Marine, harcelé par les ordres ministériels, s'efforçait d'accélérer les envois destinés à l'approvisionnement des troupes de la garnison. On parvint à embarquer ainsi vers Saint-Domingue durant le premier semestre 1777 34.532 barils de farine (62.159 quintaux) et durant le premier semestre 1778 41.112 barils de farine (74.002 quintaux). Les besoins annuels de la colonie étant estimés à environ 90.000 barils³⁵, ces arrivages auraient dû suffire, à condition d'être utilisés sur le seul marché local. Or, au contraire, une nouvelle contrebande commençait à se développer, avec ventilation des farines vers les British West Indies qui, privées du ravitaillement nord-américain, connaissaient à leur tour la disette. *On m'a assuré*, répondait Sartine aux plaintes de l'administration domingoise sur la cherté persistante, *qu'il a été emporté beaucoup de farine à la Jamaïque, et c'est probablement à cette exportation qu'il faut attribuer le prix considérable auquel cette denrée a été portée*³⁶.

Heureusement, à la même époque, se dessinait une nette reprise du trafic « bostonien ». Modifiant leurs habitudes de navigation, et au mépris des tempêtes hivernales, les bâtiments de la Nouvelle-Angleterre profitaient de plus en plus de la mauvaise saison, qui forçait la Royal Navy à relâcher ses croisières, pour venir commercer dans la mer des Antilles³⁷.

D'autre part, le Congrès s'était constitué à la hâte une petite marine de guerre — bientôt sept vaisseaux et trente-cinq frégates³⁸ — dont certaines unités ne tardaient pas à apparaître dans les eaux de Saint-Domingue. *Les Américains construisent dans ce moment plusieurs vaisseaux de quarante à cinquante canons et quelques frégates*, signalait le gouverneur Charpentier d'Ennery à Sartine, le 25 juillet 1776 ; *il y en a même déjà plusieurs des leurs à la mer, un de leurs bâtiments de guerre a relâché, il y a trois semaines, dans un de nos ports où on lui fit défense de déployer le pavillon des Treize Provinces*³⁹... *Voilà, Monsieur, les dernières nou-*

34. Cf. Jean Tarrade, *Le commerce colonial...*, op. cit., p. 784, t. 3.

35. Cf. Ch. Frostin, *Les colons de Saint-Domingue et la métropole*, p. 392, note 1.

36. A.N., Col., C 9 A, rec. 146, le 6 août 1778, *Lettre au comte d'Argout, gov., et à l'intendant. G. de Vaire*.

37. Cf. Hilliard d'Auberteuil, *Essai historique et politique sur les Anglo-Américains*, Bruxelles, 1782, deuxième partie, p. 292-3 ; Jean Tarrade, *Le commerce colonial*, t. 3, p. 759.

*velles que j'ai de ce pays là... Si elles en valent la peine, je vous prie de les communiquer à M. le Comte de Vergennes...*⁴⁰ Mais surtout l'organisation accélérée de la course, avec l'afflux « des gens de mer tenus dans l'inaction depuis quatre ans par les actes oppressifs de l'Angleterre » et alléchés par le partage des prises de moitié entre armateurs et équipages⁴¹, donnait aux États-Unis un moyen beaucoup plus efficace de rompre le blocus. En 1776, c'était la percée vers la Caraïbe, favorisée par l'entrée en dissidence, au mois de mars, de la Georgie, dernière « province » à être restée loyaliste. S'appuyant sur les côtes géorgiennes et essaimant à travers l'archipel des Bahamas où les vaisseaux de guerre anglais ne pouvaient aborder, les nombreux corsaires insurgés se trouvaient désormais bien placés pour infester le canal de Floride et intercepter le commerce de la Jamaïque. Durant cette année 1776, deux cent cinquante navires des British West Indies seraient tombés entre leurs mains, entraînant une perte de 1.800 000 L. et une montée de 23 % du taux des assurances sur les voyages avec l'Angleterre. Quant au retour des prises, les capteurs avaient trouvé la solution pratique en venant les vendre dans les ports des Antilles françaises qui apportèrent ainsi très tôt une aide précieuse à la cause des « Provinces » révoltées⁴².

Vers 1770, la Nouvelle-Angleterre effectuait respectivement, à l'exportation et à l'importation, 56 % et 55 % de son commerce extérieur avec les « Isles Méridionales » contre seulement 26 % et 39 % avec l'Angleterre ; en outre, ses échanges avec les Antilles non britanniques étaient près de douze fois supérieurs à ses échanges avec les British West Indies⁴³. Toutes ces données d'avant-guerre expliquent l'ampleur de l'effort des Insurgents pour s'assurer l'accès de la

38. Trois vaisseaux de quarante-quatre canons, quatre de quarante, sept frégates de trente à trent-six, et vingt-huit plus petites (cf. Hill. d'Aub., *Essai*, p. 293-4).

39. Le pavillon de l'U.S. Navy fut d'abord de douze barres avec une cartouche à champ blanc au milieu duquel s'élevait un pin touffu avec la devise « Appel au ciel ». Ensuite il sera de treize barres et treize étoiles.

40. A.N., Col., C 9 A, rec. 144.

41. Cf. Hill. d'Aub., *Essai...*, 386-7 ; H.U. Faulkner, *American Economic History*, trad. fr. Paris, 1958, t. 1, 136 ; J. Tarrade, *Le commerce colonial*, t. 3, 760-1.

43. Cf. D Pasquet, *Histoire politique et sociale du peuple américain*, Paris, 1924, t. 1, 211, note 1 ; D. Artaud et A. Kaspi, *Histoire des États-Unis*, Paris, 1969, p. 26.

Méditerranée américaine et, mieux encore, la précocité de leurs démarches pour établir des relations privilégiées avec l'île qui représentait le gros du potentiel économique antillais. Dès le 18 février 1776, en effet, le gouverneur de Saint-Domingue Charpentier d'Ennery signalait au ministre : « *Le Congrès désire de faire un traité de commerce avec nous ; en tout, il désirerait fort se lier avec nous de toute manière* »⁴⁴. Puis, le 26 août « M.M. du Comité secret du Congrès de Philadelphie »⁴⁵ adressaient à Ennery une lettre sollicitant la résidence en permanence au Cap de l'un de leurs agents, Stephen Coronio, et la libre admission des bâtiments américains dans les ports de la colonie. Deux autres lettres, provenant du « Président » de Géorgie, Archibal Bullock, et du commandant en second de l'armée « patriote », le général Charles Lee⁴⁶, furent également envoyées au même destinataire pour lui demander de laisser les capitaines Owen et La Plaigne procéder au Cap à des achats d'armes et de munitions. Lee spécifiait en outre son désir de recruter dans l'île des ingénieurs et des officiers d'artillerie. *Vous jugerez, Messieurs, par toutes ces lettres, concluaient le gouverneur à l'intention de Sartine, combien les Américains sont décidés à se défendre et combien il en coûtera cher aux Anglais*⁴⁷.

Les réponses furent très favorables, compte tenu des précautions imposées par l'état officiel de neutralité de la France. *Vous êtes, Messieurs, écrivait, le 16 octobre, Ennery au Comité du Congrès, fort les maîtres de faire acheter dans la colonie de Saint-Domingue toutes les marchandises de quelque espèce qu'elles soient, venant de France ou d'Europe, ainsi que nos sirops et taffias. Vos bâtiments... seront en sûreté dans nos rades, dans nos ports et sur nos côtes parce qu'ils y seront sous la protection du pavillon du Roi. J'ai permis au sieur Stephen Coronio de demeurer au Cap où il recevra politesse, égard et protection. Je ne doute pas de son mérite d'après tout le bien que Vos Excellences m'en disent, et se serai charmé de lui procurer... tout les plaisirs qui dépendront de moi.* Autre lettre d'Ennery, le même jour et d'un style voisin, à

44. A.N., Col., C 9 A, rec 143.

45. Il s'agit du « Comité de Correspondance Secrète », créé en novembre 1775 par le Congrès pour les relations extérieures. C'est le précurseur du Département d'Etat.

46. Ancien officier d'origine britannique, rallié aux Insurgents. Sera relevé de son commandement après la bataille de Monouth (juin 1778).

47. A.N. Col., C 9 A, rec. 144.

l'intention du général Lee : *Votre Excellence peut être assuré que j'aurai tous égards possibles pour sa recommandation en faveur de MM. les capitaine Owen et La Plaigne ; je leur permets de faire tous les achats qu'ils voudront au Cap et je mande à l'officier qui y commande sous mes ordres de leur faire beaucoup de politesse.* Quant aux précautions imposées, elles se limitaient à exiger du sieur Coronio le secret sur la nature de sa mission et à interdire aux deux capitaines, Owen et La Plaigne, d'enrôler des matelots, pratique qui aurait été contraire « au droit des gens »⁴⁸. Ainsi Saint-Domingue traitait en quelque sorte de puissance à puissance avec les Etats-Unis, sans passer par l'intermédiaire de la France.

Cet arrangement du gouverneur ne pouvait que plaire à une colonie où, spéculant fiévreusement sur les événements, on nourrissait les projets les plus hardis, tel celui du négociant du Cap, Plombard, contenu dans un mémoire daté du 27 septembre 1776. « Depuis de longues années », y était-il exposé en substance, « Le Commerce de Londres » redistribuait le tabac nord-américain, non seulement vers l'Europe du Nord mais aussi vers la France conformément à un contrat passé avec les Fermiers Généraux du royaume. Or ce système de transit se trouvait désormais condamné par la guerre, sans que les Insurgents fussent en mesure d'assurer eux-mêmes efficacement l'exportation directe du tabac, leurs bâtiments courant trop de risques dans les mers européennes sillonnées par les croisières anglaises. En conséquence, Plombard réclamait la création d'un entrepôt à Saint-Domingue où ils apporteraient l'importante production du Maryland et de la Virginie que les navires de Dunkerque, port muni de la franchise d'importation du tabac, viendraient ensuite chercher pour la ventiler à travers l'Europe. D'immenses avantages, plaidait le négociant du Cap, en résulteraient : la Hollande, l'Allemagne, le Danemark et la Suède seraient les tributaires de la ville de Dunkerque, nouvelle rivale ainsi d'Amsterdam, de Hambourg et même de Londres ; d'autre part, à la faveur des achats croissants de tabac, le commerce français s'imposerait comme le grand fournisseur de la Nouvelle-Angleterre en vins, liqueurs textiles et produits manufacturés les plus divers ; enfin Saint-Domingue, transformée en « entrepôt

48. A.N., Col. C 9 A, rec. 144, *Copies des lettres adressées au Comité du Congrès et au général Lee, jointes à la lettre d'Ennery au ministre Sartine en date du 17 octobre 1776.*

général du Continent de l'Amérique anglaise » grâce à son rôle d'intermédiaire, « deviendrait pour les Anglais-Américains ce qu'était Londres pour eux avant leur désunion »⁴⁹.

Mais, pour le moment, Versailles n'était nullement disposé à se compromettre par des accords passés avec la jeune nation en voie d'émancipation. « *Son existence est encore trop dépendante des événements* », expliquait Sartine⁵⁰. Aussi, tenus à de strictes consignes de prudence, les administrateurs de Saint-Domingue devaient-ils affronter une situation extrêmement délicate où la crainte de provoquer les représailles anglaises le disputait à celle de décourager les allées et venues des Américains. Officiellement, par exemple, les corsaires de passage dans les ports de la colonie n'avaient pas le droit d'y vendre leurs prises. *Quant aux prises qui pourraient être réciproquement faites par les Anglais et par les Insurgents*, répétait le ministre à la date du 13 avril 1777, *vous connaissez les raisons qui en donneront lieu à ce sujet à aucune réclamation*⁵¹. Or, quelques jours plus tard, une lettre du gouverneur Lilancourt signalait que le corsaire insurgent « Hourdy Beggar », capitaine Keel, entré au Fort-Dauphin, le 13 avril, avec une prise, le navire anglais « George » portant deux cent soixante Nègres, en était ressorti le 20, après avoir réussi entre temps à se défaire de la cargaison du négrier capturé. Un certificat joint, signé par les représentants des « vingt et une premières maisons de commerce » du Cap, attestait que Keel avait fait la vente près d'Emmanuel de La Guardia, capitaine espagnol du navire « La Sainte-Anne », de Montechrist, et que les Nègres ainsi vendus étaient destinés au marché de la Havane⁵². Ce certificat, très probablement de complaisance, montrait éloquemment combien les multiples complicités locales rendaient vaine la réglementation ministérielle. Réglementation en réalité inapplicable devant la diversité des subterfuges utilisés, « tels que contrats de propriété simulée, substitutions des noms de bâtiment, déguisements et changements de destination ». De plus, il fallait encore réprimer d'autres infrac-

49 A.N., Col., C 9 A, rec. 144, « Mémoire », joint à une lettre commune d'Ennery et de G. de Vaivre à Sartine, du 27 septembre 1776.

50. A.N., Col., B 156, f° 338, le 12 nov. 1776, **Lettre à Argout et Tascher, gov. et Intend. de la Martinique.**

51. A.N., Col., C 9 A, rec. 145, **Lettre à Lilancourt, gov. général de Saint-Domingue, p. 1.**

52. *Ibid.*, le 26 avr. 1777, **Lettre au ministre** (deux pièces jointes).

tions non moins graves que la vente des prises. Sûrement guidés par les « piroguiers » et « caboteurs » locaux rompus à la contrebande, les navires marchands américains ne se privaient pas de charger en retour, outre les sirops et mélasses autorisés, des denrées coloniales, comme le sucre, « dont l'exportation à l'étranger était prohibée ». D'un caractère nettement compromettant pour la neutralité, la présence à bord des corsaires insurgents de matelots recrutés dans la colonie et surtout l'existence de « corsaires masqués », entendons par là des Français de Saint-Domingue « porteurs de commissions de guerre du Congrès de Philadelphie » afin de courir sus aux Anglais. *Ce genre de piraterie qui commençait à s'introduire ici*, écrivaient le gouverneur et l'intendant au ministre, *nous a paru trop contraire aux droits des nations, aux traités, aux intentions du Roi et aux vôtres, Monseigneur, pour ne pas l'arrêter dans sa source par les menaces et les exemples. Nous venons de faire vendre judiciairement au Port-de-Paix*⁵³ *une prise qui y avait été par l'un de ces corsaires masqués, pour le prix en être déposé jusqu'à ce qu'il en soit par vous ordonné, ainsi qu'il appartiendra, sur les réclamations qui ne manqueront pas d'en être faites ou par le gouvernement de la Jamaïque ou par les Français premiers propriétaires dū bâtiment saisi sur eux antérieurement par les Anglais*⁵⁴.

Toutes ces violations caractérisées de la neutralité, jamais suffisamment punies, sans parler de l'asile généreusement offert aux Insurgents et des facilités de trafic consenties, ne pouvaient manquer, en contrecoup, de déclencher de sévères représailles britanniques. Les unités de la station de la Jamaïque se livraient, en effet, le long des côtes de Saint-Domingue, à une chasse impitoyable, accompagnés souvent de courts débarquement du genre de celui opéré, en 1777, par les marins des frégates le « Maidstone » et le « Squirrel » qui venaient de faire échouer un bâtiment insurgent dans la baie de Jean-Rabel⁵⁵ : *Ils descendirent à terre, renversèrent les canons*

53. Port situé sur la côte nord-ouest de Saint-Domingue face à l'île de la Tortue.

54. A.N., Col, C 9 A, rec. 145, le 22 novembre 1777, **Lettre commune du comte d'Argout (nouveau gouverneur) et de Guillemin de Valvre à Sartine** (trois pièces jointes : copies de lettres aux commissaires du commerce du Cap, aux officiers de l'Amirauté et aux commandants des places de Saint-Louis et du Port-au-Prince.

55. Port situé à l'extrémité nord-ouest de Saint-Domingue, près du Môle Saint-Nicolas.

*des batteries, s'avancèrent dans les terres à la poursuite des Américains et ne se rembarquèrent qu'après avoir vu brûler entièrement le bâtiment échoué*⁵⁶. Le commerce français lui-même n'était pas épargné, perdant, toujours en 1777, plus vingt navires arraisonnés à la sortie des ports de la colonie et conduits à la Jamaïque « sous prétexte qu'ils étaient chargés de marchandises pour les Américains »⁵⁷. Ce phénomène devint d'ailleurs bientôt si répandu, avec maints cas semblables de capture signalés dans les eaux des autres Antilles, notamment celles de la Martinique⁵⁸, que Versailles dut exiger de la Cour de Londres la création d'une commission d'appel pour les confiscations⁵⁹.

En entretenant avec les Insurgents d'étroites relations qui ne contribuèrent pas peu à accroître la tension franco-britannique, la colonie de Saint-Domingue s'avéra donc pour le gouvernement de Versailles, une source d'embarras durant les années de neutralité 1775-1777. Néanmoins, par ces mêmes relations maintenues envers et contre tout, elle lui rendit aussi de précieux services comme poste d'observation avancé des événements de la Révolution américaine, et cela d'autant mieux que la position du Cap à huit ou dix jours de navigation de la Nouvelle-Angleterre, permettait de recevoir des nouvelles fraîches. En fait, depuis longtemps déjà, l'île jouait le rôle de relais d'information entre l'Amérique Septentrionale et la France et même celui de base d'espionnage à destination du « Continent ». Au lendemain de la Guerre de Sept Ans, dans la perspective de la revanche contre l'Angleterre, plusieurs missions secrètes avaient été organisées afin de sonder les dispositions des Treize Colonies. Mission assignée en 1764 par le comte d'Estaing, gouverneur de Saint-Domingue, à un nommé Plunkett : prétendant s'être enfui de Saint-Domingue, Plunkett passerait d'abord en Jamaïque où il solliciterait des lettres de recommandation pour la Nouvelle-Angleterre ; puis il se rendrait à Charleston et remonterait les côtes jusqu'à Halifax, examinant au passage « si les habitants sont disciplinés et enrégimentés, s'ils ont conservé le caractère de leurs ancêtres, s'ils

56. Cf. Hilliard d'Auberteuil, **Essais... sur les Anglo-Américains...** op. cit., deuxième partie, p. 338-9.

57. Ibid., id.

58. Voir, à ce propos, la correspondance de Bouillé, gouv. de la Martinique, A.N., Col., C. 8 A., rec. 76, f° 119, 121, 123, 129, les 7 juillet, 6 juillet, 20 juillet et 5 août 1777.

59. Cf. J. Tarrade, **Le commerce colonial ..**, op. cit., t. 3, p. 763.

sont mécontents du gouvernement, quels sont leurs projets de plainte, s'ils ont des chefs de leurs nations »⁶⁰. Mission du lieutenant de vaisseau Pont Le Roy envoyé directement en Nouvelle-Angleterre par Choiseul en 1766 : muni d'une fausse identité et sous le couvert d'une affaire de transport de bois à Saint-Domingue, Pont Le Roy profiterait du cabotage le long du littoral américain pour se livrer « à toutes les observations qu'il voudrait », en prenant soin de ne pas garder sur lui ses notes compromettantes et de les faire passer, dès que possible, au gouverneur de Saint-Domingue qui se chargerait de la transmission à la Cour⁶¹. A cela, s'ajoutaient, de manière moins épisodique, les témoignages des nombreux trafiquants interlopes et, autre source non négligeable, les révélations de quelques transfuges anglo-américains comme le colonel Hopkins⁶² « très instruit », selon le comte d'Estaing, « des divers intérêts des colonies anglaises, des démêlés actuels qu'elles ont avec la métropole, de leur situation, de leur force, des révolutions dont elles peuvent être susceptibles et des lieux qui pourraient être attaqués avec le plus de succès »⁶³.

Il avait été ainsi aisé de suivre de très près, à Saint-Domingue, les principales phases de la Pré-Révolution américaine. Le montre fort bien, ce commentaire des troubles déclenchés dans la Nouvelle York, aux mois de novembre et décembre 1765, par le Stamp Act imposant la taxe du timbre⁶⁴. *J'apprends par la voie de Montechrist, écrivait le comte d'Estaing à Choiseul, le 18 janvier 1766, que les habitants de la Nouvelle York se sont portés aux plus grands excès contre le gouvernement. Les nouvelles des trafiquants du Cap sont de la fin novembre ; celles de M. Hopkins plus fraîches de quelques jours, et qu'il m'envoie par un courrier de la campagne où il est malade, portent que le peuple de la Nouvelle York non content d'avoir brûlé le carosse de M. le gouverneur Col-den, a depuis osé le maltraiter en personne ; cette populace*

60. Papiers d'Estaing, Arch. priv. château de Ravel, 2 B1 IX.

61. Arch. Marine, B 4, III, f° 8.

62. Officier britannique, d'origine américaine, Hopkins était d'abord passé en France pour offrir ses services à Choiseul qui l'avait reçu et affecté à Saint-Domingue (A.N., Col., C. 9 A., recé 129, le 15 novembre 1766, **Hopkins à Choiseul**).

63. A.N., Col., C 9 A, rec. 124, le 1^{er} octobre 1765, **Estaing à Choiseul**).

64. Voté par le Parlement anglais en mars 1765, avec application prévue au 1^{er} novembre, le Stamp Act stipulait que des timbres d'un demi-penny à dix livres devraient être apposés sur les licences, contrats, testaments, journaux, etc.

*effrenée après un combat très court a chassé les troupes de Sa Majesté Britannique du fort. Les révoltés ont pris possession des fortifications et ont brûlé tout le papier du Stamp-Tax. La défaite des troupes réglées est un des grands sujets d'étonnement de M. Hopkins parce qu'il regarde le peuple de l'Amérique Septentrionale comme peu capable de leur résister. L'opinion de cet officier est que si la Cour d'Angleterre persiste dans la levée d'un impôt aussi onéreux qu'assujettissant par sa perception, il est probable que la force seule pourra suspendre la fureur de ses compatriotes. Il dit, et je crois avec raison, qu'ils se sont trop pressés d'éclater*⁶⁵.

Dix ans plus tard, les compatriotes de M. Hopkins « éclataient » cette fois pour de bon et la lutte désormais ouverte amenait les autorités de Saint-Domingue, sur la demande même du ministère, à intensifier l'activité de leurs informateurs. D'où l'afflux au Cap des lettres, mémoires, gazettes et papiers publics en provenance du « Continent ». Durant la crise militaire de la fin 1776⁶⁶, particulièrement révélateur de l'impatience des Insurgents à obtenir l'alliance française, apparaît le « journal » de Veillon, « négociant du Môle connaissant bien le pays et parlant sa langue »⁶⁷. Débarqué à Boston le 1^{er} novembre, Veillon reçoit du général commandant la Province de Massachusetts l'accueil le plus empressé. On l'assure de la ferme résolution du Congrès de « ne souscrire aucune espèce d'accommodement » avec Londres et de « tirer du royaume de France » toutes les étoffes nécessaires à la consommation intérieure, laquelle « occupait précédemment 2 000 manufactures en Angleterre » ; quant aux étoffes de fabrication non-française, elles seraient toutes prohibées. On se flatte en outre que « la France qui a toujours secouru les opprimés, n'abandonnera pas les Américains ». *Ce désir*, ajoute Veillon, *anime jusqu'à la populace qui ne cesse de demander à cor et à cri les Français à son secours aux conditions que l'on voudra*. Finalement, derrière tant de belles promesses et de bons sentiments, une impression chez ces Bostoniens de profond désarroi rendu encore plus sensible — et c'est là le second sujet d'intérêt du « journal » —

65. A.N., Col., C 9 A, rec. 125, **Nouvelles de l'Amérique Septentrionale**.

66. Après s'être emparé de New York, le général anglais William Howe remporta sur le bas Hudson une série de succès qu'heureusement pour les Insurgents, il n'osa pas exploiter.

67. A.N., Col., C 9 A, rec. 145, (Veillon), **Journal des nouvelles reçues à Boston venant de l'armée et du continent pendant son séjour**, transmis par Lilancourt, gouv. de Saint-Domingue, à Sartine.

par l'évocation à plusieurs reprises du péril « tory » qu'avaient alors les défaites répétées des Insurgents. Les « Tories », ou partisans de l'Angleterre, y sont présentés, en cette fin d'année 1776, comme très nombreux et très actifs, faisant chaque jour de nouveaux prosélytes par leurs continuelles insinuations. *Ce parti, n'hésite pas à affirmer Veillon, doit être regardé plus redoutable au parti américain que ne peut être l'armée royaliste* ⁶⁸ *de laquelle on se défaira quand on voudra, n'étant composée que de 19.000 hommes tout compris.* Même son dans une lettre du 25 décembre adressée au gouverneur de Saint-Domingue par le sieur Marrec, autre négociant dominicain séjournant à Boston : *Le Pays est divisé en deux partis et plus du tiers sont du parti du Roi George que les Américains appellent taury* (sic). *Ce parti remue les esprits et fait un tort considérable au pays ; aussi sentent-ils qu'ils ont besoin du secours de la France et craignent beaucoup qu'elle ne se déclare point en leur faveur* ⁶⁹. Impressionné par l'appui tory apporté aux forces de Howe maîtresses de New York et du cours inférieur de l'Hudson, un troisième correspondant, Faneuil, est encore plus pessimiste, soutenant qu'il y a autant d'Américains qui penchent pour l'Angleterre « que pour la Liberté » ⁷⁰. Pessimisme également devant la nervosité de l'opinion « que le plus petit succès (anglais), dérange ici furieusement », et devant la misère des troupes insurgentes « manquant de tout, c'est-à-dire d'armes et de vêtements », misère aggravée par la faiblesse du commandement et de l'encadrement : *Il n'y a guère que les deux généraux en chef, qui sont le général Washington et le général Lee* ⁷¹, *en état de conduire des armées comme celles-ci et, n'étant pas secondés par leurs subalternes, il faut beaucoup de temps pour mettre l'ordre nécessaire* ⁷².

Par contre, nuance optimiste, ces divers observateurs insistent sur la bravoure des Insurgents, sur leur endurance à la fatigue et au froid « dans les neiges et les glaces » : *On ne peut mieux les comparer qu'aux troupes qu'avait Pierre Le Grand* ⁷³. Surtout les témoignages concordent quant à l'efficacité de la guerre de course menée par le Congrès. Entre les 6

68. L'armée du Roi d'Angleterre.

69. Lettre jointe à celle de Veillon (A.N., Col., C 9 A, rec. 145.

70. A.N., Col., C 9 A, rec. 145, le 25 déc. 1776, **Lettre à Lilancourt, gouverneur de Saint-Domingue** (écrite de Boston).

71. Lee venait d'ailleurs d'être capturé par les Anglais, à Basing Ridge, le 13 décembre 1776. Il sera relâché trois ans après.

72. Lettre de Marrec, du 25 décembre 1776.

73. Journal de Veillon.

et 25 novembre 1776, par exemple, sans cesse de nouvelles prises sont annoncées : arrivée à Boston de deux prises chargées de chevaux de remonte, d'étoffes et d'armes pour les troupes « royalistes » ; arrivée à Yarmouth de trois prises chargées de 380 pipes de vin de Porto, 87 pipes de vin de Madère, 400 quintaux de morue et 450 barils de saumon salé ; capture dans le golfe du Saint-Laurent, par les corsaires « Brave Bostonnais » et « Olivier Cromwell » de six bâtiments transportant « 3 500 fusils, l'habillement de 4 600 hommes, beaucoup de poudres, munitions et vivres » destinés à l'armée britannique de Québec. Marrec se réjouit de toutes ces pertes « qui ne doivent pas arranger la Banque de Londres » et Veillon note dans son journal : *Il est inconcevable de voir la quantité de prises que les Américains font sur les Royalistes, et toutes prises considérables et fort riches.* Selon lui, le bilan de 1776 se serait élevé à 340 prises « bien arrivées dans les ports du Continent », Boston pour sa part, en recevant 72 dont 41 navires de 3 à 400 tonneaux » tant de la Jamaïque, la Barbade, Antigua, Saint-Christophe qu'Halifax »⁷⁴. Disposant ainsi d'éléments assez précis pour apprécier la situation américaine de manière nuancée les Administrateurs de Saint-Domingue se trouvaient donc en mesure de remplir leur travail d'information près de la métropole. Ils l'accomplirent même trop bien si l'on en croit une circulaire de Sartine leur reprochant d'avoir fait porter à la connaissance du grand public, à Paris, des nouvelles « destinées par leur nature au secret du Cabinet ». *En recherchant la source d'un pareil abus, vitupérait le ministre, j'ai reconnu avec autant de peine que de surprise qu'il provient principalement des gouverneurs et intendants eux-mêmes qui, dans leurs correspondance avec leurs parents et leurs amis, se permettent d'entrer dans des détails... dont le Ministre du Roi doit être le seul instruit. Sa Majesté, à qui je n'ai pu me dispenser d'en rendre compte, en a été très mécontente et m'a chargé de défendre aux administrateurs des Colonies, de sa part, de semblables indiscretions à l'avenir, en leur recommandant de surveiller leurs bureaux pour que les affaires du gouvernement soient tenues dans le secret convenable*⁷⁵.

Echo de la crise de 1776, les correspondances domingaises

74. A.N., Col., C 9 A, rec. 145. On retrouvera le chiffre total de trois cent quarante prises — plus exactement trois cent quarante-deux prises — dans Gardner W. Allen, *A Naval History of the American Revolution*, Boston, 1913, t. 1, 181-2.

75. A.N., Col., C 9 A, rec. 145, le 13 juill. 1777.

laissent également entrevoir les prémisses de l'engagement français dans le conflit, au fur et à mesure du redressement américain amorcé, les 26 décembre et 3 janvier, sur les champs de bataille de Trenton et Princeton, quelque peu contrarié au cours de l'été suivant ⁷⁶, puis brillamment confirmé, le 17 octobre 1777, avec la capitulation de Burgoyne à Saratoga ? Dès le 10 décembre 1776, il est vrai, le Congrès avait lancé une proclamation annonçant que certaines puissances étrangères lui avaient fourni « les assurances les plus positives de secours ultérieurs » ⁷⁷. En fait, geste de propagande destiné à réchauffer les cœurs défaillants. Trois jours après, le général Lee tombait aux mains des Anglais, à la grande consternation des « Patriotes » ⁷⁸ fidèlement mentionnée dans le « journal » de Veillon : *Cette perte qu'on regarde avec raison comme très considérable abat singulièrement leur courage et leur donne beau jeu aux Tories*. On se trouvait donc au creux de la vague et pareille conjoncture ne devait certes pas enhardir Sartine qui, le mois précédent, jugeait l'existence des États-Unis « encore trop dépendante des événements » ⁷⁹. Il faudra attendre le printemps de 1777 pour voir l'aide de la France, jusque là limitée surtout à une certaine complaisance envers les Insurgents dans ses ports des Antilles, se faire plus précise sous forme d'envois directs d'armes, munitions et équipements à partir de ses ports métropolitain ⁸⁰. Ce fut le commencement de l'engrenage, avec les représailles de plus en plus sévères des croisières anglaises, tandis que dans les Isles, avant-postes exposés au premier choc, se multipliaient les arrivées de recrues et s'accéléraient les travaux de défense ⁸¹. Au mois d'août, la tension était devenue telle que Sartine ordonnait aux administrateurs des Isles de mettre l'embargo sur les navires marchands ⁸², probablement pour éviter la répétition de la célèbre razzia perpétrée traîtreusement contre le commerce maritime français par les escadres britanniques avant l'ouverture officielle de la Guerre de Sept

76. Par la campagne de Howe sur la Delaware, avec la prise de Philadelphie au mois de septembre.

77. Cf. Hill d'Aubert. *Essais... sur les Anglo-Américains*, p. 48.

78. A l'époque, sa capture passa pour une catastrophe (cf J.R. Alden, *General Charles Lee : Traitor or Patriot ?* Bâton Rouge, 1951, 159-160).

79. Lettre du 12 nov. 1776, citée plus haut.

80. Parmi les premières arrivées signalées en mars et avril, au New-Hampshire : le « Mercury » de Nantes et l'« Amphithrite » du Havre (mousquets, canons, poudre, chaussures, couvertures, etc.).

81. A.N., Col., C 9 A, rec. 145, et C 8 A, rec. 76, *passi*.

82. Dépêche du 24 août 1777 (A.N., Col., C 9 A, rec. 145).

Ans. Mesure que les administrateurs de Saint-Domingue interprétaient à leur manière, refusant de l'appliquer au trafic inter-américain de l'île : *Quoique les défenses portées par votre dépêche du 24 août 1777 au sujet de la sortie des navires français hors de nos ports... s'étendent sur la navigation d'une colonie à une autre, nous ne croyons pas cependant devoir empêcher les bâtiments de la Côte qui voudront en courir les hasards de s'expédier pour les Mers de l'Amérique. C'est une espèce de cabotage qui nous est ausis précieux, aussi nécessaire que le cabotage intérieur*⁸³, *puisqu'il nous fournit ce que n'apporte point le commerce de France, des bois, des mulets, du riz, des objets en un mot dont nous ne pourrions nous passer un certain temps sans en souffrir beaucoup*⁸⁴. Cette désobéissance caractérisée n'eut d'ailleurs pas de suite, Sartine ayant, dès le 6 septembre, annulé sa décision, sous réserve que les bâtiments marchands partissent en convois escortés⁸⁵.

Le refus de soumettre à l'embargo la navigation « pour les Mers de l'Amérique » était principalement dû au souci de ne pas perturber les relations avec la Nouvelle-Angleterre. Peu après, dans les derniers mois de 1777, s'ajoutait un souci encore plus immédiat provoqué par la raréfaction des arrivées de navires en provenance de métropole. L'administration dominicoise l'attribua d'abord « à la circonstance de l'hiver et aux vents contraires ». Mais bientôt « la continuité de cette espèce d'abandon » lui apparut comme la conséquence du développement des relations directes entre la France et les États-Unis. Selon elle, le négoce métropolitain était d'autant plus incapable de soutenir à la fois le trafic avec l'Amérique Septentrionale et avec les Isles, que les « armements du Roi » en prévision de la guerre, accaparaient navires et matelots, sans parler des nombreuses saisies opérées par la flotte anglaise constamment aux aguets dans l'Océan Atlantique et la Mer Caraïbe. *S'il est vrai*, écrivaient au ministre le gouverneur Robert d'Argout et l'intendant Guillemin de Vaivre, *qu'il se soit expédié autant de navires qu'on le dit de tous les ports du Royaume pour le Nord de l'Amérique, dont plusieurs ont été pris... ce détournement*⁸⁶ *est le principe de la crise où nous nous trouvons. Les*

83. Il s'agit du cabotage entre les divers ports de la colonie et Le Cap, premier port d'importation et d'exportation.

84. A.N., Col., C 9 A, rec. 145, le 3 nov. 1777.

85. Ibid., le 22 nov. 1777, accusé de réception par les administrateurs de Saint-Domingue de l'annulation du 6 septembre.

86. Détournement de la navigation vers les États-Unis, au détriment de Saint-Domingue.

deux administrateurs se plaignaient en outre de la mévente de l'indigo local, dûe à la concurrence de l'indigo carolinien, maintenant importé sur le marché métropolitain. En conséquence, ils priaient Sartine de « remettre le commerce de France dans sa route naturelle » : *Le véritable intérêt de la Métropole ne peut être séparé de celui de ses Colonies. Quels que soient les appats que d'autres spéculations présentent, ils sont mobiles, ils sont casuels, ils sont mêlés d'obstacles et de pertes de plus d'une espèce ; au lieu que les Colonies françaises sont les bases solides, l'aliment de notre navigation* ⁸⁷.

Ces récriminations, toutefois, ne signifiaient nullement une quelconque hostilité à la cause bostonienne. Au contraire, les exigences de la neutralité, qui forçaient à limiter l'activité des bâtiments nord-américains — course et trafic — dans les ports de l'île, sans pour cela empêcher le blocus anglais de sévir, faisaient désirer l'entrée en guerre de la France. *Si nous avons la guerre, déclaraient Argout et Guillemain de Vaivre en 1777, les Insurgents ne laisseront vraisemblablement pas manquer la colonie* ⁸⁸. Les Etats-Unis devenant alliés du royaume, on espérait, en effet, que leur commerce avec les Isles pourrait alors s'opérer sans entraves, libéré, grâce à un traitement privilégié, de la réglementation sur le commerce étranger. Du côté américain, se précisait également le même genre de calcul intéressé. Le péril sur la terre venant d'être écarté par l'affaire de Saratoga, les Insurgents voyaient d'abord dans une éventuelle alliance française les avantages résultant de l'intervention des escadres de Louis XVI : pendant que ces escadres attireraient sur elles « les flottes redoutables de l'Angleterre », eux-mêmes en profiteraient pour étendre leur commerce maritime et recueillir « toute la prospérité qu'ils attendaient des suites d'une révolution entreprise avec tant de courage ». Aussi le traité franco-américain « d'alliance et de commerce » signé à Paris le 6 février 1778, devait-il avoir de profondes répercussions. Bénéficiant désormais de l'aide d'une grande puissance navale, le Congrès laissera la jeune U. S. Navy s'amenuiser au point d'être réduite à deux vaisseaux à la fin des hostilités : « les navires de guerre coûtaient si cher, et les Français en possédaient » ⁹⁰. Inversement, la marine marchande américaine

87. A.N., Col., C 9 A, rec. 146, *Lettre commune du 26 avr. 1778*.

88. *Ibid.*, rec. 145, *Lettre commune du 31 octobre 1777*.

89. Hill. d'Aubert., *Essais... sur les Anglo-Américains*, p. 335.

90. J.R. Alden, *The American Revolution 1775-1783*, trad. fr. 1965, 437 p., p. 301.

allait redoubler d'activité, et cela d'autant plus que la France, avec sa seule marine marchande privée d'équipages au profit de l'exigeante flotte militaire, n'était pas prête à tenir son rôle de partenaire commerciale prévue par les accords de Paris. *On aurait pu instruire et encourager les négociants de nos ports au moment même du traité*, témoignage Hilliard d'Auberteuil, *mais la crainte et les approches de la guerre augmentaient la difficulté des armements et obligeaient le ministère à refuser des matelots dans le temps même où il aurait fallu donner aux armateurs de grands encouragements*⁹¹. Cette carence explique les interprétations que susciterent à Paris, dans les milieux proches de Saint-Domingue, l'annonce du traité du 6 février. On y vit l'amorce d'un véritable partage du commerce antillais entre les États-Unis et la France, point de vue que défendait le vicomte de La Ferronnays, ancien gouverneur de la colonie, marié à une héritière créole⁹². *La qualité de matelots nécessaires aux armements du Roi*, exposait-il au ministre, *ne peut permettre qu'un nombre très borné d'expéditions de navires marchands dans ce moment et même pendant toute la guerre. On ne peut disconvenir qu'il soit très avantageux pour la France que les colonies continuent pendant la guerre à faire la plus grande quantité possible de denrées... pourvu que cette mases de denrées puissent parvenir dans les ports du royaume d'où l'on peut en tout temps verser le surabondant dans le reste de l'Europe. Cette importation ne peut pas être faite par le commerce de France puisque ce transport occupe annuellement environ 600 navires pour le service desquels on ne peut guère employer moins de 18 000 matelots. Quel inconvénient y aurait-il à permettre pendant la guerre aux Insurgents de faire une partie de ce transport. Ils arriveraient dans nos colonies avec des farines, ils y chargeraient les denrées du pays, soit à fret, soit même pour leur compte, et les apporteraient dans les ports de France où ils seront nécessairement obligés de venir chercher tous les objets de nos manufactures qui leur manquent*⁹³.

Le traité du 6 février — plus exactement deux traités, l'un d'amitié et de commerce, l'autre « d'alliance éventuelle et défensive »⁹⁴ — n'allait pas si loin. Outre les clauses politi-

91. *Essais.. sur les Anglo-Américains*, p. 377-8.

92. La Ferronnays (gouv. gal p.i. en 1772) avait épousé la fille d'un planteur de Léogane nommé Binau. Il était revenu en France en 1776.

93. A.N., Col., C 9 A, rec. 146, le 28 mars 1778.

94. Cf. De Martens, *Recueil de traités des Puissances et Etats de l'Europe*, Gottingue, 1791, t. 1, p. 685-705.

ques⁹⁵, les deux parties s'engageaient notamment à s'accorder la clause de la nation la plus favorisée dans leurs relations commerciales, à recevoir dans leurs ports les corsaires et bâtiments de guerre de l'autre et à en exclure ceux de l'ennemi.

D'autre part, la France promettait d'accorder aux Etats-Unis « un ou plusieurs ports francs en Europe » et de leur « conserver les ports francs ouverts dans les Isles françaises de l'Amérique », c'est-à-dire le Môle à Saint-Domingue et le Carénage à l'île Sainte-Lucie, ports déclarés francs par un arrêté remontant au 29 juillet 1767⁹⁶. Bien des obscurités entourèrent, du côté français, la publication et l'application du traité. Ce fut par dépêche du 29 mars, que Sartine se décida à faire connaître son existence aux administrateurs des Antilles, sans toutefois le leur adresser officiellement en l'absence de la ratification royale qui interviendra seulement quatre mois après, le 16 juillet 1778⁹⁷. Au mois de mai, une conférence parisienne groupant des intendants de commerce, des députés des colonies et des députés des ports métropolitains, ne parvenait pas à se prononcer sur le problème de l'admission des navires étrangers dans les Isles en temps de guerre, faute de connaître les clauses exactes des accords avec les Américains, celles-ci demeurant toujours secrètes⁹⁸. Et pourtant, elle s'était réunie sur l'initiative du ministre. Fait encore plus curieux, jamais, par la suite, il n'y eut, à l'intention des administrateurs de Saint-Domingue, la moindre notification officielle du traité, puisqu'un an après le rétablissement de la paix, au mois de mars 1784, le gouverneur général Bellecombe écrivait au marquis de Castries, successeur de Sartine : *Nous savons... qu'il a été fait avec le Congrès un traité d'amitié et de commerce en février 1778. Il en est parlé dans votre dépêche à MM. d'Argout et de Vairre du 2 mars 1778... Nous ne connaissons le traité de 1778 qu'indirectement et... pour qu'il put avoir force de loi, il faudrait que vous nous l'eussiez adressé*⁹⁹.

95. Reconnaissance de « l'indépendance absolue » des Etats-Unis, renonciation de la France à ses possessions américaines d'avant 1763, garantie par les Etats-Unis des possessions présentes de la France en Amérique, engagement des deux parties à ne pas conclure de paix séparée avec l'Angleterre.

96. Moreau de Saint-Méry, *Loix...*, t. 3, p. 121-6.

97. A.N., Col., C 9 A, rec. 146, les 10 et 13 août 1778; C 8 A, rec. 77, f^o 31, minute de la dépêche du 20 mars.

98. Cf. J. Tarrade, *Le commerce colonial...*, t. 3, 773-4.

99. A.N., Col., C 9 A, rec. 154, le 15 mars 1784.

Aussi, sur le moment, à Saint-Domingue, préféra-t-on ne pas s'embarasser de complications. Le 20 juillet 1778, s'autorisant d'un passage de la dépêche ministérielle du 20 mars, favorable au commerce étranger, le comte d'Argout et Guillemin de Vaire rendaient une ordonnance étendant l'admission à tous les « ports et rades d'amirauté de la colonie »¹⁰⁰, au lieu du seul entrepôt du Môle. Article 1 : *Tous bâtiments étrangers, appartenant à des nations neutres ou amies, seront reçus dans les ports et rades d'amirauté de la colonie et pourront s'y introduire avec des chargements en comestibles de toute espèce, bois, merrains, tabac et choses utiles à l'exploitation des habitation...* ; article 3 : *Pourront les dits bâtiments étrangers, emporter en retour des denrées coloniales de quelque nature qu'elles soient...* ; article 9 : *Leur défendons... de faire le cabotage intérieur. Il leur sera néanmoins loisible de passer d'un port d'amirauté dans un autre qu'ils désigneront, pour le parachèvement de leurs ventes ou chargements...*¹⁰¹ A cette date, les deux administrateurs ignoraient encore la « Déclaration de représailles contre le Roi d'Angleterre » — autrement dit la déclaration de guerre — prononcée par Versailles, le 20 juin, en riposte à l'affaire de la « Belle Poule » du 17 juin¹⁰². Dès la nouvelle connue, dans les derniers jours d'août, Argout faisait armer deux corsaires pour aller aux Iles Turques, archipel au large du Cap riche en salines, exploitées par les Anglais, s'emparer de toutes les barques et détruire tous les établissements qui s'y trouvaient¹⁰³. Mais, en même temps une escadre britannique, composée de deux vaisseaux de ligne, deux frégates, un brigantin et plusieurs mouches, arrivait à bloquer les côtes domingaises, blocus qui s'avérait rapidement d'une grande efficacité avec le concours des redoutables corsaires de la Jamaïque. *Les Anglais nous prennent... tous les navires d'Europe qui nous arrivent, sans qu'il soit possible d'y apporter aucun empêchement* », se lamentaient le gouverneur et l'intendant, à la date du 9 octobre¹⁰⁴. Et, fin décembre, le bilan des pertes concernant les mouvements

100. Le Cap, Port-au-Prince et Les Cayes.

101. A.N., Col., C 9 A, rec. 146, **Extrait des registres du Conseil Supérieur du Port-au-Prince.**

102. Combat, près d'Ouessant, entre la frégate française « La Belle Poule » et la frégate anglaise « L'Arethuse », engagé sur l'initiative de cette dernière.

103. A.N., Col., C 9 A, rec. 146, le 28 août 1778.

104. Ibid., **Lettre commune à Sartine.**

du seul port du Cap pour l'année 1778 se serait élevé à 200 bâtiments saisis¹⁰⁵.

Ces prises, amenées la plupart à Kingston, permirent d'alimenter la Jamaïque où, jusque là, du fait de l'interruption des relations avec la Nouvelle-Angleterre, « régnaient la misère et la détresse la plus urgente »¹⁰⁶. *Nous en ignorons le nombre*, notaient Argout et De Vaivre. *Il faut cependant qu'il soit considérable puisqu'on assure que le vin et la farine, qui sont ici hors de prix, s'y donnent à bon compte*¹⁰⁷. Inversement, à Saint-Domingue, le blocus accentuait la tendance à la baisse des denrées coloniales et à la hausse corollaire des marchandises de France antérieurement déclenchée — réaction naturelle devant l'imminence des hostilités — par l'annonce du traité du 6 février. Au mois de janvier 1779, le baril de farine, prix normal entre 60 et 70 L, se vendait 180 L, la barrique de vin ordinaire, prix normal 150 L, passait à 320 L, l'huile, le savon, la chandelle étaient introuvables, tandis que les denrées coloniales restaient « sans débouché » et que la barrique de sucre brut tombait au prix dérisoire de 15 L, voire même de 10 L¹⁰⁸. Selon un rapport du commissaire ordonnateur Le Brasseur retraçant en 1781 l'évolution de la situation depuis le début des hostilités, la crise provenait de la carence de la Marine Royale. En 1778, « on n'avait pas un vaisseau à Saint-Domingue, quoique cette guerre fût une guerre de commerce et de colonie ». L'année suivante, l'île était encore « sans protection », l'amiral d'Estaing n'y fit qu'une courte apparition avant d'aller à Savannah et l'arrivée au Cap, début 1780, de la petite escadre La Motte-Piquet (quatre vaisseaux) n'apporta pas d'amélioration sensible. Les choses changèrent seulement avec le passage de la grosse armée navale du comte de Guichen¹⁰⁹, ce dernier ayant pris soin, à son départ du Cap le 13 août 1780, de laisser en stationnaires neuf de ses navires sous le commandement de Monteil¹¹⁰. Le témoignage de Le Brasseur est

105. A.N., Col., C 9 A, le 2 février 1781, **Le Brasseur, commissaire ordonnateur faisant fonction d'intendant, au ministre.**

106. Ibid., rec. 146, le 9 octobre 1778, **Argout au ministre.**

107. Ibid., rec. 147, le 10 janv. 1779, **Lettre commune au ministre.**

108. Ibid., id.

109. Guichen arriva au Cap, le 17 juillet, avec vingt-trois vaisseaux français et douze espagnols (l'Espagne était entrée dans le conflit, aux côtés de la France, au mois de juin 1779).

110. A.N., Col., C 9 A, rec. 151, le 2 février 1781, **Le Brasseur au ministre.**

confirmé par celui du président Bongars, conseiller écouté du ministère : *Il faut avouer que Saint-Domingue a été cruellement abandonnée jusqu'à l'arrivée de M. de la Motte-Piquet. Quelques régates y avaient fait des choses étonnantes, mais que peuvent des frégates contre des vaisseaux de ligne ? M. de Monteil est à proprement parler le seul qui ait été en station pour protéger le commerce* ¹¹¹.

Cette absence de station navale durant les premières années du conflit semble avoir été liée à la stratégie imposée par Sartine. Elle consistait à retenir le gros des forces navales à portée des côtes françaises en vue de la conquête de l'Angleterre, tandis que quelques expéditions lointaines permettraient à la fois d'assurer la protection des établissements ultramarins et d'éparpiller la flotte britannique ¹¹². Néanmoins Saint-Domingue n'eut pas à connaître un blocus aussi rigoureux qu'à l'époque de la guerre de Sept Ans, les Anglais ayant perdu leur supériorité d'antan et le ministère, de son côté, parvenant peu à peu à roder son système d'organisation de convois et d'affrètement de navires marchands par le roi. En 1778, Sartine avait décidé que le port de Bordeaux expédierait, « de trois mois en trois mois » à partir d'octobre, « les comestibles nécessaires à la subsistance des troupes et autres rationnaires du roi », précisant aux administrateurs de l'île de « faire refluer dans le commerce l'excédent de consommation par des ventes au prix courant et au comptant » ¹¹³. La mesure s'avéra efficace puisqu'à la date du 1^{er} janvier 1780, le comte d'Argout et l'intendant De Vaivre constataient : *En gros, la colonie est pourvue. Il n'est question que d'entretenir. Si les subsistances sont chères, c'est que cela ne peut être autrement. Cette guerre sera comptée pour la première où le Gouvernement se sera occupé puissamment... du bien être des colons... Nos magasins de subsistances sont garnis d'environ 12.000 barils de farine et 2.000 de salaisons. Nous vendrons ce qui menacera (de s'avarier). Nous conserverons le plus que nous pourrons. Nous sommes à couvert en farines pour huit mois...* ¹¹⁴

111. A.N., Col., C 9 A, rec. 151, Lettre au ministre commentant le rapport de Le Brasseur du 2 février 1781. Ancien intendant de Saint-Domingue (1766-71), Bongars venait d'être à nouveau nommé à ce poste qu'il rejoindra en 1782.

112. Cf. Duc de Castries, *Le Maréchal de Castries*, Paris, 1955, p. 84.

113. A.N., Col., C 9 A, rec. 147, le 10 mars 1779, Argout et G. de Vaivre au ministre.

114. Ibid., rec. 148, Les mêmes au ministre.

A ces secours métropolitains, s'ajoutaient ceux du commerce neutre, « plutôt une douceur qu'un aliment en grand pour nos besoins », très utiles toutefois « dans les petits ports où le commerce national ne s'adonnait pas ». Durant le second semestre 1780, par exemple, les ports de la « partie du Sud », région traditionnellement la plus mal desservie de la colonie car la plus éloignée du Cap, virent arriver les bâtiments hollandais en si grand nombre que le baril de farine se vendait, à la fin de l'année, au prix modique de 66 L¹¹⁵. De son côté, le Cap bénéficiait principalement du commerce nord-américain. Grâce à de gros arrivages de « mâtues, espars, courbes, chevrons et madriers » provenant de Nouvelle-Angleterre, ce port bénéficiait enfin de l'installation d'un dépôt de fournitures navales dont l'absence jusque là s'était faite cruellement sentir pour les escadres de passage¹¹⁶. Arrivages aussi de « comestibles », parfois en trop grande quantité : au mois de juin 1780, « l'approvisionnement en substances étant plus que suffisant », De Vaire devait refuser de prendre pour le compte du roi 1.400 barils de farine expédiés par le sieur Holker, de Philadelphie. Conformément aux instructions ministérielles, il chargeait un négociant de la place de les vendre à des particulier « pour le compte des armateurs »¹¹⁷. En même temps que le problème du ravitaillement, celui des débouchés s'améliorait, les retours des navires français, neutres et américains permettant un certain écoulement de la production domingoise. Tendence qui ne pouvait qu'être favorisée par l'arrivée au ministère du marquis de Castries, à la suite de la disgrâce de Sartine, le 13 octobre 1780. Avec la stratégie du nouveau ministre, maintien seulement d'une flottille dans la Manche et plein emploi des grosses escadres sur les océans¹¹⁸, la route des Antilles sera désormais moins périlleuse. Par ailleurs, Castries allait pousser beaucoup plus loin que son prédécesseur la tolérance envers le commerce étranger, particulièrement à propos de la traite négrière, activité pourtant en principe rigoureusement réservée au seul négoce métro-

115. A.N., Col., C 9 A, rec. 148, le 1^{er} janvier 1780, **Argout et Vaivre au ministre** ; rec., 149, le 21 juillet 1780, **Reynaud, gouv. gal, au même** ; rec. 151, le 2 février 1781, **Le Brasseur au ministre**.

116. Ibid., rec. 149, le 19 septembre 1780, **Le Brasseur au ministre** ; rec. 148, le 1^{er} décembre 1780, **Reynaud et Le Brasseur au même**.

117. Ibid., rec. 149, le 19 juin 1780, **Vaire au ministre**.

118. Cf. Duc de Castries, op. cit., p. 87 ; J. Tarrade, **Le commerce colonial**, t. 3, p. 822.

politain. Non content d'encourager les administrateurs de Saint-Domingue à se procurer des esclaves par l'intermédiaire des Hollandais de Saint-Eustache et des Danois de Sainte-Croix, et de les autoriser à faire directement « des armements pour la Côte de Sénégal », le ministre leur précisait que « l'intérêt de la Colonie exigeait qu'on reçut des Noirs même par des bâtiments ennemis. *« A cet égard, ajoutait-il, je vous préviens d'avance qu'il sera délivré des passeports à des bâtiments qui partiront des ports d'Angleterre, l'intensifacilités qui dépendront de vous et que vous leur permettiez de prendre des cargaisons de denrées coloniales avec destination pour les ports de France... »*¹¹⁹.

Ce ne fut cependant pas sans à-coups et même sans crise que Saint-Domingue atteignit l'époque de la paix victorieuse de 1783. Conséquence de la déclaration de guerre, du 21 décembre 1780, de l'Angleterre au Pays-Bas, l'amiral George Rodney saccageait, le 3 février suivant, l'entrepôt hollandais de Saint-Eustache, fermant ainsi une voie du commerce neutre¹²⁰. Plus grave, car menace permanente, l'activité des corsaires de la Jamaïque soutenue par les unités de la station navale de Kingston. Malgré un accord passé en 1779 entre Dalling, gouverneur de cette île, et le comte d'Argout, accord limitant la course aux prises sur mer, les Jamaïcains ne cesseront de « commettre des déprédations à terre » au détriment « du cultivateur paisible et sans défense dépouillé de ses Nègres et du fruit de son travail »¹²¹. Combien éloquente, à propos des corsaires, apparaît une correspondance du gouverneur Bellecombe retraçant en 1783 les méfaits durant les années précédentes du « plus célèbre d'entre eux », le terrible Porkins : *Il a fait lui seul un mal incroyable. Une connaissance parfaite des côtes et la marche supérieure de son bâtiment lui donnaient toutes sortes d'avantages. Aussi a-t-il fait une immensité de prises, il en a rendu beaucoup à bas prix, et les malheureux qui se croyaient ruinés à jamais, trouvant encore quelque espoir de se refaire en rachetant les instruments de leur industrie, se sont insensiblement accou-*

119. A.N., Col., C 9 A, rec. 148, le 1^{er} décembre 1780, Raynaud au ministre ; Réponse du ministre, le 1^{er} février 1781, in Moreau de Saint-Méry, *Loix...* t. 6, p. 106. Voir aussi J. Tarrade, op. cit., t. 3, 826-9.

120. A.N., Col., C 9 A, rec. 149, le 14 mars 1781, Raynaud au ministre.

121. *Ibid.*, rec. 10, le 26 novembre 1781, Lilancourt, *gouv. p.i.*, au ministre.

tumés à regarder ce corsaire comme un ennemi généreux dont ils devaient se concilier l'indulgence, puisqu'ils étaient journellement exposés à être à sa discrétion. Lorsque l'homme dont il enlevait le bateau et les Nègres n'était pas pris lui-même, il lui faisait dire que moyennant telle ou telle somme, toujours assez modérée pour laisser le désir du rachat, il rendrait sa capture¹²². Mais surtout Saint-Domingue eut à connaître au printemps 1782 une crise particulièrement aiguë liée à la sombre journée du 12 avril marquée par l'écrasante défaite des escadres de De Grasse devant celles de Rodney dans le chenal des Saintes¹²³. La colonie regorgeait alors de troupes — 20.283 Franco-Espagnols — attendant le passage de la flotte de De Grasse au Cap pour partir à la conquête de la Jamaïque. D'autre part, elle voyait arriver successivement les rescapés du désastre : un immense convoi marchand de cent-soixante bâtiments chargés aux Iles-du-Vent, puis l'escadre Vaudreuil et une dizaine de traînards. Comment pourvoir aux multiples besoins d'un si grand nombre de soldats, de matelots et de navires, tandis que les fonds manquaient et que les Anglais resaisissaient provisoirement la maîtrise de la mer ? Aussi la disette ne tarda-t-elle pas à régner, menaçant bientôt de se transformer en « la plus cruelle famine ». Le prix du pain triplait, atteignant 30 sols la livres, et les hôpitaux se remplissaient de soldats malades, environ 4.000 avec 20 à 25 décès par jour¹²⁴.

Heureusement l'escadre britannique de l'amiral Hood se révéla incapable d'assurer un blocus complet. Fin mai, cent trente-trois bâtiments du grand convoi parvenaient à débouquer du Cap à destination de l'Europe. En même temps, un emprunt négocié sur la place de la Havane et de gros arrivages de « comestibles » provenant tant de la Nouvelle-Angleterre que des Antilles danoises¹²⁵ permettaient de faire cesser « l'état violent où se trouvait la colonie pour les subsistances ». La crise toutefois n'était pas terminée, se prolongeant jusqu'à l'été malgré l'importance croissante du ravitaillement américano-danois. En juillet, au Cap, le baril de farine de France valait encore 220 L et celui du « continent de l'Amé-

122. Ibid., rec. 153, le 3 avr. 1783, **Lettre au ministre.**

123. Pertes françaises : trois mille hommes, six vaisseaux dont le navire amiral « Ville de Paris », et De Grasse fait prisonnier.

124. A.N., Col., C 9 A, rec. 152, les 26 avril, 18, 19 et 30 mai 1782, **Lettres du gouv. Bellecombe et de l'intend. Bongart au ministre.**

125. Antilles danoises : l'île de Saint-Thomas et l'île de Sainte-Croix.

rique » — habituellement très bon marché, 45 ou 50 L — se maintenait à 180 L, chiffres révélateurs de l'extrême cherté auparavant atteinte puisque la baisse était déjà engagée¹²⁶. Ce fut au mois d'août que la situation du marché redevint normale, du moins pour un temps de guerre, et l'amélioration se confirma rapidement. Le 28 septembre, le gouverneur Bellecombe signalait que l'arrivée d'un nouveau « convoi de l'Amérique Septentrionale » avait achevé de mettre la colonie « dans la plus grande abondance ». Et, le 5 décembre, manière de conclusion à l'affaire des Saintes, il pouvait déclarer au ministre, après lui avoir rappelé l'aide précieuse du commerce étranger : *La crise affreuse où nous nous sommes trouvés au mois d'avril n'a pas eu toutes les suites que nous en devons craindre* ¹²⁷.

Par dessus ces diverses péripéties, il se dégage une dominante durant les dernières années du conflit : le resserrement net et accéléré des liens entre Saint-Domingue et les Etats-Unis. Resserrment auquel les Neutres — essentiellement les Danois depuis l'entrée en guerre de la Hollande — contribuèrent fortement, une partie des marchandises nord-américaines comme des denrées domingaises transitant par les îles danoises de Sainte-Croix et Saint-Thomas pour ensuite être acheminées, sous couvert de leur pavillon, soit vers le Cap, soit vers Boston, Philadelphie et autres ports du Continent. Le trafic danois à Saint-Domingue constitue donc un indice de la présence bostonienne. Présence véritablement de plus en plus envahissante. Voyons, par exemple, les entrées au Cap pendant les mois de mai, juin, et les neuf premiers jours de juillet : sur soixante-quatre bâtiments qui y déchargèrent 19.258 barils de farine et 6.864 barils de salaisons, un seul était français, le reste nord-américain ou danois¹²⁸. Toujours au Cap, les navires nord-américains et danois introduisirent 69.402 barils de farine et 10.609 barils de salaisons du 1^{er} mai 1782 au 31 octobre suivant, et 25.526 barils de farine et 9.793 de salaisons du 1^{er} novembre 1782 au 15 février 1783¹²⁹, couvrant ainsi l'écrasante majorité du ravitaillement de la colonie. Plus, à eux seuls, leurs cargai-

126. Ibid, les 30 mai, 17 et 19 juin, le 11 juillet 1782, **Lettre de Bellecombe et Bongars au ministre.**

127. A.N., Col., C 9 A, rec. 152.

128. Ibid., le 11 juillet 1782, **Bellecombe au ministre.**

129. Ibid., rec. 153, le 16 février 1783, **le même au même.**

sous excédaient les besoins de la consommation domingoise¹³⁰. Il convient en outre de ne pas négliger, autre signe de la présence nord-américaine quoique particularité de guerre, l'activité des frégates et corsaires insurgents. Telle la fructueuse opération menée par les frégates de l'U.S. Navy « La Saratoga », « La Déane », « La Confédération », et par le brigantin corsaire « Le Fer-Américain » de Philadelphie qui, embusqués dans le port du Cap, s'emparèrent au mois de février 1781 du gros navires anglais « Le Diamant » de Londres. La vente de la prise, faite au siège de l'Amirauté du Cap, permettait d'écouler sur le marché deux cent deux esclaves de la Côte d'Or et toute une gamme d'articles devenus rares du fait des hostilités, « grosses toiles, toiles fines, mousselines, indiennes, soieries, rubans, quincaillerie, bijouterie, souliers, chapeaux, etc. »¹³¹.

Finalement, Saint-Domingue avait réussi à s'accomoder du conflit. Tandis que le système des convois escortés — en général une cinquantaine de bâtiments, parfois une centaine, sous la protection de trois ou quatre frégates et d'un vaisseau du Roi¹³² — empêchait la rupture des indispensables relations avec la Métropole, elle bénéficiait, et de mieux en mieux au fil des mois, d'un régime de quasi-liberté commerciale avec l'étranger. D'où l'atténuation, voire la disparition, des maux frappant habituellement l'économie domingoise en période de guerre, notamment la mévente de la production locale et l'avitaillement des cours. En décembre 1782, Bellecombe notait que, grâce à la concurrence, « les denrées du pays se soutenaient à un très haut prix dans la colonie »¹³³. Attitude significative, les cours d'Amérique étant largement supérieurs à ceux d'Europe, « plusieurs particuliers » préféreraient vendre sur place et « faire des remises en papier ». D'autre part, nombre de planteurs et marchands domingois s'étaient mis à armer pour la Nouvelle-Angleterre où les

130. Ibid., id. : « La recette depuis quelque temps excède donc de beaucoup la consommation ; ainsi nous devons compter sur une grande quantité de comestibles dans les magasins des négociants, et nous veillerons à ce qu'il n'en sorte point (de la colonie)... »

131. A.N., Col., C 9 A, rec. 150 et 151, les 13 mars et 25 nov. 1781, **Lettres de Lilancourt et de Le Brasseur au ministre.**

132. Composition du convoi sorti du Cap le 30 septembre 1782 : escorte fournie par le vaisseau « Le Palmier » et trois frégates ; cinquante-sept navires marchands (seize bordelais, onze marseillais, dix-neuf nantais, cinq rochelais, deux inconnus, quatre flûtes du roi ; A.N., Col., C 9 A, rec. 152, le 29 sept. 1782, **Bellecombe au ministre.**

133. Ibid. rec. 152, le 5 décembre, **Lettre au ministre.**

des bénéfiques de l'ordre de 200 %. Au début de l'année 1783, c'était l'euphorie, comme le montre ce témoignage de Jacques-Pierre Demées, petit détaillant du Cap : *La grande quantité de bâtiments qui nous sont arrivés... ont (sic) tellement mis l'abondance de toutes sortes de marchandises qu'il y en a plus à proportion ici que dans toute la France. Tout le monde, suivant ses facultés, achetait et faisait des magasins dans l'espérance que la guerre durerait au moins deux ans*¹³⁴. Espérance apparemment fondée, puisqu'au Cap même une puissante expédition se préparait contre la Jamaïque. Mais, le 12 mars, « provoquant une sensation d'autant plus vive qu'on était bien loin de s'y attendre », la frégate « L'Astrée » entra au port avec l'annonce des Préliminaires de paix signés le 20 janvier¹³⁵. *Dès cet instant, la consternation fut générale parmi les marchands. On reçut cette nouvelle comme le plus grand malheur qui eût pu arriver.* Sur le marché du Cap, en effet, le prix des marchandises importées diminuait aussitôt de moitié et, presque simultanément, se produisait en Nouvelle-Angleterre un effondrement des cours du sucre, du café et autres denrées tropicales¹³⁶.

Ces premières répercussions de la cessation des hostilités, qui frappaient surtout une minorité de détaillants et spéculateurs du Cap¹³⁷ ou encore de trafiquants et pacotilleurs partis vendre à l'aventure dans les ports nord-américains, comptaient peu au regard d'un problème d'envergure intéressant l'avenir de l'économie domingoise : celui des rapports commerciaux avec les États-Unis, maintenant que l'état de paix ne justifiait plus le régime d'exception consenti aux étrangers. L'affaire allait être tout de suite l'objet d'une controverse passionnée. Face aux « clameurs » des Chambres de Commerce métropolitaines exigeant le rétablissement immédiat de « l'Exclusif », les planteurs, au contraire, réclamaient un second traité de commerce franco-américain, sur la base de l'ordonnance très libérale du 2 juillet 1778 rendue par

134. Arch. Départ. de l'Orne.

135. Ratifiés par Louis XVI, le 3 février, et transformés en paix définitive (traité de Versailles), le 3 septembre 1783.

136. Lettres des 8 janvier, 28 mars et 19 septembre 1783, de Jacques-Pierre Demées à son frère Louis-Michel, lieutenant particulier au bailliage d'Alençon (Arch. départ. de l'Orne).

137. « Les capitaines qui, en temps de guerre, ne vendaient qu'en gros et au comptant, coupent maintenant le cou aux détaillants parce qu'ils font eux-mêmes le détail et donnent à meilleur compte » (lettre de J.-P. Demées, du 28 mars 1783).

l'administration de Saint-Domingue¹³⁸ à l'annonce du traité du 6 février : *La Colonie*, écrivait l'un d'entre eux, *attend avec impatience l'heure du traité de commerce entre la France et la nouvelle puissance de l'Amérique : chacun de nous y croit voir le terme de la dépendance servile sous laquelle nous fait gémir le commerce national. La concurrence heureuse du commerce américain pourra seule rendre à la Colonie le libre essor dont elle a besoin...*¹³⁹. Quant au Gouvernement Royal, sa position, à l'opposé d'une telle aspiration, parut d'abord intransigeante puisque, dès le 9 février 1783, par lettre circulaire, Castries avait ordonné le rétablissement « des Lois prohibitives dans toute leur force » pour l'ensemble des Isles.

C'était compter sans les résistances locales. Obligés donc de prendre une ordonnance de prohibition du commerce étranger datée du 24 mai, le gouverneur Bellecombe et l'intendant Bongars, soucieux de ménager les colons, s'empressèrent de l'appliquer à leur manière, en continuant à tolérer ouvertement le commerce nord-américain sous prétexte que la circulaire ministérielle « gardait le silence sur les sujets des Etats-Unis ». Aussi, à la fin de l'année 1783, le 3 décembre, Castries, harcelé lui-même par les doléances du négoce métropolitain, sommait-il les administrateurs de Saint-Domingue de s'expliquer et d'étendre la prohibition aux Américains. A cette mise en demeure, Bellecombe ne répondait qu'après un long délai, par une lettre du 15 mars 1784 où il accumulait les arguments pour justifier sa tolérance : *Les ordres que vous nous avez adressés le 9 février 1783 et qui nous sont parvenus en avril ne faisaient absolument point mention des Américains. L'intérêt de nos liaisons avec cette nouvelle puissance formée par la maison de Bourbon et l'intérêt réel qu'a la France d'affermir l'indépendance des Etats-Unis et d'assurer sans retour leur séparation de l'Angleterre en secondant leur industrie pendant la paix comme nous avons soutenu leur énergie pendant la guerre, nous avaient fait interpréter en leur faveur l'attention particulière que nous avons remarquée à ne les point nommer dans votre ordre donné pour le rétablissement des lois prohibitives. A ces considérations politiques se joignait encore l'intérêt de la Colonie qui manquait*

138. Voir plus haut, p. 25.

139. Lettre du 14 octobre 1783, in Du Halgouet, **Nantes. Ses relations commerciales avec les Iles d'Amérique au XVIII^e siècle**, Rennes, 1942, p. 119.

de beaucoup d'objets utiles à ses manufactures et que les Américains seuls pouvaient fournir.» Et il ajoutait, faisant allusion au traité du 6 février 1778 : « Je ne doute point, Monseigneur, que le Congrès ne fasse les plus vives représentations sur les entraves dont le commerce des Etats-Unis avec les Colonies va se trouver embarrassé. On ne peut sans doute leur accorder une liberté indéfinie qui tournerait au préjudice du commerce national... Mais il y aurait un juste milieu à prendre qui concilierait les intérêts du commerce, la protection que le Gouvernement doit aux colons et l'exactitude que nous devons nous piquer de mettre dans nos engagements »¹⁴⁰.

Précisément ce « juste milieu », le Gouvernement de Versailles, assouplissant son attitude sous les pressions contradictoires, avait commencé à le rechercher. Il crut l'avoir trouvé avec l'Arrêt du Conseil du 30 août 1784 qui ouvrait au commerce étranger les trois grands ports de Saint-Domingue, le Cap, Port-au-Prince, les Cayes et quatre ports des Iles-du-Vent, Saint-Pierre (Martinique), Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), Le Carénage (Sainte-Lucie) et Scarborough (Tabago). Comme jadis l'arrêt du 29 juillet 1767 créant les entrepôts du Môle et du Carénage, celui de 1784, loin de signifier l'abandon du monopole commercial, visait simplement à « tempérer la rigueur primitive » du vieux système de l'Exclusif. Autrement dit, il s'agissait de l'aménager pour le mieux conserver. A cet effet, Castries avait fixé une réglementation minutieuse : liste limitative des introductions autorisées (bois, bétail, salaisons, poisson, riz, maïs, légumes, pelleteries), retours uniquement en sirops, mélasses et taffias, organisation de la surveillance et définition de la procédure en cas d'infraction¹⁴¹. Toutes précautions qui, sans tarder, apparurent illusoires, les « ports d'entrepôts » représentant autant de brèches ouvertes à la contrebande. Négligeants et prévaricateurs, les officiers de l'Amirauté s'abstenaient, dans leurs visites à bord des navires, de faire ouvrir les cales et signaient de faux certificats. Partout « L'Américain » débarquait des farines « avec une sécurité révoltante », au prix de 50 L le baril contre 90 ou 100 L celui de France. Il les vendait même à perte, recherchant surtout de l'argent pour acheter du sucre

140. A.N., Col., C 9 A, rec. 154, Réponse particulière à une lettre du ministre du 4 décembre 1783 au sujet du rétablissement des Lols prohibitives du commerce.

141. Texte de l'Arrêt in Moreau de Saint-Méry, Loix... t. 6, p. 561-6.

en fraude. Et quand la station navale opérait des prises, les magistrats des Conseils Supérieurs n'hésitaient pas à prononcer la « main levée », tels ces deux bâtiments de Nouvelle-Angleterre chargés de sucre et de café, surpris à la sortie du Cap au mois de juin 1786 et relâchés sous prétexte d'arraisonnement trop loin de la côte ¹⁴².

Dans un rapport au Roi, postérieur à la promulgation de l'arrêt du 30 août, Castries justifiait sa politique en soulignant la nécessité où il s'était trouvé « d'apporter aux Lois Prohibitives les adoucissements sur lesquels la révolution de l'Amérique ne laissait plus de choix ». *Les choses, ajoutait-il, en étaient au point que la question se réduisait à savoir céder ce qu'on ne pouvait défendre et à défendre tout ce qu'on pouvait conserver* ¹⁴³. De fait, l'affirmation, à la faveur de la guerre, de l'emprise bostonienne sur les Antilles françaises et particulièrement sur Saint-Domingue avait engendré une situation de non retour. Quelque fût l'intention du législateur, l'arrêt du 30 août 1784 marquait donc bel et bien le début d'un partage du commerce des Isles avec les Etats-Unis. Certes le nom de la jeune république n'était pas mentionné dans le texte. Mais, de tous les étrangers, les Nord-Américains se trouvaient les mieux placés pour bénéficier du régime d'ouverture et pour l'exploiter au-delà des restrictions officielles par leur puissant réseau contrebandier. D'autre part, le « Navigation Act » de 1783, selon lequel le Parlement d'Angleterre avait décidé de n'admettre dans les ports des British West Indies que les navires britanniques ¹⁴⁴ laissait prévoir une présence de plus en plus active des Etats-Unis sur le marché domingois. Aussi, dès 1785, l'intendant de Bretagne Bertrand de Molleville, interprète du négoce nautais, dénonçait-il les Nord-Américains comme de dangereux rivaux : *S'il était possible que la surveillance de l'Administration parvint à les exclure, bientôt ils lutteraient pour forcer les barrières qu'on leur opposerait, ils armeraient malgré la reconnaissance qu'ils nous doivent et ils feraient la contrebande à la faveur du canon* ¹⁴⁵. Et l'année suivante, désarmé

142. Cf. Ch. Frostin, *Histoire de l'autonomisme colon...*, t. 2, p. 812-3, et J. Tarrade, *Le commerce colonial...*, t. 4, 1001-2.

143. Cf. J. Tarrade, *op. cit.*, t. 3, p. 904.

144. En 1787, une autre loi britannique interdit l'importation de marchandises américaines par l'intermédiaire des îles étrangères.

145. Cf. P. Legendre, *Réactionnaires et politiques devant la crise coloniale. Un mémoire de Bertrand de Molleville...*, *Revue Historique*, avril-juin 1964, 357-376.

devant l'ampleur de leur trafic interlope, le chevalier de Puget-Bras, commandant de la station navale du Cap, s'alarmait en termes quasi prophétiques, de voir le commerce de Saint-Domingue glisser progressivement hors de l'orbite métropolitaine : *Nous en avons cédé un dixième aux étrangers ; et à quels étrangers ? A une nation destinée par sa situation géographique à être un jour souveraine de toute l'Amérique ; ce jour sera celui où elle aura de l'argent*¹⁴⁶.

Il reste un paradoxe. Si, sur le plan économique, la « Guerre d'Indépendance » eut une forte résonance, faisant d'abord sentir à la colonie le caractère irremplaçable du commerce de la Nouvelle-Angleterre, puis provoquant avec cette dernière le resserrement de liens et l'intensification d'échanges dont l'importance n'avait cessé de croître depuis le début du siècle, par contre on en aperçoit mal les incidences directes sur le plan politique. Et pourtant Saint-Domingue était célèbre pour la turbulence de sa population blanche, des plus élevés aux plus humbles, gros propriétaires d'« habitations », arrogants magistrats des Conseils Supérieurs¹⁴⁷, irascibles « gens de métier » et « gens à gage », toujours prêts à se dresser contre l'autorité royale, capables même parfois de soutenir de longues révoltes à main armée où perceait nettement le péril séparatiste. D'autre part, le souvenir était encore très frais de la grande sédition de 1768-1769, dix mois de fièvre insulaire marqués par des accrochages sporadiques, des destructions de biens, des arrestations et quelques exécutions capitales¹⁴⁸. Un tel tempérament politique aurait dû réagir devant l'exemple des Insurgents.

Or la Révolution américaine ne déclencha pas de mouvements internes. L'explication, voyons la dans la mentalité du planteur domingois et dans la nature de sa revendication autonomiste. Saint-Domingue n'était pas une patrie, seulement une terre de passage. On ne voulait y séjourner que le temps de s'enrichir rapidement, sans s'embarrasser des multiples contraintes — service de milice, obligation des cultures vivrières, législation sur les esclaves, etc. — imposées par une administration française tâtilonne certes, mais unique

156. A.N., Marine, B 4/273, f. 181-4, **Mémoire pour mon successeur à la station de Saint-Domingue**, Le Cap, le 1^{er} juillet 1786.

147. Saint-Domingue possédait deux Conseils Supérieurs, l'un au Cap, l'autre au Port-au-Prince.

148. Cf. Ch. Frostin, **Histoire de l'autonomisme colon. de Saint-Domingue...**, op. cit., t. 2, chapitres XI et XII, p. 649-823.

frein à l'exploitation « sauvage » des sols comme des hommes. Aussi, par réaction contre le « despotisme ministériel » de Versailles, on enviait — non sans l'idéaliser — le régime de « self government » des British West Indies où les propriétaires, maîtres du pouvoir local, géraient leurs affaires à leur guise. Bref, plutôt qu'à une indépendance chimérique, on aspirait, du moins chez les « têtes chaudes », à un changement de domination qui placerait l'île sous tutelle britannique. Anglophiles car autonomistes, les colons de Saint-Domingue ne pouvaient que suivre avec des sentiments très mitigés un conflit où se trouvait directement mis en cause cette Angleterre si vantée pour son libéralisme outre-mer. Durant les hostilités d'ailleurs, nombre d'entre eux ne cessèrent d'entretenir des « correspondances secrètes » avec les Anglais de la Jamaïque, comme le nommé Clément, officier de milice notoirement suspect que l'autorité militaire, par crainte de la population, n'osait poursuivre selon la rigueur des lois. *L'interrogatoire du sieur Clément et l'examen de ses papiers*, expliquait le gouverneur Bellecombe, *avaient déjà presque mis en cause un autre particulier. Il n'aurait probablement pas été le seul compromis et les formes sévères qu'il eût été indispensable d'y mettre auraient achevé de révolter les esprits qui, accoutumés à la plus grande licence, crient à la violence et au despotisme lorsque le Gouvernement veut rétablir la subordination dont on ne soupçonne même pas l'idée à Saint-Domingue*¹⁴⁹.

Sur un point précis cependant, la Révolution américaine paraît avoir engagé l'avenir politique de la Colonie. Ce fut en accélérant la montée de la catégorie intermédiaire des « Libres » ou Affranchis. Comme on l'a déjà signalé¹⁵⁰, l'administration domingoise, avant même l'entrée en guerre de la France, n'avait pas hésité à délivrer massivement les permissions taxées d'affranchir pour remédier au manque de fonds dû à l'effondrement des droits d'octroi, et, ensuite, malgré les protestations de Versailles, le procédé continua à être utilisé de plus belle : du 4 août 1780 au 30 juillet 1781, par exemple, 630.470 L rentrèrent dans la « Caisse des

149. A.N., Col., C 9 A, rec. 153, le 3 avr. 1783, **Bellecombe au ministre**.

150. Voir plus haut, page 8.

151. A.N., Col. C 9 A, rec. 148, le 19 septembre 1780, **Reynaud et Le Brasseur au ministre** ; rec. 151, le 15 septembre 1781, **Le Brasseur au même** (état des Libertés accordées joint à cette lettre).

Libertés », soit 387 libertés accordées portant sur 527 personnes. *Nous nous étions déterminés à suspendre toutes les permissions d'affranchir*, avouaient au ministre le gouverneur Reynaud et l'ordonnateur Le Brasseur, *mais le besoin pressant d'argent nous force aujourd'hui de tirer parti de celles qui nous sont demandées*¹⁵¹. Aussi le nombre des « Libres », longtemps de très faible progression (approximativement 3.000 en 1740 et 6.000 en 1770, contre 10.000 et 18.000 Blancs pour les mêmes dates), avait-il bondi de 6.897 en 1775 à 10.427 en 1780, tandis que celui des Blancs régressait (20.361 en 1775, 20.203 en 1780). Le rattrapage était désormais bien esquissé, se précisant d'année en année : 1786, 15.000 Libres et 25.000 Blancs, 1788, 21.808 Libres et 27.717 Blancs ; enfin, en 1789, les deux groupes se trouvaient presque à égalité numérique : 27.548 Libres et 30.826 Blancs¹⁵².

Mais la Guerre d'Indépendance ne contribua pas seulement à gonfler les effectifs de la population « libre ». Pour cette catégorie montante, privée de l'égalité des droits en vertu du préjugé de couleur, elle fut surtout l'occasion de prendre conscience de sa force et de sa dignité par le biais des services militaires rendus. Au mois de mars 1779, le comte d'Argout avait levé à Saint-Domingue un corps de « Chasseurs volontaires », de dix compagnies franches, exclusivement composé de « gens de couleur libres », et, à l'automne de la même année, huit cents de ces volontaires se distinguèrent à l'expédition de Savannah sous les ordres de l'amiral d'Estaing¹⁵³. L'année suivante, à nouveau, un large appel était fait aux « Libres » avec la formation d'un corps de « Chasseurs royaux », de six compagnies franches, destiné à la défense de l'île¹⁵⁴. Aussi, dès la paix rétablie, allait-on vois se constituer à Saint-Domingue un actif parti mulâtre revendiquant l'égalité des droits. Détail significatif, l'animateur en était un ancien de Savannah, le quarteron Raimond, riche planteur à Aquin¹⁵⁵. Et, quelques années plus tard, lorsque la caste des Blancs, profitant de l'effondrement de l'administration royale emportée par la Révolution française, tentera

152. A.N., S.O.M., G 1, Recensements Saint-Domingue...

153. A.N., Col., C 9 A, rec. 147, Ordonnance du 12 mars 1779 ; rec. 148, le 11 mai 1779, Estaing à Argout (copie) ; Extrait du Journal d'un officier de la Marine de l'escadre de M. le Comte d'Estaing, s. l. 1782, 126 p., p. 104, 114, 117.

154. A.N., Col., C 9 A, rec. 149, le 26 mai 1780, Ordonnance de Reynaud, *gouv. p. l.*

155. Aquin : quartier du sud de Saint-Domingue.

d'accaparer le pouvoir local pour elle seule, ce seront encore des anciens de Savannah, tels Bauvais, Rigaud, Doyon, etc., qui prendront la tête des « Libres » désormais condamnés à l'action violente¹⁵⁶. Par le truchement de ces mulâtres « combattants de la Liberté », la Révolution américaine ne fut donc pas complètement absente du processus révolutionnaire dominicain qui devait déboucher, à l'aube du XIX^e siècle, sur l'indépendance haïtienne.

CHARLES FROSTIN,

*Maître de conférences
au Centre Universitaire des Antilles
et de la Guyane, Pointe-à-Pitre.*



156. Cf. G. Debien, *Les colons de Saint-Domingue et la Révolution. Essai sur le Club Massiac*, Paris, 1953, 414 p., p. 37 ; Ch Frostin *Histoire de l'autonomise colon...* t. 2, p. 805, note 3, p. 822.

INDICATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

L'essentiel de la documentation manuscrite a été puisé dans la Correspondance générale de Saint-Domingue, Archives nationales, fonds colonies, sous-série C 9 A (A.N., Col., C 9 A). Accessoirement dans la Correspondance générale de la Martinique, sous-série C 8 A (A.N., Col., C 8 A). Les précisions démographiques ont été tirées des recensements conservés à la section Outre-Mer (rue Oudinot) des Archives nationales (A.N., S.O.M., G 1).

Ont été utilisés quelques imprimés anciens, notamment :

MOREAU DE SAINT-MÉRY, **Loix et constitutions des Colonies françaises de l'Amérique sous le Vent**, Paris 1784-1790, 6 vol.

HILLIARD D'AUBERTEUIL, **Considérations sur l'état présent de la Colonie française de Saint-Domingue**, Paris, 1776-1777, 2 vol., 327 et 368 p.

HILLIARD D'AUBERTEUIL, **Essais historiques et politiques sur les Anglo-Américaines**, Bruxelles, 1781-1782, 4 tomes en deux volumes, 1-198 p., 199-441 p., 1-208 p., 209-436 p.

Parmi les travaux contemporains, les classiques :

H.U. FAULKNER, **American Economic History**, New York, 1924, trad. fr. 1958, t. 1, 355 p.

D. PASQUET, **Histoire politique et sociale du peuple américain**, Paris, 1924, t. 1, 410 p.

Les ouvrages récents :

J.R. ALDEN, **The American Revolution, 1775-1783**, trad. fr. 1965, 437 p.

Jean TARRADE, **Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. Evolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789**, thèse d'Etat, 1969, Biblioth. Sorbonne, 4 vol., 1.350 pages dactylog. (publié aux P.U.F., 1973 en 2 vol.).

Charles FROSTIN, **Histoire de l'autonomisme colon de la partie française de Saint-Domingue aux 17^e et 18^e siècles. Contribution à l'étude du sentiment américain d'indépendance**, thèse d'Etat, 1972, Service de reproduction des Thèses, Université de Lille III, 1973, 2 vol., VII, 856 p.
