

---

## Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe

### Saint-Eustache aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles

Gérard Lafleur



---

Numéro 130, 4e trimestre 2001

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1043134ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1043134ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

---

#### Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

#### ISSN

0583-8266 (imprimé)

2276-1993 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

---

#### Citer cet article

Lafleur, G. (2001). Saint-Eustache aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (130), 27–45.

<https://doi.org/10.7202/1043134ar>

# Saint-Eustache aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles<sup>1</sup>

*par*  
*Gérard Lafleur*

L'importance de Saint-Eustache s'impose à tous ceux qui s'intéressent à l'histoire des petites Antilles et à celle des relations commerciales entre les Antilles, l'Europe et l'Amérique du Nord au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècles. Elle occupait une place centrale et particulière dans la zone, qui peut être seulement comparée à celle de Saint-Thomas, proche des grandes Antilles. Leurs activités étaient centrées sur le commerce interlope, la contrebande et toutes les activités en marge des administrations étatiques. Zones de liberté, elles furent également des lieux de refuge pour les minorités religieuses persécutées et notamment les juifs. Saint-Eustache possédait des atouts importants qui étaient largement utilisés par les autorités hollandaises et les habitants des possessions anglaises et françaises proches. Sa position au centre de celles-ci en faisait un carrefour incontournable pour tous ceux qui n'avaient de cesse de lutter contre l'exclusif de l'une ou de l'autre nation et des compagnies à monopole.

  vue de Saint-Christophe, franco-britannique jusqu'à 1702, de N vis, proche d'Antigues, de la Guadeloupe et plus loin de la Martinique, c'était une destination facile pour de petits navires venant de ces territoires. Sa position se renforce après 1763, le traité de Paris ayant fait disparaître les îles dites neutres de la Dominique, de Saint-Vincent et de Sainte-Lucie. De plus, ces dernières îles, en devenant officiellement anglaises et françaises vont accroître les territoires susceptibles de se livrer à la contrebande et réduire ceux susceptibles d'abriter tranquillement les activités clandestines.

La superficie de l' le est modeste, 25 km<sup>2</sup>, encore plus modeste si l'on considère la partie utile. Le centre économique, Lower Town, est une étroite bande de terre au pied d'une falaise sur laquelle se trouve la ville et son fort, censé défendre l' le, mais en réalité uniquement capable de protéger les navires marchands des pirates. Bien que cette bande de terre

---

1. Cet article fait suite au voyage organisé par la Société d'histoire de la Guadeloupe   Saint-Eustache du 2 au 4 juin 2001.

ait été agrandie par une espèce de polder, elle restait toutefois assez modeste pour le trafic qui s'y faisait.

Le reste de l'île, constitué d'une petite plaine et de deux sommets volcaniques, n'a jamais permis une grande agriculture et celle-ci fut toujours marginale dans les activités économiques, sauf au tout début de la colonisation et après la Révolution française.

## I – ÉMERGENCE D'UNE PLACE COMMERCIALE

Lors de l'arrivée des premiers colons, l'île était à la marge du territoire caraïbe et n'était peuplée que de quelques Amérindiens qui ne semblaient pas être des Caraïbes.<sup>1</sup>

Nous savons que les Anglais et les Français prennent officiellement possession de Saint-Christophe en 1626. L'année suivante, les Anglais empiétant sur la partie française, le roi envoya M. de Cussac avec une flotte pour les repousser et protéger la nouvelle colonie. Il arriva en août 1629 et, après avoir repoussé les Anglais dans leurs limites et renouvelé le traité de partage, en attendant la flotte espagnole annoncée, en septembre 1629, il « prit la décision d'aller habiter l'île de Saint-Eustache qui n'est qu'à trois lieues de Saint-Christophe. C'est une petite île pourvue de la plus forte assise des Antilles d'Amérique. Il y alla, la considéra et jugeant ce poste très avantageux à la nation française, il fit bâtir un fort en sa présence, qui est celui que les Hollandais possèdent aujourd'hui, autour duquel il fit faire par ses gens une fort belle habitation. » Et le R. P. Du Tertre poursuit : « En passant dans cette île, j'y ai trouvé de vieux habitants français qui y étaient avec M. de Cussac quand il l'habita. Il est probable que nos Français l'ont abandonnée du fait qu'elle n'a aucune rivière, ni de fontaine d'eau douce, les Hollandais y ont remédié en y faisant d'excellentes citernes. »<sup>2</sup>

En décembre 1635, toutefois, Jan Snouck, un marin entreprenant de Flushing, village proche de New Amsterdam, la future New York<sup>3</sup>, et personnage destiné à jouer un rôle important dans l'histoire des îles sous le Vent hollandaises, reçoit la permission de la chambre zélandaise de la WIC (West Indies Company) de fonder une colonie dans une île inhabitée des West Indies.

L'expédition de Snouck partit pour Sainte-Croix<sup>4</sup>, mais sans doute parce que les Anglais s'y étaient établis les premiers, elle renonça. Après s'être arrêtés dans plusieurs îles, 50 colons dirigés par Pieter Van Corselles, le fondateur de la colonie hollandaise de Tobago, choisirent de s'installer à Saint-Eustache. Un fort est rapidement érigé sur les ruines du vieux fort français et l'île fut rebaptisée New Zeeland. Snouck informa ses patrons, les marchands zélandais Abraham Van Pere et Pieter Van

---

1. Les chroniqueurs indiquent qu'à Saba les Amérindiens sont d'une autre culture par le fait qu'ils portent la barbe et ne sont point parents des Caraïbes. Voir G. Lafleur, *Les Caraïbes des petites Antilles*, Karthala, 1992, p. 15.

2. J.-B. Du Tertre, *Histoire générale des Antilles*, éd. Kolodziej, 1978, t. I, p. 49-50.

3. Flushing : village de l'État de New York, sur la baie de Flushing, à 10 km au N-E de Brooklyn. New York se nommait Nouvelle-Amsterdam et était hollandaise.

4. Sainte-Croix devint française plus tard et fut abandonnée par les Français en 1696. Elle fut cédée au Danemark. Voir Aimery Caron, « Sainte-Croix française » dans *Bulletin de la Société d'histoire de la Guadeloupe*, n° 79-82, p. 3-29.

Rhee. Il essaya de promouvoir son île en déclarant fortement que « du bon tabac pourrait être planté et que de grands profits pourraient être tirés. »

Sitôt la colonie reconnue par le gouvernement des Provinces-Unies, le fort construit, les colons se mettent à cultiver le tabac et deux ans après, leur récolte est envoyée à Flushing. Des travailleurs amérindiens sont importés pour travailler sur les plantations de tabac. Ces derniers étaient capturés dans les autres îles et dans les Guyanes jusqu'en 1645.

Durant les 20 à 30 années qui suivirent la prise de possession de l'île, celle-ci ne changea pas beaucoup, sauf que la principale production devint le sucre, amenant une forte augmentation du nombre d'esclaves.<sup>1</sup>

Nous savons que dans les débuts de la colonisation française, les Hollandais furent les principaux bénéficiaires de celle-ci. Les navires marchands parcouraient la zone, secourant les colonies françaises affamées par les carences des différentes compagnies. Ils amenaient les fournitures nécessaires à la vie et en contrepartie, prenaient tout ce que produisaient les îles, tabac en premier, mais aussi coton, canifrice<sup>2</sup>, gingembre, indigo... Comme le dit le R. P. Du Tertre, les Hollandais ont tiré tout le miel des Antilles françaises, ce qui aboutit entre autres d'ailleurs à la ruine des compagnies à monopole.

Dans ces conditions, ils avaient besoin d'entrepôts et Saint-Eustache constituait un poste idéal. C'était un relais sur la route du Brésil jusqu'en 1654, et sa position se renforça après cette date avec l'arrivée des Hollandais dans les Antilles (françaises et anglaises) et la vulgarisation de la culture de la canne et de la production du sucre et du rhum, culture effectuée par une main-d'œuvre servile. Devenue centre du commerce interlope en direction des îles voisines, elle devint un objet de convoitise pour tous les aventuriers de la zone sous prétexte de défendre les intérêts nationaux.

Elle changea plusieurs fois de maître lors de la deuxième moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. Néerlandaise jusqu'en 1665, anglaise, puis française, puis néerlandaise, puis anglaise, puis néerlandaise, puis anglaise, néerlandaise, française, anglaise... Ces prises successives étaient l'occasion de pillages et s'apparentaient plus à des opérations de pirateries qu'à des conquêtes militaires.

Comme pour les autres petites Antilles, les moyens de défense étaient réduits et il ne s'agissait que d'éloigner les corsaires ou les bateaux ennemis isolés en cas de guerre ou les pirates en temps de paix. Si une flotte importante arrivait, on tentait de gagner du temps pour permettre aux navires marchands de s'échapper et les défenseurs ne tardaient pas à se rendre.

En juillet 1665, le lieutenant général Edward Morgan<sup>3</sup> arriva de la Jamaïque avec 650 hommes. Très rapidement, le gouverneur Peter Andrianson et ses troupes se réfugient dans le fort. Trois hommes sont en-

---

1. Cornelis Ch. Goslinga, *The Dutch in the Caribbean and the wild coast (1580-1680)*, Assen, The Netherlands, 1971, p. 261-263. Erreur de date par Goslinga. Les Français s'établirent en 1629 et non 1627.

2. Le canifrice ou casse était utilisé comme purgatif.

3. "After struggling with many difficulties they arrived at St. Eustatius, where Gen. Morgan died through the illness and heat of the place, whilst the enemy was being pursued to the fort."

voyés avec un parlementaire. Ceux-ci reçoivent l'ordre de se rendre, ce qu'ils font immédiatement. Le butin est partagé selon les coutumes de la guerre, réservant au roi l'usage de la propriété des terres et des maisons, la possession du fort avec les armes et les munitions. Les esclaves sont partagés entre les protagonistes ce qui, selon le commandant anglais, causa quelques difficultés.

Le butin trouvé à Saint-Eustache donne des indications sur les activités agricoles et sur la population. Les Anglais trouvent 20 canons, 131 armes, 6 barils de poudre, 300 têtes de bovins, 50 chevaux, 500 moutons et chèvres, 5 sloops, 840 esclaves noirs et indiens, 50 000 livres de coton, 6 belles habitations sucreries et plusieurs petites cotonnières, peu ou pas de rhum.

La population comprenait 66 hommes, 42 femmes et 132 enfants hollandais qui furent envoyés à Saint-Martin. 61 autres personnes dont 19 hommes furent laissés dans l'île. Il s'agissait d'Anglais, d'Irlandais et d'Écossais qui avaient prêté serment d'allégeance au roi d'Angleterre. En définitive, la population totale était de 301 blancs et 840 esclaves soit 1141 personnes.<sup>1</sup>

Cette occupation était une menace pour les îles françaises, et notamment pour Saint-Christophe. Le R. P. Du Tertre le confirme : « L'île de Saint-Eustache... a toujours été considérée par les nations de l'Europe qui ont habité les Antilles (à cause de sa situation et de sa force) comme un poste considérable... Cette île avait déjà fait sentir aux Français de Saint-Christophe combien ce poste leur était dangereux, par les renforts qui en sortirent [quand] le sieur Wats entreprit d'y détruire la nation française... »

Dès le mois de juin, les Français avaient tenté de capturer l'île. Saint-Laurens et de Chambré avaient envoyé quarante aventuriers reconnaître l'île mais ceux-ci n'avaient pu la conquérir, n'étant pas assez nombreux.

Un flibustier arrive à Saint-Christophe début novembre avec une commission du gouverneur de Corossol pour reprendre Saint-Eustache. Saint-Laurens, le gouverneur de Saint-Christophe, lui permet de rassembler tous les Hollandais réfugiés de Saint-Eustache et de Saint-Martin, auxquels il ajoute le sieur Vandelbourg, aide-major de Capesterre, et cinquante soldats, ce qui fait une force de cent cinquante hommes.

Cette petite troupe débarque dans l'île, mais, au lieu de pousser son avantage pour chasser les Anglais de la ville, elle s'attarde à piller ce qui restait dans les campagnes. Il fallut envoyer un renfort de cent cinquante hommes. L'ensemble s'apprêtait à attaquer le fort quand le commandant anglais fit savoir qu'il était prêt à capituler. Les Anglais capturés furent renvoyés en Jamaïque.<sup>2</sup>

Les Français décidèrent de conserver l'île surtout pour le fort qui « de tous ceux qui ne sont bâtis qu'en terre en Amérique, passe pour le mieux situé et le plus fort... »

Cette île fut rendue aux Néerlandais officiellement le 16 août 1667 par le traité de Bréda, en réalité à la mi-1668 ; reprise en 1672 par les Anglais lors de la guerre de Hollande, puis rendue officiellement le 18 juin

---

1. Public Records Office (Londres), Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies [CSP], 1665, August 23, n° 1042 : Col. Theodore Cary to the Duke of Albemarle.  
2. J.-B. Du Tertre, *op. cit.*, t. IV, p. 190-192.

1673, elle resta sous leur protection, les Hollandais ayant peur de la perdre par conquête des Français. Elle ne fut rendue qu'à la fin de 1679 après que l'ambassadeur des Pays-Bas l'ait réclamée et qu'il ait promis de payer les frais d'occupation.<sup>1</sup>

C'est dans cette période que se situe une affaire de contrebande dévoilée à Bouillante et qui montre la manière dont se pratiquait le commerce interlope avec cette île. En 1670, des marchandises furent saisies dans un canot qui était conduit par Gaultier et Boët, tous deux habitants de l'islet à Goyave (Bouillante)<sup>2</sup>. Il s'agissait de marchandises qui n'avaient pas acquitté les droits d'entrée. L'enquête qui suivit mit en évidence le réseau interlope qui fonctionnait naturellement depuis de longues années. Les marchandises avaient été débarquées à Bouillante d'un navire hollandais venu de Saint-Eustache... Ce bateau avait dû d'ailleurs charger du sucre et du rhum en direction des entrepôts de l'île hollandaise.

Cette marchandise avait été déchargée chez Gaultier, c'est-à-dire à Thomas. Gaultier était un marchand rochelais qui avait investi à Bouillante. Dans cette affaire, il était associé à M. de Prailles, le capitaine de milice du quartier. Ce dernier, par ses fonctions officielles, était chargé, normalement, de réprimer le commerce clandestin et se trouvait de ce fait théoriquement hors de danger de poursuites.

Ces différents personnages, De Prailles, Gaultier et Boët, servaient d'intermédiaires à Guillaume Bologne et Josse Pitre, des Hollandais arrivés en 1654, créateurs de sucreries, le premier sur la montagne de Saint-Louis dans le quartier de Baillif, le second à Bouillante même.

Lorsque les marchandises furent saisies, elles étaient en voie de redistribution. Bouillante, un peu à l'écart, servait de site d'embarquement de quantités importantes des productions coloniales de contrebande comme sucre, rhum, coton qui avaient été rassemblées progressivement dans de discrets lieux d'échanges. En contrepartie les capitaines de navires amenaient des produits venant d'Europe et d'Afrique pour les esclaves. Ceux-ci étaient ensuite redistribués aux commanditaires en utilisant des embarcations plus modestes et moins visibles.

Guillaume Bologne, sucrier important de Baillif, pouvait difficilement effectuer les échanges dans son quartier. Il passait donc par des intermédiaires plus discrets. Quant à Josse Pitre, hollandais également, il était marchand et sans doute le correspondant et l'intermédiaire des uns et des autres.

Jacques Gaultier et Jean Boitte (Boët) sont emprisonnés, mais rapidement libérés grâce à une caution versée solidairement par les habitants de la côte sous le Vent, sans doute ceux qui utilisaient leurs services.<sup>3</sup>

Cette affaire est exceptionnelle, non par le fait lui-même qui était habituel – les administrateurs n'en font pas mystère dans le courrier administratif –, mais par l'arrestation des acteurs. Probablement une ven-

---

1. CSP, 1686, July, 25, n° 789.

2. Jacques Gaultier et Jean Boitte (Boët) étaient voisins et habitaient vers la ravine de Thomas (la ravine du Curé). Le premier avait une sucrerie en maçonnerie et un moulin à bœufs, selon le dénombrement de 1671.

3. Centre des archives d'Outre-mer (CAOM), C<sup>7A</sup> 1 : procès verbaux, 18 juillet 1670 (P° 253) et 4 juillet 1670 (P° 271).

geance ou une commission non payée. Cela montre également que rapidement, l'île retrouve ses fonctions de centre de l'interlope.

Du côté anglais, le problème de l'interlope se pose également. Par exemple, en 1686, les agents de la Royal African Company se plaignent que les gouverneurs et officiers de Nevis et de Saint-Christophe affirment publiquement qu'il est beaucoup plus pratique d'acheter les esclaves aux Hollandais de Saint-Eustache qu'à la compagnie. Ils s'appuient sur le fait qu'il n'existe pas de loi ou de charte qui interdise l'achat et l'importation des esclaves de cette origine dans les îles britanniques. Ils affirment que la Charte royale et les proclamations interdisent l'importation directement d'Afrique, mais qu'elles laissent la liberté d'acheter des esclaves de n'importe quels autres endroits et de les importer. Ceci était préjudiciable à la compagnie et encourageait les Hollandais à établir un entrepôt de nègres.<sup>1</sup>

L'année suivante, le capitaine George St Loe se plaignait de la fraude à partir de Saint-Eustache. Il y avait généralement plusieurs navires ancrés à Saint-Eustache : or deux de ceux-ci étaient largement suffisants pour charger la totalité de la production de l'île. Tout le reste était chargé des produits venant des colonies britanniques. Sous prétexte de faire de l'eau, les navires venant de Hollande s'arrêtaient dans toutes les îles. Ils restaient généralement une semaine. Tous les marchands se rendaient à bord et se mettaient d'accord avec les capitaines sur l'échange ultérieur des marchandises. Ces derniers se rendaient ensuite à Saint-Eustache et attendaient que les planteurs leur envoient leur sucre et les marchandises promises, ce qu'ils faisaient ponctuellement. Les marchands anglais qui étaient créditeurs des planteurs de plusieurs milliers de livres ne pouvaient pas avoir une seule livre de sucre. La plupart des îles ayant beaucoup de baies et d'entrées, il était impossible pour les douaniers de surveiller tous les navires, et les Hollandais envoyaient généralement une ou deux fois par semaine, leurs « long boats » à Saint-Christophe sous prétexte de prendre de l'eau, mais en réalité ils chargeaient du sucre. Les navires marchands chargés, ils s'en allaient directement en Hollande sans payer un penny de droit au roi (*being loaded, the Dutch ships sail direct to Holland without paying the King a penny of duty*). L'eau-de-vie et le vin étaient importés clandestinement depuis la partie française de Saint-Christophe. En conclusion, le capitaine George St Loe demandait deux ou trois petits voiliers rapides pour pouvoir examiner tous les bateaux croisant dans la zone.<sup>2</sup>

En 1688, à la suite de ces plaintes, des mesures sont prises pour l'exemple. Un contrebandier avait déposé 60 esclaves à Montserrat avant de se rendre à Nevis. Il débarqua également quelques hommes dans la seconde île. Tous les esclaves furent saisis malgré l'opposition violente des planteurs. Le gouverneur ordonna des poursuites contre ces derniers.

Il ne pouvait détruire entièrement ce commerce nécessaire aux Anglais, aussi établit-il des ports où les Hollandais et les Danois pourraient s'ancrer et interdit-il les autres endroits. Il savait que cela n'empêcherait

---

1. CSP, 1686, July 9, Nevis, n° 771.

2. CSP, 1687, May, n° 1281 : Report of Captain George St Loe on the defrauding of the royal revenue in the Leeward Islands.

rien, aussi préconisait-il la destruction des établissements hollandais et danois.<sup>1</sup>

Les Français les prennent de vitesse en occupant l'île en avril 1689. Là aussi, les 195 défenseurs ne font mine de résister que pour laisser le temps aux 35 huguenots français réfugiés de s'enfuir sur des barques anglaises. M. de la Barre, d'ailleurs, ne tenta pas de les retenir car, dit-il, « ...ces Français l'eussent embarrassé soit pour le transport en France, soit pour les garder dans les isles... »<sup>2</sup>

Après l'abolition de l'Édit de Nantes, appliquée aux Antilles en 1687, une partie des protestants antillais avait trouvé refuge dans les îles avoisinantes et constituait une minorité hostile aux intérêts français tout en conservant des liens amicaux, familiaux, commerciaux avec leurs territoires d'origine. Saint-Eustache, île protestante et marchande, était une destination idéale pour ces réfugiés qui pouvaient y trouver solidarité religieuse, nationale et commerciale, leur permettant de conserver des moyens de subsistance. Les marchands notamment, y avaient transféré leur siège social. Parmi les attaquants, le gouverneur trouva facilement des personnes pour piller et ruiner les maisons des réfugiés. On pensa repeupler l'île avec des enfants de familles riches de Saint-Christophe « où il y a nombre d'enfants qui s'accommoderont facilement des terres qu'on voudra bien leur donner à Saint-Eustache... » Mais cela resta au niveau des intentions car, dès l'année suivante, l'île fut reconquise par les Anglais.

## II – SAINT-EUSTACHE CENTRE DE L'INTERLOPE ANTILLAIS

Le 24 janvier 1713, le corsaire Jean-Jacques Cassard, après avoir pillé le Surinam et Barbiche<sup>3</sup>, passe en Martinique, et de là, se rend à Saint-Eustache qu'il pille pendant trois jours. Il en tira 3 500 piastres et des vivres pour son équipage.<sup>4</sup> Les documents français sont très discrets sur cette équipée, et les Anglais en parlent peu. À partir de cette date, l'île reste néerlandaise jusqu'en 1781 et le commerce interlope reprend de plus belle, mais en direction des colonies anglaises d'Amérique du Nord. Saint-Eustache devint le relais nécessaire et indispensable entre les colonies anglaises et françaises des Antilles et les marchands de l'Amérique du Nord, et notamment avec ceux de la Nouvelle Angleterre. Économies complémentaires, l'une fournissait le sucre, le rhum, la mélasse et les produits coloniaux, l'autre la farine, le bœuf et la morue salés. Saint-Eustache était également le marché des esclaves hors compagnie à monopole.

Le commerce illégal était organisé dans les colonies françaises au vu et au su de tout le monde, avec même la complicité des autorités chargées de le réprimer, car celles-ci ne dédaignaient pas tirer profit d'un juteux trafic.

En 1724, le sucre se vendait aux colonies de 23 à 24 F le quintal, et se revendait en France à 29 F. Entre les frais de transport, le coulage, l'opération se soldait souvent par une perte pour les acheteurs métropo-

---

1. CSP, 1688, June 2, n° 1773 : Governor Sir Nathaniel Johnson to Lords of Trade and Plantations.

2. CAOM, C<sup>7A</sup> 3, f° 173 : M. De Blénac, le 20 avril 1689.

3. Il s'agit de la Guyana ou Guyane britannique.

4. CAOM, C<sup>7A</sup> 6, f° 171 : De la Malmaison, le 11 février 1713.



litains. Pour corriger ce déficit, les négociants établis aux îles vendaient aux Anglais les sucres qu'ils achetaient aux habitants, et comme les prix payés par les premiers étaient supérieurs à ceux de la métropole, ils faisaient de fructueuses opérations et purent ainsi se livrer au commerce interlope. Les habitants imitèrent leur exemple et vendirent directement aux Anglais, leur achetant des denrées et des marchandises. Les officiers, grands et petits se livraient également au commerce. Tout le monde dans les îles françaises avait intérêt à traiter avec les étrangers.

Les représentants de la compagnie de Guinée, qui avait le monopole du commerce des esclaves dans toutes les colonies, se mirent également à agir de même et les actionnaires faisaient des pertes.

Le gouverneur général de Feuquières y était même intéressé. Non seulement, il ne faisait rien pour lutter contre la contrebande, mais il usait de son autorité pour, sous prétexte de disette, permettre le débarquement des marchandises étrangères. Sur les plaintes du commerce national, il fut révoqué le 1<sup>er</sup> octobre 1727. Entre 1723 et 1726, il avait accordé l'entrée dans les îles à 118 bâtiments anglais. En rappelant en même temps le gouverneur général et celui de la Guadeloupe comme complices et fauteurs du commerce étranger, le roi qui préparait un nouveau règlement sur ce commerce, voulait bien faire comprendre qu'il avait la volonté de maintenir le privilège commercial des Français.<sup>1</sup> Cela explique que l'on trouve peu de trace sur le sujet dans les documents français. Il est vrai que ce commerce se faisait au détriment des Anglais et d'une partie du commerce métropolitain.

En 1737, différents rapports britanniques faisaient savoir que la cour du royaume de France désirait prévenir tout le commerce illicite, ce qui serait, selon l'opinion des officiers anglais, bénéfique pour les deux nations.<sup>2</sup> En conséquence, le gouverneur William Mathew, décida d'appliquer les règlements en vigueur, notamment les articles 5 et 6 du traité de neutralité franco-britannique de 1686<sup>3</sup>, la loi générale de 1701 prévenant le commerce avec les étrangers et l'édit de 1727. L'ensemble de ces règlements autorisait la visite de tous les navires à moins d'une « league » des rivages par les vaisseaux de Leurs Majestés britannique et française, de saisir les étrangers à l'exception des Français et des Anglais retournant en Europe.<sup>4</sup>

Afin de faire des exemples, des visites à bord des navires furent effectuées et plusieurs navires saisis : *St. Anthony*, *Two Sisters*, *Catherine*, *Dolphin*. À la suite des réclamations présentées par le gouverneur de Saint-Eustache, John Sharpe, agent pour le gouverneur d'Antigues, Mathew, se justifiait et dévoilait ainsi les pratiques utilisées. En préalable il rappelle que « C'est un fait notoire qu'il y a un commerce illicite et public

---

1. Jules Ballet, *La Guadeloupe*, t. 4, p. 113-117.

2. CSP, 1737, April 1<sup>st</sup>, n° 197 : Memorial of George Thomas and others to Council of Trade and Plantations.

3. Traité du 19 novembre 1686, art. 5 : « ... les deux nations ne feront respectivement aucun commerce ni pêche dans les lieux d'où l'on est et sera en possession de part et d'autre, à peine de confiscation des vaisseaux ou barques et de leur chargement, après la preuve de la contravention légitimement faite ... »

4. CSP, 1737, April, 1<sup>st</sup>, n° 197 : Memorial of George Thomas and others to Council of Trade and Plantations.

entre les Anglais et les Français par les Hollandais de Saint-Eustache, au grand préjudice des colonies à sucre de Sa Majesté [Britannique] »<sup>1</sup>

Il s'agissait de capturer les petits navires hollandais qui transféraient les marchandises entre les colonies britanniques et Saint-Eustache. Les navires français, pour l'heure, n'étaient pas concernés. Comme le précisait l'agent, il est difficile de savoir s'il s'agit d'un Français avant de l'avoir atteint. Pour l'*Antony*, il fut innocenté sans procès. Pour le *Two Sisters*, il n'était pas évident que le navire soit une propriété hollandaise. Il semble au contraire qu'il était français. Et le procès n'a pas pu prouver que la cargaison était hollandaise.

Le cas semble plus complexe pour le *Dolphin*. Le véritable nom du bateau semblait être le *Three Friends*, et il y avait à bord un double jeu de papier, les uns français et les autres hollandais, attestant selon le cas que le bateau et la cargaison étaient soit français soit hollandais. Il s'agissait en fait de Français qui trafiquaient avec des Anglais par l'intermédiaire de Saint-Eustache.<sup>2</sup>

Le trafic était soutenu par les autorités hollandaises, et à la suite de cette affaire, le gouverneur de Saint-Eustache rencontra, en mai 1737, le gouverneur britannique à Antigua en présence d'un de ses capitaines garde-côtes. Le gouverneur anglais demanda en présence du gouverneur hollandais si les garde-côtes avaient des ordres pour rechercher particulièrement les navires hollandais. Celui-ci répondit que non mais qu'il avait des ordres pour faire cesser le trafic illicite depuis Saint-Eustache entre les Anglais et les Français mais qu'il avait ordre de ne pas gêner le trafic légal. Toutefois, dit-il, il ne pouvait connaître la nationalité du navire avant de l'avoir atteint car souvent les navires n'avaient pas de pavillon de nationalité et refusaient de montrer leurs couleurs.<sup>3</sup>

Il est évident que les habitants anglais et français utilisaient toutes les failles dans le système ; aussi un mémoire anglais proposa-t-il de cadrer la législation. Les navires venant d'Europe et d'Afrique et allant en Afrique devraient pouvoir être visités comme les autres. Il proposait également d'ajouter après le mot « *league* » « *or three English miles* » et remplacer « *sailing* » par « *cruising* »

L'article suivant propose d'arrêter systématiquement tous les navires venant de la Nouvelle Angleterre et des îles d'Amérique britanniques venant de moins d'une « ligue » d'un rivage français et leur demander de prouver la provenance de leurs cargaisons. Les articles suivants prévoyaient des ports français et anglais où les navires étrangers devraient obligatoirement s'ancrer.<sup>4</sup> Et il poursuivait : « Ces régulations peuvent

---

1. *It is a fact very notorious that there is an illicit trade daily and publicly carried on between the English and French by means of the Dutch at St. Eustatius to the great prejudice of H.M's sugar colonies.*

2. CSP, 1737, March 3, n° 125 : John Sharpe, agent for Governor Mathew to Council of Trade and Plantations.

3. CSP, 1737, May 26, n° 318 : Governor Mathew to Council of Trade and Plantations.

4. CSP, 1737, April 1<sup>st</sup> : Memorial of George Thomas and others to Council of Trade and Plantations. « *As to the articles specifying at witch French ports English ships may drop anchor, we think the principal ports of Grenada and Marie-Galante should be specified.... We propose that no French ship shall drop anchor except at the following ports : in Barbados, Carlisle Bay and Speights ; Antigua, Willoughby Bay and St. John's ; Montserrat, Plymouth ; Nevis, Charlestown ; St. Chruistopher, Basse-Terre and Old-Road ; Jamaica, Port-Royal, Port-Antonio and Bluefields... »*

contribuer dans une certaine manière à prévenir le commerce illicite, mais il ne pourra jamais être effectivement arrêté sans contrôler le commerce dans les ports des autres nations et particulièrement Saint-Eustache... »<sup>1</sup>

En période de paix les intérêts apparents des Anglais et des Français étaient la lutte contre le trafic à partir de Saint-Eustache. Toutefois, il semble bien que les intérêts des habitants étaient tels qu'ils faisaient tout pour contrecarrer le travail des autorités. De plus, les documents français sont beaucoup plus discrets sur ce commerce que les documents anglais. Il faut dire que les grands acteurs et bénéficiaires à partir des années 1730 en étaient les colons d'Amérique du Nord.

Après l'occupation anglaise des îles françaises, à l'occasion du débat sur l'opportunité d'interdire le commerce direct entre la Martinique et la Guadeloupe, le 18 février 1763, Dubuc, député du commerce de la Martinique et premier commis de la Marine, rappelle les pratiques d'avant-guerre : « Avant la guerre, les denrées de la Guadeloupe n'entraient point à Antigues qu'en payant de très gros droits. Mais Antigues fournissait des vivres et des marchandises, et les denrées de la Guadeloupe étaient portées à Saint-Eustache par entrepôt. Les navires anglais, à l'aide d'une fausse déclaration, les y allaient prendre et les mettaient dans des boucauts anglais pour les entrer à Londres... »<sup>2</sup>

En cas de conflits, Saint-Eustache proclamait sa neutralité ce qui lui permettait de faire des affaires avec tout le monde aux risques et périls des marchands. Cette neutralité était bien utile aux protagonistes. Ainsi, en 1747, afin d'alimenter la Guadeloupe en situation de disette, le gouverneur délivra des autorisations de commercer avec les Hollandais, mesure approuvée par le ministre dans un premier temps, puis interdite peu de temps après, alors que les Hollandais eux-mêmes étaient autorisés à le pratiquer.<sup>3</sup>

Plus tard en 1758, au moment de la guerre de Sept Ans, la colonie de la Guadeloupe se trouvait dans une situation de disette du fait du blocus anglais et surtout de l'ouragan du 23 août 1758. Le gouverneur expédia à Saint-Eustache la corvette et deux frégates du roi pour escorter une petite flotte de douze à quinze navires chargés, croyait-on, de vivres pour la colonie. « ...Mais quel fut l'étonnement et la consternation de cette colonie, lorsqu'elle apprit que par un abus criminel... les bateaux au lieu de vivres si nécessaires, n'avaient apporté que des marchandises sèches, propres seulement à un lucre pour lors si déplacé... »<sup>4</sup>

---

1. « *These regulations may contribute in some degree to prevent illicit trade, but this can never be effectually stopped without preventing trade in ports of other nations, especially St. Eustatius* »

2. Archives départementales de la Guadeloupe (ADG), 2 Mi 257 (R1) : Recueil de textes concernant le commerce par Louis-Paul Abeille, inspecteur général du commerce, 1785 : « *Réflexions sur le régime du commerce de la Métropole avec ses colonies ... par M. Dubuq ...* ».

3. Jules Ballet, *La Guadeloupe*, t. 4, p. 258.

4. Mémoire présenté par M. le Marquis de Beauharnais, 1759.

### III – DE LA PROSPÉRITÉ AU DÉCLIN IRRÉMÉDIABLE

Après l'occupation anglaise et le traité de Paris, la Guadeloupe et la Martinique redevenant françaises, le problème de la contrebande se posa avec encore plus d'acuité. Les autorités métropolitaines estimaient qu'avec l'installation des Anglais en Dominique, les occasions de contrebande étaient encore plus importantes pour les marchands guadeloupéens. Aussi décidèrent-elles d'interdire le commerce direct avec la Martinique, ce qui entraîna des réclamations non des producteurs de sucre, mais surtout des petits planteurs producteurs de café et de coton. Précédemment, avec les petits navires, ils déclaraient qu'ils portaient leurs marchandises en Martinique et allaient ailleurs, notamment à Saint-Eustache. Un rapport de la chambre d'agriculture de la Guadeloupe du 30 mars 1765 explique les façons de procéder : un navire peut charger dans une anse discrète plusieurs fois sur la même expédition et un seul voyage se faisait en direction de la Martinique. Une autre fraude consiste à charger son bateau avec une quantité moindre, s'arrêter en route dans un endroit désert et compléter le chargement de sucre, coton, café, puis continuer sa route avec la quantité déclarée qui seule sera livrée à bon port. Le rapporteur faisait remarquer que le fraudeur ne serait arrêté que sur dénonciation et il ajoutait : « Il est bien des ressources imprévues dont l'esprit des contrebandiers n'est que trop fertile... »<sup>1</sup>

Il était impossible d'arrêter ces pratiques et les autorités locales elles-mêmes en étaient persuadées. Ainsi en 1766, M. de Moissac, l'intendant, écrivait au ministre qu'il était persuadé que le commerce étranger n'était pas aussi considérable qu'on le prêtait. Le café, dit-il, ne va pas à l'étranger, mais au contraire il arrive des îles anglaises, car le prix est plus rémunérateur en France. Le sucre est acheté par les Hollandais, et la récolte du coton est moins abondante dans la colonie, car il en passe beaucoup à l'étranger. Il excuse ces pratiques en rejetant la faute sur les négociants de France « dont les opérations sont mal combinées, ils ne balancent pas leurs approvisionnements avec la consommation de la colonie... »<sup>2</sup>

Ces informations sont confirmées par les sources hollandaises. Autour des années 1770, Saint-Eustache produisait environ 600 000 livres de sucre mais elle en exportait 20 millions. Les navires qui venaient chercher le sucre amenaient de la viande et du poisson salés ou secs d'Amérique du Nord, du Canada, du maïs et du riz du Venezuela, des haricots, de la farine, des clous (*hard tack*) de Scandinavie, d'Irlande et d'Angleterre, et il ne faut pas oublier les centaines d'esclaves d'Afrique destinés à l'île mais surtout à la revente dans les îles environnantes et encore les armes (canons, fusils), la poudre de France et de Belgique, qui avaient souvent transité par les Pays-Bas.

L'île était devenue un vaste entrepôt et le seul concurrent dans la zone était Saint-Thomas, proche des grandes Antilles et approvisionnée directement d'Europe. Afin de lutter contre les Danois, les droits sur les importations furent supprimés à Saint-Eustache en 1756. Les marchan-

---

1. ADG, 1 Mi 42 (R1) : F<sup>3</sup> 126. Mémoire sur l'exportation des cotons à la Martinique, le 30 mars 1765.

2. CAOM, C<sup>7A</sup> 27, P<sup>o</sup> 6 : M. de Moissac, intendant, 30 octobre 1766.

disent affluent dans l'île devenue port franc, et Saint-Eustache est dénommée *Diamond Rock* ou *Golden Rock*, et cette période *Golden Era*.

Pour avoir une idée de l'étendue du commerce, prenons le montant officiel des exportations pour l'année 1779 :

Sucre :	24 millions de livres
Café :	9 millions de livres
Tabac :	13 millions de livres
Cacao :	457 000 livres
Coton :	187 000 livres
Indigo :	416 000 livres
Cuir :	756 000 livres
Rhum :	622 000 gallons
Sirop :	14 500 gallons

Et surtout des petites armes, de la poudre à canon, des canons, des fusils aux Américains du Nord en guerre contre leur métropole. Lors de la guerre d'Indépendance pour les Nord-Américains ou guerre d'Amérique pour les Français, le trafic des armes atteint un niveau très élevé. Il ne peut être qu'estimé, car tout ce trafic était naturellement clandestin et n'apparaît dans aucun document officiel. Ce que l'on peut dire, c'est qu'après 1760, les navires admis à Saint-Eustache étaient au nombre de 1800 à 2700 par an et que ce nombre atteint le maximum en 1779 avec 3 551 navires dont seulement 78 directement des Pays-Bas.

En 1775, au moment où la guerre d'Amérique commence, Saint-Eustache fournissait aux Américains tout ce dont ils avaient besoin. Les armes et la poudre à canon fabriquées en Suède, en Belgique et aux Pays-Bas étaient chargées à Ostende et à Amsterdam en direction de Saint-Eustache, et dès le 1<sup>er</sup> octobre 1774, l'ambassadeur britannique aux Pays-Bas demandait que ce gouvernement interdise l'exportation de matériel de guerre, mais aucune mesure effective ne fut prise. La politique envers Saint-Eustache devint de plus en plus sévère avec l'arraisonnement de navires, y compris dans les eaux territoriales, et prit l'allure d'un blocus, notamment en 1775 où le nombre de navires venus dans l'île n'excéda pas 743.<sup>1</sup>

Toutefois, le commerce était tellement rémunérateur, qu'il se trouvait toujours des personnes pour tenter l'aventure et défier la marine britannique, et la richesse accumulée dans ce port attirait tous les aventuriers de la zone.

Les Anglais rêvaient de détruire ce nid de trafiquants et la base de ravitaillement des rebelles Nord-Américains. Aussi, quand, en décembre 1780, la quatrième guerre anglo-hollandaise fut déclarée, l'amiral Sir George Brydges Rodney qui se rendait à Barbade, reçut-il l'ordre d'occuper immédiatement l'île de Saint-Eustache. Comme pendant la guerre d'Amérique, les côtes de l'Amérique du Nord étaient bloquées par la marine britannique, le commerce des États-Unis avait été dévié vers les Antilles et tous les marchands de toutes les nationalités échangeaient leurs marchandises sous la protection des Hollandais. Quand la France entra en guerre, toutes les îles anglaises et françaises étaient devenues incertaines car susceptibles d'attaquer de l'une ou de l'autre nation. Aussi les

---

1. Dr J. Hartog : *History of St. Eustatius*, VAD, Aruba, 1976, p. 65-69.

marchands français et anglais se rencontraient-ils à Saint-Eustache et certains même s’y installèrent. Des habitants de Saint-Christophe avaient loué des magasins à Oranjestad et commerçaient avec les ennemis de la Grande-Bretagne. À Saint-Eustache, les commerçants pouvaient librement échanger avec les Nord-Américains qui avaient des agents dans chacune des îles. Il était évident que cela ne pouvait durer longtemps. Quand le 25 janvier, devant les Lords, le ministre Stormont expose que si Saint-Eustache « eût été engloutie il y a trois ans dans la mer, notre querelle avec l’Amérique n’eût pas duré jusqu’à ce jour... » le sort de l’île était scellé.<sup>1</sup>

Le gouverneur de la Guadeloupe, le comte d’Arbaud, qui se doutait que les Anglais déclareraient la guerre aux Pays-Bas, avait autorisé le commerce avec Saint-Thomas et Sainte-Croix, danoises, car l’Angleterre avait signé avec le Danemark un traité qui garantissait à cette dernière puissance la sûreté de navigation et du commerce, hors le transport de munitions de guerre. 12 bâtiments danois, escortés par la frégate *Borneholm* commandée par le S<sup>r</sup> Schonning, avaient apporté à Basse-Terre des vivres et des marchandises. Chargés de produits tropicaux, le convoi qui retournait dans les Îles Vierges fut attaqué par les Anglais qui l’amena à Saint-Christophe où l’ensemble fut saisi. Mais comme l’écrivait le gouverneur, « il restait encore à la Guadeloupe des débouchés et des moyens d’approvisionnement. Cette colonie vient de les perdre entièrement par l’invasion de l’île de St. Eustache... »

Lorsque l’annonce de l’entrée en guerre des Anglais contre les Hollandais arriva en Guadeloupe, 24 bateaux, goélettes et brigantins, étaient ancrés à Deshaies et s’apprêtaient à partir vers Saint-Eustache. Le comte d’Arbaud leur intima l’ordre de revenir à Basse-Terre, les sauvant ainsi d’une prise certaine. Et il ajoute : « Jusqu’à présent, lorsque les convois de France éprouvaient des retards, Saint-Eustache était le marché où les îles du Vent allaient s’approvisionner. On y trouvait les articles des subsistances pour les troupes, ceux de fournitures pour la marine... La perte de cet entrepôt est irréparable... »<sup>2</sup>

Le 3 février 1781, tôt le matin, devant Saint-Eustache apparurent à l’horizon 7 navires de ligne commandés par Samuel Hood, suivis de très près par la flotte de Rodney comprenant 15 à 16 vaisseaux de ligne, 5 frégates et de nombreux navires de moindre importance avec trois régiments de troupe, sous les ordres du major général John Vaughan. Face à cette armada, Saint-Eustache alignait 60 hommes de troupe et un seul navire de guerre, le *Mars*, une frégate de 36 canons et 230 hommes. La flotte de Rodney prit position en ligne devant le port. Un parlementaire vint au rivage demandant que l’île se rende. Le combat était trop inégal et la réponse fut positive.

Une fois à terre, Rodney apprit qu’un convoi de 24 navires sous l’escorte d’un navire de guerre appelé aussi *Mars*, plus gros que le premier et armé de 64 canons, avait quitté le port 24 heures auparavant. Il donna l’ordre à deux navires de ligne et à une frégate de chasser le convoi qui fut rattrapé, car il était ralenti par les navires marchands. Après un com-

---

1. Cité par Philippe Moret dans « Bouillé et la surprise de Saint-Eustache ou la Haute-Loire dans les Antilles », extrait de *l’Almanach de Brioude*, 1994.

2. CAOM, C<sup>7A</sup> 39, f<sup>o</sup> 197 : le comte d’Arbaud et Montdenois au ministre, 1<sup>er</sup> mars 1781.

bat naval, durant lequel le contre-amiral Willem Crul, commandant de la flotte, et plusieurs officiers furent tués, le convoi se rendit et fut ramené à Saint-Eustache. Tous les navires ancrés dans le port tombèrent au pouvoir de Rodney, et celui-ci laissa le pavillon hollandais flotter sur les forts durant un mois, ce qui trompa les navires qui n'étaient pas au courant des événements et qui étaient capturés au fur et à mesure de leur arrivée. 150 navires de plus tombèrent dans le piège.<sup>1</sup>

Rodney fit régner la terreur dans l'île. La plus grande partie des marchandises et des navires fut vendue aux enchères publiques. Un sauf-conduit fut attribué à tous ceux qui voulaient visiter Saint-Eustache et faire des achats. Des lettres de l'époque décrivent ces enchères comme les plus grandes qui se soient tenues dans l'univers. Des personnes de toutes nationalités, réelles ou fictives, vinrent dans l'île et tout, marchandises et navires, se vendit bien au-dessous de la valeur réelle des biens saisis. Rodney récolta ainsi 3 à 4 millions de livres. Il fut critiqué car il avait saisi les biens des habitants de Saint-Christophe<sup>2</sup> qui résidaient à Saint-Eustache, et surtout parce que n'importe qui pouvait faire des achats, y compris les « rebelles » Nord-Américains, les Français ou les Espagnols.

Les officiers, la garnison et les équipages des navires de guerre furent envoyés en Angleterre, ainsi que les agents des Nord-Américains trouvés sur place. Les marchands anglais, américains et hollandais furent expulsés, et les Français transportés en Martinique et en Guadeloupe. Les Américains, après avoir été retenus quelque temps, purent partir. Seuls les planteurs ne furent pas inquiétés.

Les juifs eurent un sort particulier. Il y avait 101 hommes dans la communauté. Ils furent rassemblés au poids et rançonnés dans un premier temps pour plus de 8 000 livres, puis 30 hommes furent choisis pour être déportés sans leurs familles. Les autres furent autorisés à retourner chez eux où ils furent les témoins de la vente de leurs biens confisqués.

L'intention de Rodney était de détruire la totalité de la *Lower Town*, mais il n'osa pas le faire de sa propre autorité et en demanda l'autorisation à Londres. Celle-ci n'arriva jamais car l'île fut capturée par les Français avant l'arrivée de la réponse.<sup>3</sup> Nous avons vu les inquiétudes des autorités de la Guadeloupe. Le gouverneur général éprouvait les mêmes et Bouillé écrit au ministre le 18 février : « La position des colonies du Roi est des plus critique. Nous tirions tous nos moyens de subsistance des îles hollandaises qui nous procuraient un grand débouché pour nos denrées abandonnées par le commerce de France »<sup>4</sup>. Il revient un mois plus tard à la charge : « *Toute espèce de comestible est devenue d'une rareté et d'une cherté extraordinaire* » et en juin, il craint de ne plus pouvoir nourrir non seulement les troupes mais aussi la population de la Martinique.

En Guadeloupe la situation se présente de façon identique et pour se rendre compte de l'importance de Saint-Eustache, prenons le mémoire

---

1. Dans la foulée, Rodney occupa Saba qui n'avait pas de garnison et Saint-Martin dont la garnison se rendit après une heure et demie de négociations.

2. Les habitants de Saint-Christophe et de Nevis étaient en grande partie partisans des *Insurgents*. N'oublions pas qu'Alexander Hamilton, natif de Nevis, fut l'un des pères de l'indépendance américaine.

3. J. Hartog, *op. cit.*, p. 84-96.

4. CAOM, C<sup>SA</sup> 80, f<sup>o</sup> 48 ; cité par Philippe Moret, *op. cit.*

que le capitaine de génie Monneron fit le 28 février 1781 à l'annonce de la prise de l'île par les Anglais : « La prise de Saint-Eustache doit avoir une trop grande influence sur la situation des Antilles pour ne pas mériter l'attention la plus sérieuse du ministère : on ne peut dissimuler que cette colonie était l'entrepôt de la plus grande partie des objets de consommation des possessions françaises dans les isles du Vent et particulièrement de la Guadeloupe, dont le commerce direct avec la France a été borné, depuis la guerre, à un très petit nombre d'expéditions. C'était aussy le débouché naturel des denrées coloniales qui, par ce moyen, étaient soutenues à un prix assez élevé... Mais si l'on doutait de la vérité de ce que je viens d'avancer, on n'a qu'à réfléchir, pour s'en convaincre, sur le discrédit des denrées qui n'ont pour ainsi dire pas cours depuis cette nouvelle, et sur l'augmentation des prix des objets de consommation indispensables. Néanmoins, on peut prédire avec une espèce de certitude que la situation actuelle des habitants est douce en comparaison de ce qu'ils auront à souffrir dans cinq à six mois... » et il conclut ainsi sa démonstration : « La France vient de perdre un port neutre ; est-il possible de réparer cette perte ? »

Les îles de Sainte-Croix et de Saint-Thomas sont trop loin et comme il est indispensable d'avoir une île neutre possédée par un roi qui ait la force de s'opposer aux Anglais, il proposait de céder les Saintes au roi de Prusse pour qu'il en fasse un entrepôt capable de remplacer Saint-Eustache. Mais cela ne fut pas nécessaire, car l'île fut reprise par 1 200 Français dirigés par le marquis de Bouillé qui surprirent la garnison anglaise au petit matin, à la suite d'une opération commando effectuée dans la nuit du 25 au 26 novembre 1781.

Selon l'un des officiers qui participa à l'opération, celle-ci rapporta beaucoup d'argent car tout le butin n'avait pas encore été évacué vers la Grande-Bretagne. La part des capitaines qui était d'une demi-part se montait à 2 200 livres argent de France, et chaque homme de troupe eut au moins 10 louis.

Pour l'anecdote on peut signaler que le commandant anglais, Cockburne, réclama sa part en argent qui était encore dans le coffre et Bouillé, magnanime, la lui remit avant de faire le partage, ce qui le déconsidéra complètement aux yeux de ses compatriotes.

Le 21 septembre 1783, le roi signa une lettre qui enjoignait au gouverneur général des îles au Vent de rendre aux Hollandais ce qui leur appartenait, et l'île de Saint-Eustache fut rendue aux Pays-Bas le 7 février 1784. En deux ans, elle avait été reconstruite, fortifiée, transformée en une véritable forteresse. La France ne demanda aucune indemnité et fit même cadeau de tout ce que ses soldats avaient amené, canons, poudre, mèches...

Nous avons vu que Rodney n'avait pas détruit les maisons et les magasins ; aussi les dommages causés par les événements furent-ils rapidement réparés car la Compagnie des Indes occidentales néerlandaise (The Netherlands West India Company) ouvrit immédiatement le commerce à tous, les taxes et droits de douanes restèrent assez bas et la compagnie apporta des garanties aux marchands étrangers qui s'établirent à nouveau dans l'île.

Beaucoup de ces derniers, qui avaient émigré à Saint-Thomas après 1781, revinrent dans l'île, et bientôt 280 à 300 maisons de commerce



trafiquaient à nouveau dans la *Lower Town* dont les bâtiments avaient été épargnés par Rodney. La population atteignit son sommet en 1790 avec 8 124 personnes, dont 2 341 blancs, 643 libres de couleur et 5 140 esclaves.

Même si la prospérité ne fut pas aussi grande qu'avant 1781, le commerce était florissant, mais il s'agissait d'une fin de période. La Compagnie des Indes occidentales néerlandaise, qui payait 5 000 florins par an pour l'administration de Saint-Eustache, fit faillite.

D'autres îles avaient les mêmes atouts. Saint-Martin, partie française et partie hollandaise, était également dans une période de prospérité et les autorités françaises en avaient fait un port franc. Saint-Barthélemy fut cédé à un pays neutre, la Suède, en 1785. Les États-Unis étant devenus un pays indépendant, ils n'avaient plus besoin d'un port franc dans les Antilles, et le commerce avec les îles voisines se réduisit très fortement, notamment le commerce des esclaves.

En 1795, les Pays-Bas devinrent un satellite de la France, et par conséquent, on envoya un commissaire et des troupes de Guadeloupe pour « prendre l'île sous ses ailes ». Sous l'administration française (1795-1801), les habitants durent payer toutes sortes de taxes. Après les deux occupations anglaises de 1801-1802 et 1810-1816, la prospérité de l'île était terminée. La population diminua fortement et en 1818 elle ne se composait plus que de 2 668 habitants, 501 blancs, 302 libres de couleur et 1865 esclaves.<sup>1</sup>

## CONCLUSION

Dès l'origine de la colonisation des petites Antilles, Saint-Eustache attirait l'attention par sa position géographique au milieu des autres îles occupées, par ses possibilités de défense. Elle avait des handicaps sérieux : son étroitesse, le manque d'eau et une rade foraine, c'est-à-dire ouverte sur le large. Les Hollandais, maîtres du commerce transatlantique au XVII<sup>e</sup> siècle, surent transformer ces handicaps en atouts.

Saint-Eustache devint un entrepôt essentiel entre ses deux grandes colonies qu'étaient le Nordeste brésilien et la Nouvelle Amsterdam (future New York). Les Hollandais qui étaient les fournisseurs et les clients privilégiés des colons français et britanniques, développèrent le port, qui devint un vaste marché où les marchandises venant d'Europe, d'Amérique et d'Afrique pour les esclaves, ne faisaient que transiter d'un navire à un autre.

Sa position stratégique mais surtout ses richesses, attiraient les convoitises des voisins, ce qui explique les périodes d'occupation successives au XVII<sup>e</sup> et dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Après le pillage de l'île par le corsaire Cassard en 1713, l'île connut une prospérité croissante, car tout le monde y trouvait son compte, les Hollandais bien sûr, mais surtout les colons français et britanniques des îles, et aussi, de plus en plus, ceux des colonies nord-américaines et les officiers qui profitaient du trafic en prélevant leurs commissions au passage.

---

1. Dr. J. Hartog, *op. cit.*, p. 98-100.

Avec l'opposition de plus en plus grande des Nord-Américains, notamment lors de la guerre d'Amérique, l'île connut une prospérité extraordinaire, vendant et achetant toutes sortes de marchandises, y compris les canons, la poudre et les armes, ce qui était théoriquement interdit par tous les gouvernements.

Ce laxisme devait obligatoirement attirer les foudres de la Grande-Bretagne, ce qui arriva en 1781. L'île fut pillée, mais les maisons et les magasins n'ayant pas été détruits, ils étaient prêts à resservir dès la paix revenue. C'est ce qui se passa quand la France rendit l'île aux Pays-Bas après avoir amélioré le système de défense.

Si la prospérité revint assez vite, elle fut plus modeste car les conditions avaient changé avec l'indépendance des États-Unis et la concurrence des îles voisines et notamment Saint-Barthélemy devenue suédoise. Plus loin, Saint-Thomas et Sainte-Croix exerçaient une concurrence moins virulente.

Toutes ces petites îles, qui n'avaient d'intérêt que dans les périodes de tension et dans un contexte d'affrontement entre les autorités centrales et les colons, perdirent de leur importance à partir de la Révolution et au XIX<sup>e</sup> siècle, quand le centre d'intérêt colonial se déplaça vers l'Orient et l'Afrique. Après le départ des marchands, elles devinrent des territoires désolés dont les habitants vivaient difficilement d'un peu de culture et d'élevage.

Actuellement, il ne leur reste plus qu'à développer un tourisme différent, mettant en avant un passé glorieux pour des touristes curieux et férus d'Histoire et d'histoires.

### Annexe

#### Liste des gouverneurs (commandeurs) de Saint-Eustache

- **1636** : Arrivée de colons hollandais qui en firent la base de colonisation des autres Antilles
- **25 avril 1636 – 23 juillet 1665** : possession néerlandaise
  - Pieter Van Corselles 24 avril 1636 – début 1639
  - Pierre Gardijn 10 février 1639 – début 1641
  - Abraham Adriaensen (lieutenant) juin 1641 - août 1643
  - Pieter Van de Woestijne août 1643 - ?
  - Abraham Adriaensen 1648
  - Pieter Adriaensen 1665
- **23 juillet 1665 – 17 novembre 1666** : possession anglaise
  - Thomas Morgan
- **17 novembre 1666 – 16 août 1667 (en fait, mi-1668)** : possession française
  - Rose (major)
- **16 août 1667 (en fait mi 1668) - juin 1672** : possession néerlandaise
  - Lucas Jacobsen
- **Juin 1672 – 8 juin 1673** : possession anglaise
  - John Pognon (of Pogson) juin 1672 - ?
- **8 juin 1673 – 18 juin 1673** : possession néerlandaise

- **18 juin 1673 – fin 1679** : possession anglaise  
Peter Battery 1674
- **Fin 1679 – 6 avril 1689** : possession néerlandaise  
Louis Houtcooper avril 1682 – 6 octobre 1686 (†)  
Lucas Schorer 13 décembre 1686 – 10 avril 1689
- **1682** : Saint-Eustache devient une colonie néerlandaise sous l'autorité  
la Compagnie néerlandaise des Indes occidentales (Dutch West India  
Company)
- **6 avril 1689 – 28 juillet 1690** : possession française  
Donnon de Gallifet 10 avril 1689 – 28 juillet 1690
- **28 juillet 1690 - avril 1696** : possession anglaise  
Sir Timothy Thornhill 28 juillet 1690 – 1693
- **Avril 1696 – 25 novembre 1709** : possession néerlandaise  
Johannes Salomonsz 1693 – 10 août 1700 (†)  
Jan Simonsz 10 août 1700 – 18 juillet 1707  
Isaac Lamont  
Jan Simonsz  
Isaac Lamont
- **25 novembre 1709 – 1<sup>er</sup> décembre 1709** : possession française
- **1<sup>er</sup> décembre 1709 – 24 janvier 1713** : possession néerlandaise  
Jan Simonsz 6 décembre 1709 – 21 août 1717
- **24 janvier 1713 – 27 janvier 1713** : possession française  
Jean-Jacques Cassard 24 – 27 janvier 1713)
- **27 janvier 1713 – 3 février 1781** : possession néerlandaise  
Gérard de Mepsche (2<sup>e</sup> comman-  
deur) 24 mai 1717 – 14 octobre 1717  
Jan Heyliger 14 octobre 1717 – 17 novembre 1719  
Jacob Stalpert 8 novembre 1721 – 18 décembre 1722  
Jan Stalpert (2<sup>e</sup> commandeur) 1721  
Johan Lindesay décembre 1722 – 8 juillet 1728  
Everard Raecx 8 juillet 1728 – 10 février 1733 (†)  
Onbekende Waarnemer 10 février 1733 – 27 février 1734  
Johan Heyliger 27 février 1734 – 10 mars 1736 (†)  
Johan Markoe 10 mars 1736 – 24 juin 1737  
Isaac Faesch 24 juin 1737 – 6 juillet 1740  
Hendrik Coesveldt 8 juillet 1740 – 20 août 1741  
Jasper Ellis 20 août 1741 – 22 juin 1743  
Johan Heyliger 22 juin 1743 – 21 novembre 1752  
Onbekende Waarnemer 21 novembre 1752 – 24 septembre  
1753  
Jan de Windt 24 septembre 1753 – 19 janvier 1775  
Abraham Heyliger 19 janvier 1775 - ?  
Johannes de Graaff 29 avril 1776 – 3 février 1781
- **3 février 1781 – 25 novembre 1781** : possession anglaise  
George B. Rodney 3 février 1781 – 3 mai 1781  
David Ogilvy 3 mai 1781 - juin 1781 (†)  
Sir James Cokbrun juin 1781 – 25 novembre 1781
- **25 novembre 1781 – 7 février 1784** : possession française  
Charles Chabert 25 novembre 1781 – 7 février 1784

- **7 février 1784 – 14 avril 1795** : possession néerlandaise
  - Olivier Oyen 7 février 1784 – 3 février 1785
  - Abraham Heyliger 3 février 1785 - ?
  - Johannes Runnels 1785 – 29 juin 1789
  - Pieter Antony Godin
  - Johannes Runnels 3 juin 1792 – 12 juillet 1795
- **14 avril 1795 – 16 avril 1801** : possession française
  - Daniel Roda 12 juillet 1795 – 21 avril 1801
- **21 avril 1801 – 21 novembre 1802** : possession anglaise
  - Richard Blunt 21 avril 1801 – début 1802
  - John Wardlaw début 1802 – 21 novembre 1802
- **21 novembre 1802 – 21 février 1810** : possession néerlandaise
  - Albert van Heyningen Jr. 21 novembre 1802 - juillet 1809
  - Jan Verveer juillet 1809 – 21 février 1810
- **21 février 1810 – 1<sup>er</sup> février 1816** : possession anglaise
  - Thomas Barrow 21 février 1810 – 1<sup>er</sup> février 1816
- **1<sup>er</sup> février 1816** : possession néerlandaise
  - Reinier't Hoen