

LE PAVILLON IMPÉRIAL
AUX INDES OCCIDENTALES
CONTREBANDE DE GUERRE ET TRAFIC NEUTRE
DEPUIS LES PORTS FLAMANDS (1778-1785)

PAR

J. EVERAERT

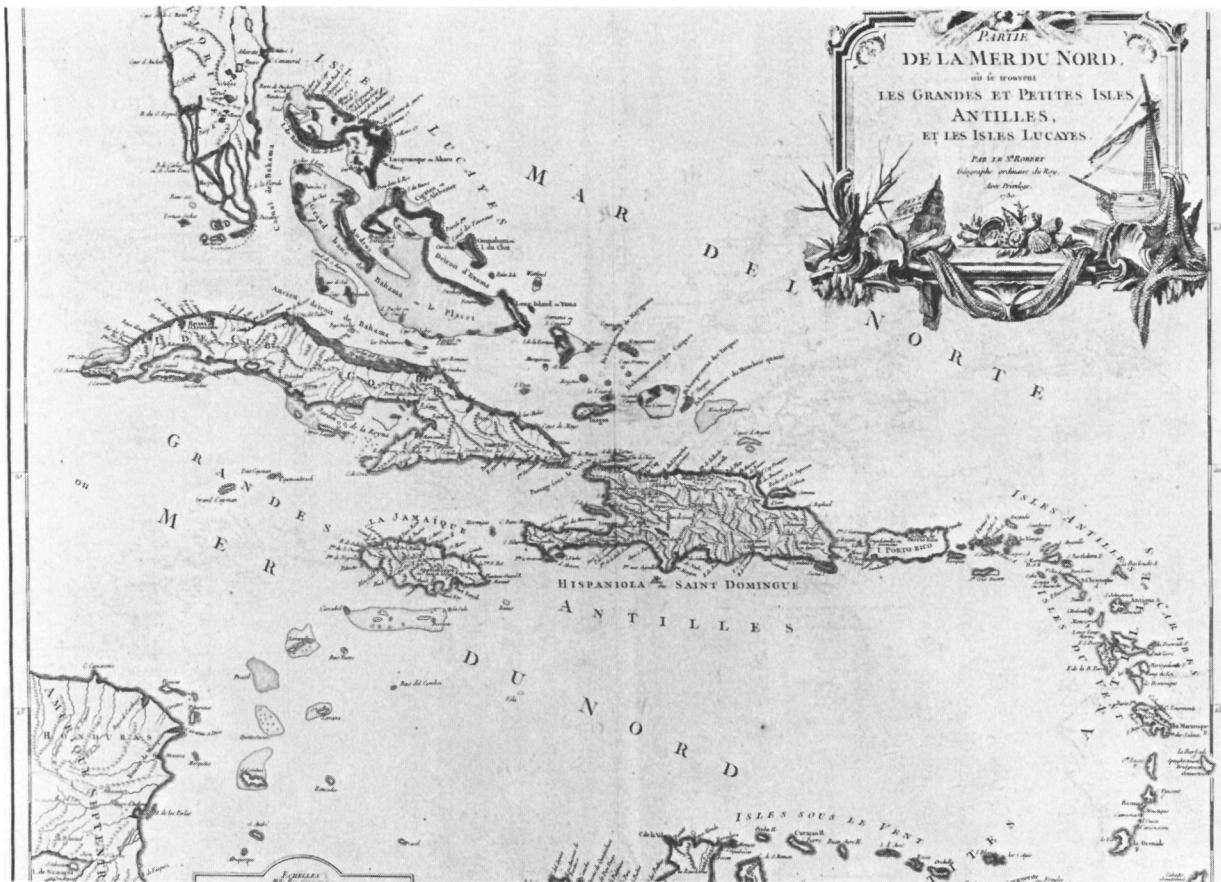
24492

La guerre d'indépendance américaine (1778-83), tout en profitant économiquement de la disparité géo-politique caractéristique des diverses colonies dans la zone des Caraïbes, bouleversera profondément la constellation commerciale en Europe même. En dépit de l'application rigoureuse du «Sugar Act» (1764), les Treize Colonies ont continué à échanger leurs céréales, viande, poisson salé et bois contre des mélasses et du numéraire des Indes Occidentales, surtout en provenance des Antilles françaises. Grâce à l'interprétation libérale du système de «l'Exclusif mitigé», Saint-Domingue (Môle Saint-Nicolas) et Sainte-Lucie (Le Carénage) se voient même dotées (1767) d'un port d'entrepôt, ouvert au trafic avec l'étranger, tandis que la Martinique commerce plutôt par l'intermédiaire des îles réputées neutres telles que Saint-Eustache (hollandaise) et les possessions danoises. Dès 1776, la hardiesse des bâtiments des Insurgés — qui, en outre, embarquent des poudres et des armes — provoque une surveillance étroite des entrepôts officiels de la part des croisières anglaises. Aux Antilles françaises, la Martinique — orientée vers les îles neutres — prend la relève du Môle Saint-Nicolas, qui décline rapidement. Dans le cadre du traité d'amitié et de commerce, signé avec les États-Unis (6 fév. 1778), les administrateurs insulaires français autorisent, au début des hostilités franco-britanniques (juillet 1778), les navires étrangers à décharger des comestibles et à faire leurs retours en denrées coloniales dans tous les ports coloniaux ¹.

Un an plus tard (juin 1779), l'Espagne, fidèle au Pacte de Famille, se rallie à la France. Aux Petites-Antilles, sur le plan militaire, les escadres hispano-françaises montrent beaucoup d'initiatives. Pour la durée de la guerre maritime, les Îles du Vent passeront en majorité sous contrôle français ². Par contre, les liaisons transatlantiques

¹ J. TARRADE, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime : L'évolution du régime de «l'Exclusif» de 1763 à 1789*, Paris 1972, p. 329-460.

² Les forces navales combinées enlèvent aux Britanniques d'abord la Dominique (7 sept. 1778), menaçant la liaison entre la Guadeloupe et la Martinique ; ensuite (juin-juillet 1779) Saint-Vincent et



„De Grote en Kleine Antillen”
 (M. Robert et M. Robert de Vaugondy „Atlas Universel” Paris, 1757)

subissent des coups assez durs de la part des croisières et surtout des corsaires anglais, opérant de préférence à l'entrée et à la sortie (les soi-disant «débouquements») des Antilles. Au cours des années 1778-79, non seulement ils font la chasse aux navires marchands des belligérants, mais ils incommode aussi les bateaux réputés neutres. En guise de défense, la France élabore lentement la pratique des convois obligatoires, procédé bien rodé et fonctionnant presque parfaitement à partir de 1781³. Cependant, avant la mise au point du système d'escorte, le ravitaillement des Iles du Vent françaises s'opère déjà par l'intermédiaire de bâtiments neutres, recours qui se généralise progressivement à partir de 1779-80⁴.

L'Angleterre, qui marquait une hostilité croissante envers les pavillons fantaisistes, provoque, au cours de 1780, une réaction en chaîne d'autodéfense de la part des «neutres» : la conclusion de la ligue de la neutralité (maritime) armée, promulguée par Catherine II (mars 1780) et à laquelle s'adhère entre autres l'Autriche, favorisera les Pays-Bas autrichiens. Désormais, le pavillon impérial couvre la marchandise, même ennemie, sauf celle considérée comme contrebande de guerre (armes, poudres et fournitures navales).

L'entrée des Provinces Unies dans le conflit (20 déc. 1780), signifiant l'élimination de fait du commerce océanique de la Hollande, marque un nouvel avantage pour les «petits» neutres. Les courants de commerce se détournent au profit de ports restés neutres, quoiqu'inadaptés aux grands trafics (Ostende, Hambourg, Nice). Un dispositif de rechange y sera mis en place en fournissant souvent un nom d'emprunt, des papiers simulés ou un capitaine naturalisé pour les besoins de la cause.

Dès le milieu de 1781, les ports flamands bénéficieront encore davantage de la conjoncture de la guerre, lorsque Joseph II, lors de sa tournée aux Pays-Bas, déclare Ostende port franc (11 juin 1781).

Situés au milieu de trois états belligérants et protégés par le statut de neutralité, les Pays-Bas autrichiens deviennent vite le carrefour et l'entrepôt du trafic maritime et connaissent une aubaine sans pareille. Le centre de gravité commerciale se déplace temporairement vers Ostende et accessoirement aussi vers Bruges, son port intérieur, qui vivent un mouvement extra-ordinaire d'affaires⁵. Cependant, cette prospérité soudaine et factice, voire même anormale, mérite d'être nuancée.

la Grenade, ce qui permet de nettoyer les Grenadines des corsaires anglais ; plus tard suivront Tabago (2 juin 1781) et Saint-Christophe (13 fév. 1782). Les Anglais par contre ne peuvent se vanter que de la conquête de Sainte-Lucie (30 déc. 1778), un point de surveillance stratégique, ainsi que de l'occupation passagère de Saint-Martin — contrôle momentané (janv.-fév. 1779) de la partie française et temporaire (1781) de la partie hollandaise — et de la base interlope hollandaise de Saint-Eustache (déc. 1780-nov. 1781).

³ P. VILLIERS, *Le commerce atlantique et la guerre d'indépendance des États-Unis d'Amérique*, New-York 1977, p. 351-358 (analyse des pertes nantaises), p. 218-227.

⁴ Quoique partis de Bordeaux et du Havre, des bâtiments hollandais, munis d'expéditions fictives pour l'île de St-Eustache, transportent des fournitures impressionnantes de comestibles (farine et bœuf). J. TARRADE, *o.c.*, p. 462-467.

⁵ H. VAN HOUTTE, *Contribution à l'histoire commerciale des États de l'empereur Joseph II*, *Vierteljahrschrift für Social- und Wirtschaftsgeschichte* 8/1910, p. 350-362.

Quelques rares capitalistes du pays achètent effectivement des navires et doublent leur mise après deux ou trois voyages, vu le prix énorme du fret. En plus, les Pays-Bas méridionaux sont à court de bateaux et de marins. Dès lors, selon l'appréciation d'un diplomate français accrédité à Bruxelles, les avantages des ports flamands «se borneront en grande partie au commerce d'entrepôt et de commission»⁶. Cette estimation sera évaluée plus loin. Afin de pouvoir jouir légalement du pavillon neutre, un nombre limité de négociants-armateurs ou de simples commissionnaires étrangers prennent temporairement domicile à Ostende ou à Bruges⁷. Mais avant et surtout, un vaste commerce de faux papiers s'ouvre, moyennant des hommes de paille qui prêtent leurs nom et services pour la naturalisation rapide des vaisseaux et des états-majors marchands. L'abus des navires masqués est donc plus que manifeste.

Avant la guerre, seulement trois villes portuaires — Ostende, Bruges et Nieuport — des Pays-Bas autrichiens étaient autorisées à expédier des lettres de mer et cela à une double condition : avoir le droit de bourgeoisie d'une ville des Pays-Bas et certifier sous serment le titre de propriété du vaisseau⁸. Pour ce qui est de la naturalisation, quelques localités confèrent le statut de bourgeois avec l'aisance d'une formalité. Certaines maisons ostendaises — particulièrement la firme Schulz (de Hambourg), Serruys, Taen & Cie — se présentent régulièrement à Furnes ou à Loo par l'intermédiaire de leurs commis ou des hommes de paille, engagés à prix d'argent, pour faire admettre à la bourgeoisie impériale un correspondant ou marin étranger quelconque, soit en se servant de faux noms, soit en présentant une procuration. Il va de soi qu'il se construit aussi beaucoup d'actes d'achat et de propriété par-devant notaire ou la greffe d'Ostende et de Bruges pour faire simuler la neutralité des bateaux et des marchandises. Une dernière pratique des commissionnaires d'Ostende revient au transbordement fictif : ils font charger, dans un port belligérant, un navire masqué et destiné — selon charte-partie et connaissance — sur Ostende ; à son arrivée, on fait enregistrer la cargaison «neutralisée» ; muni de ses faux papiers de bord, le vaisseau repart de la rade pour sa destination réelle⁹. Ces improvisations s'accomplissent donc avec une facilité extraordinaire. Vu la demande croissante à partir de 1780, plusieurs villes situées à l'intérieur du pays (Gand, Bruxelles, Anvers, Vilvorde)

⁶ «Le privilège du pavillon autrichien n'a point tenté la cupidité des Flamands, et, à l'exception de la maison de Romberg, dont le nombre des navires s'est porté à 50, il n'en existe qu'environ 30 dans le reste du pays, et encore ce nombre existait-il à peu près avant la guerre ...». E. HUBERT, *Correspondance des ministres de France, accrédités à Bruxelles de 1780 à 1790*, Bruxelles 1920, T. I, pp. 7-8.

⁷ Ostende : Pierre Gavanon & Cie ; Bine, Overman & Cie ; Henry Oshea. Bruges : Daniël Cornelis Wesselman ; Mason, Blundell & Masterson ; J. Robert Mormal (agent d'affaires de Herries).

⁸ «Les lettres de mer sont des lettres patentes expédiées par le magistrat municipal des ports ... par lesquelles ils en certifie que N., habitant de tel endroit aux Pays-Bas et propriétaire du navire, brig, flute, etc., nommé ... du port de ... tonneaux, qui est ou qui sera commandé par N., est comparu devant le dit magistrat et y a déclaré sous serment ... que les propriétaires du navire susnommé sont réellement sujets de sa Majesté ..., domiciliés dans les États de son obéissance ...» AGR/SEG 2160², n° 44 (Rapport de Grijsperre, 25.5.81).

⁹ M. L. RONKARD, *Les répercussions de la guerre américaine d'indépendance sur le commerce et le pavillon belges*. *Comm. Acad. Marine Belg.*, 7/1953, p. 60-62.

usurpent le droit d'accorder des lettres de mer¹⁰. En se prêtant au camouflage, certaines firmes s'assurent des revenus d'appoint. La maison F. Romberg & Cie de Bruxelles «prenoient 10% pour prêter leur nom, réclamer, etc. ; ils se chargeoient même d'ordonner les envois, les assurances, etc.»¹¹. La firme susmentionnée de Schulz, Serruys & Taen se spécialise même dans la «neutralisation». En janvier 1782, Schulz entreprend une tournée de promotion à Paris et à Bordeaux pour offrir ses services moyennant 3/4% de commission sur les cargaisons à expédier aux Antilles françaises. Presque une trentaine de navires anglais et français se cèdent soi-disant à leur nom¹². Après la guerre, il se découvre même à Dunkerque une affaire de contrefaçon des lettres de mer flamandes, mais on fait le silence sur cette falsification¹³.

Même pour les contemporains, le nombre approximatif des bâtiments masqués restait difficile à saisir. Selon des observateurs assez bien placés ou informés, au moins deux-tiers des vaisseaux naviguant sous pavillon impérial, auraient appartenus en réalité à des Français, des Anglais ou des Hollandais¹⁴. Compte tenu de cette proportion, le contingent global de la marine marchande et de la flotte de pêche véritablement flamande aurait oscillé quand même entre quelques 800 et 500 unités, respectivement à la fin de 1782 et 1783¹⁵. Sans vouloir sous-estimer les abus du pavillon impérial, il est donc plus qu'évident que nos armateurs-négociants ont bien profité de la conjoncture exceptionnelle pour se procurer une flotte marchande assez considérable.

*
* *
*

Pour des négociants flamands de moindre taille, l'opération de couverture, montée au profit d'un marchand français ou hollandais, constitue la formule indiquée pour participer indirectement au commerce des Indes Occidentales depuis un port

¹⁰ «... il n'est pas possible de prostituer plus scandaleusement et plus impudemment notre pavillon que ne l'a fait ... la ville de Gand en accordant une quantité prodigieuse de lettres de mer..., de point que dans les quinze premiers jours du mois de mars 1782, il a expédié 75 lettres de mer, dont 40 étaient pour des bâtiments pêcheurs (hollandais) ...» AGR/SEG 2179 (mémoire de Grijsperre, 19.4.83).

¹¹ «Pendant la guerre ... il se fit d'excellentes opérations maritimes aux Iles françaises d'Amérique, à la traite, etc. Il ne s'agissait que d'avoir un prête-nom Ostendois ou flamand, un capitaine et les deux-tiers de l'équipage de cette nation ; du reste les affaires étoient gérées par un second François naturalisé ...». Note d'un usager, citée par H. LÜTHY, *La banque protestante en France de la Révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution*. T. II, Paris 1961, p. 653.

¹² AGR/SEG 2179 (Schottey, bailli d'Ostende, 3.12.82).

¹³ AGR/SEG 2151² (rapport 2.9.83).

¹⁴ Opinions parallèles de Belgiojoso (ministre plénipotentiaire à Londres), de R. O'Donnoghue (grand pensionnaire de Bruges) et d'un expert anonyme, auteur d'un «Mémoire sur la police maritime des Pays-Bas autrichiens». AGR/SEG 2192, n° 94 à CP, 683^B Y. VANDEN BERGHE, Jacobijnen en traditionnalisten. De reacties van de Bruggelingen in de Revolutietijd (1780-94), Bruxelles 1972, T. I, p. 22.

¹⁵ *Force numérique du pavillon impérial* (resp. Ostende, Bruges, Nieuport et total).

déc. 1782	2167	200	172	2539	(445.804 tonn.)
-----------	------	-----	-----	------	-----------------

déc. 1783	1206	197	127	1530	(248.803 tonn.)
-----------	------	-----	-----	------	-----------------

AGR/SEG 2184, listes de vidimation et de restitution des lettres de mer expédiées.

étranger. En effet, la protection, rendue par le pavillon neutre, se compense souvent par une participation dans la cargaison du navire, offerte à l'homme de paille aux Pays-Bas autrichiens. En 1782, le brugeois A. Parmentier — en tant que négociant d'ailleurs peu connu — donne mandat à ses correspondants nantais Lory & Godin de charger, à bord du vaisseau «de twee Vrienden» (cap^{nc} Gerrit Doeklee) à destination de Saint-Domingue, des marchandises d'une valeur de 70 à 80.000 livres tournois et de les confier au subrécargue Pierre du Chêne¹⁶. L'envergure de la transaction et la présence du subrécargue français¹⁷ laissent supposer une opération masquée. Au cours de la même année 1782, la firme anversoise de Gruyters & Solvijns — dès 1784 complétée de Fr. Moretus — expédie deux de leurs huit bateaux, nommés «de Stadt Antwerpen» (cap^{nc} M. Boissel) et «de Cecilia» (alias „het Zeepaard”), aux Antilles françaises, respectivement à partir de Bordeaux et du Havre. Quoique les lettres de mer impériales soient entièrement libellées à leur nom, la comptabilité montre qu'ils ont fourni seulement un quart du capital investi¹⁸. Parfois l'opération clandestine s'internationalise encore davantage. Déjà en 1780, la société en commandite, fondée en 1777 sous la raison sociale «Huis van Commerce» et établie à Bruges, envoie «de Stad Brugge» sur l'est (du charbon) d'Ostende à Bordeaux ; le navire y est chargé à destination de St-Eustache, moitié moitié pour compte de la société flamande et la maison hollandaise Osy & Fils. Au retour, les Anglais amènent le bateau à St-Christophe, ce qui n'a rien d'étonnant puisque les faux papiers de bord indiquent Rotterdam comme port d'embarquement¹⁹.

De temps à autre des capitalistes flamands montent à eux-mêmes une expédition d'allure internationale. En fév. 1782, la société par actions Solvijns, De Wolf & Cie s'est établie à Anvers. Un navire anglais, acheté à Londres et rebaptisé «de Antwerpse Eendracht» (cap^{nc} C. C. Bunsow, 350 t.) sous pavillon impérial, est frété jusqu'à Bruges et envoyé ensuite vers Bordeaux, d'où il repart pour Saint-Domingue. La maison bordelaise de J. R. Wirtz & Cie²⁰ organise un second armement pour Port-au-Prince. Voulant capitaliser un tiers du fret, la société anversoise s'intéresse dans la cargaison de retour en faisant embarquer un chargement de sucre, dont la vente à Bordeaux s'avère cependant déficitaire (ca 20% de perte)²¹.

Une technique identique se prête à l'approvisionnement des colonies hollandaises. En 1782, le fils de Solvijns, de compagnie avec quelques négociants, achètent

¹⁶ ACB/WP dd. 13.9.82. Le 2 janv. 1783, un navire du même nom (cap^{nc} Roelof Boyson) rentre à Bruges en provenance de S. Domingo. GG, 22.12.83 & 2.1.83.

¹⁷ Déjà en 1780, Lemoine, commissaire-ordonnateur à Bordeaux, conseille de garder le capitaine et le second français sur des navires neutres ou naturalisés pour surveiller les opérations commerciales. P. VILLIERS, *o.c.*, p. 259.

¹⁸ APA, 821 (accord et fonds d'association, 15.7.84) : les participations respectives montent à 5899 et 6772 florins de Brabant courants. AGR/SEG 2184.

¹⁹ ACA/FF 1922 ; AGR/SEG 2189, n° 20 ; ACB/WP dd. 28.7 à 16.8.82. Seulement en 1784 on parviendra à récupérer navire et cargaison (valeur de recouvrement : 45.916 fl. Br. c').

²⁰ Puissante firme étrangère d'origine suisse. Cfr. P. BUTEL, *Les négociants bordelais : l'Europe et les Iles au XVIII^e siècle*, Paris 1974, p. 193, 273. H. LÜTHY, *o.c.*, II, p. 260.

²¹ ACA/FF 1470 ; AGR/SEG 2184.

et «neutralisent» le cargo «de Burgemeester van Antwerpen» (cap^{nc} D. Muller, 300 t.) qui part de Texel pour Surinam. Au retour pour Ostende, navire et cargaison (350.000 lb. de café et 14 balles de coton) sont arrêtés par un corsaire anglais et proclamés bonne prise à Antigua. Une procédure d'appel, entamée auprès de la Cour d'Amirauté à Londres, restera sans résultat²². L'année précédente, „het Antwerpse Welvaren” (250 t.), acheté également par Solvijns junior, a subi le même sort lors de sa rentrée de Curaçao vers Ostende²³. Plus raffinée encore est la tactique appliquée par Dan. Corn. Wesselman, marchand d'Amsterdam, temporairement domicilié à Bruges et dès lors légalement naturalisé. En 1782, il expédie, à partir d'Amsterdam, quatre navires sous pavillon impérial ou danois, chargés de toutes sortes de vivres et d'articles de consommation à destination de Curaçao. C. Osy, originaire d'Amsterdam mais résidant à Anvers, ruse de la même manière pour armer en 1780 plusieurs bateaux que relie Amsterdam à St-Eustache²⁴. De même, Jacoba d'Haese — négociante gantoise, devenue bourgeoise de Bruges — et ses associés font «neutraliser» deux bateaux (probablement hollandais), expédiés en 1782-83 depuis Rotterdam vers la Martinique, St-Thomas et Curaçao sous la supervision d'un subrécargue²⁵.

Toutes ces opérations masquées démontrent manifestement que non seulement les belligérants abusent à grande échelle du pavillon impérial grâce à la complicité des marchands flamands — et la connivence des autorités — mais que ceux-ci, malgré les risques de la course, participent régulièrement au trafic des Indes Occidentales par le détour des ports étrangers.

* * *

Abstraction faite de ce commerce indirect et plutôt passif, une double question se pose quant au rôle effectif joué par les Pays-Bas autrichiens. Premièrement, est-ce que les ports flamands ont eu leur part dans le trafic maritime de la mer des Caraïbes ? Deuxièmement, nos négociants-armateurs ont-ils activement participé au commerce direct vers les colonies antillaises ?

Pour mesurer le mouvement portuaire d'Ostende et de Bruges, son arrière-port, nous disposons d'une source de caractère non-officielle, mais au contraire destiné à l'usage mercantile et dès lors digne de foi : ce sont les listes publiées bi-hebdomadairement dans la «Gazette van Gend»²⁶. Dans le tableau n° I (en annexe), nous avons regroupé par trimestre les départs et les entrées séparément en les ventilant par archipels «nationaux».

²² AGR/SEG 2153 (rapport 24.7.85). La société De Wolf, Cosijns et Cie y perdent leur intérêt de 1/20 dans le café (15000 lb = 3078 fl. b^{nc}) ACA/FF 1470.

²³ AGR/SEG 2193, n° 135. Cargaison de retour : sucre brut et blanc, café, tabac, cacao, indigo, cuirs, coton, etc. (valeur brute : 82.776 fl.).

²⁴ ACB/WP dd. 29.5 & 23.9.82 ; AGR/SEG 2193, n° 4.

²⁵ Idem dd. 5.1.83.

²⁶ Sont mentionnés : la date de l'arrivée ou du départ, les noms du navire et du capitaine, la destination ou la provenance.

Jusqu'au premier trimestre de 1781 y compris, la presque-totalité des navires sortants font route vers les possessions hollandaises et le plus souvent vers St-Eustache. Le rôle joué par cette île en tant qu'entrepôt de contrebande pour la commodité des Insurgés, lui valait le surnom de «Golden Rock»²⁷. Une première vague d'armements se situe au printemps de 1780, lorsque sortent consécutivement d'Ostende trois vaisseaux «pour le compte des Bruxellois», comme le mentionne laconiquement la «Gazette». Nous supposons qu'il se cache derrière cette indication de toute évidence pour les contemporains, la maison de F. Romberg & Cie, réputée pour ses nombreuses expéditions, tant masquées que régulières²⁸. Chaque fois, les bateaux arrivent de Bordeaux — parfois sur l'est — prennent dans le bassin d'Ostende leur plein chargement de victuailles et de marchandises²⁹ et repartent pour les Indes Occidentales („de West-Indien»), probablement à destination de Saint-Eustache³⁰.

Les Brugeois se manifestent également, en agissant cette fois-ci à leurs risques et périls. Au moins deux expéditions sont montées par la firme N. Douché, Vercruysse & Cie³¹. Leur navire «de Rooze van Brugge» (cap^{ne} P. J. de Langhe) de construction française mais acheté à Ostende, entreprend un premier voyage à St-Eustache en 1780, où la cargaison est consignée à la maison de commission Jacq. & Bern. Texier. Lors de la prise de l'île par les Anglais, les marchandises seront séquestrées au magasin³². Le vaisseau rentre à Bruges, chargé de produits coloniaux (sucre, café, cacao) qui sont vendus publiquement à l'entrepôt du bassin. En 1782, le bateau accomplit un second voyage identique, mais les résultats nous restent inconnus.

De caractère plus douteux est la campagne de la frégate «de Maegd van Brugge» (cap^{ne} Adriaan de Lille), antérieurement nommée «la Comtesse de Brionne». Armée et chargée à Bruges par la maison Willaert, de Baere & Cie et munie de lettres de mer contestables, quoiqu'expédiées à Bruges, elle met le cap pareillement sur St-Eustache.

²⁷ J. HARTOG, *Geschiedenis van de Nederlandse Antillen*, T. IV : De Bovenwindse eilanden St. Maarten-Saba-St. Eustasius, Aruba 1964.

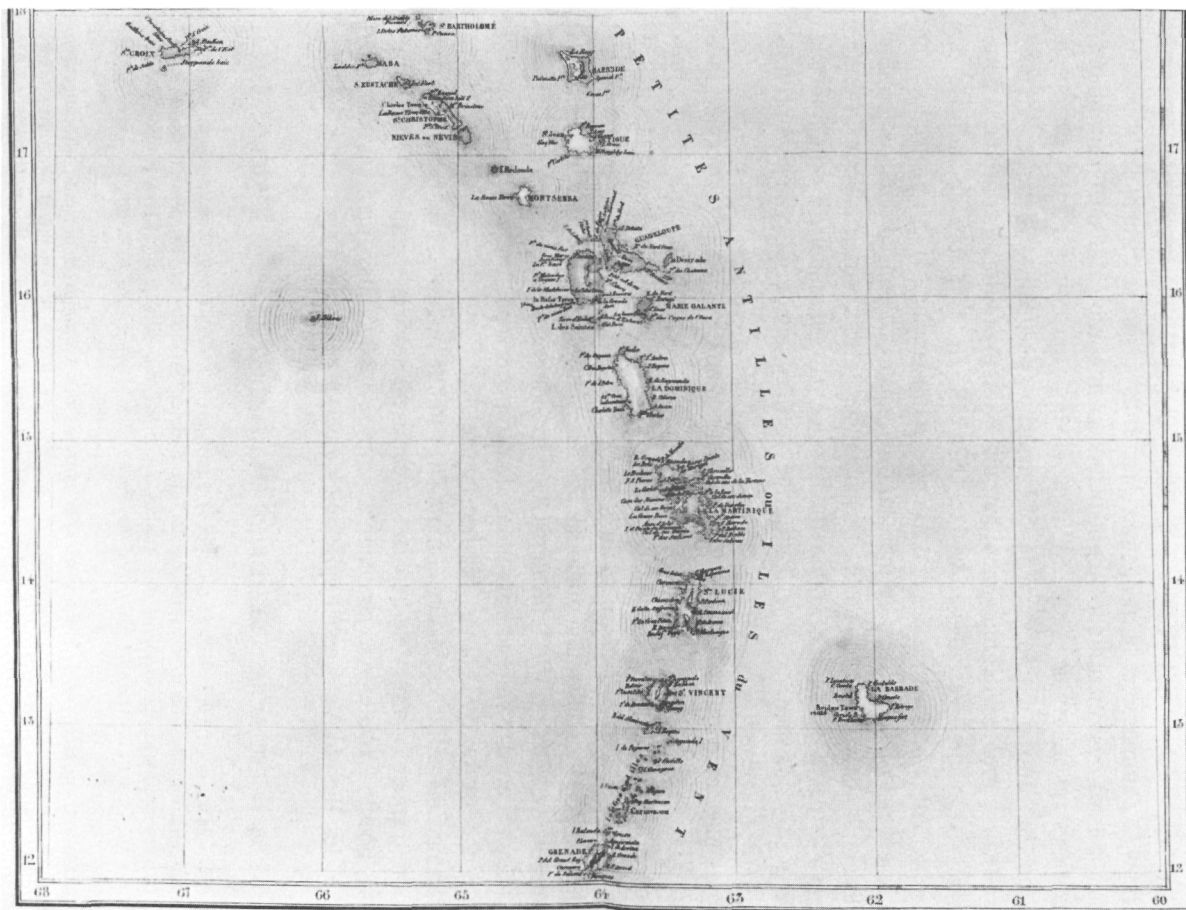
²⁸ Fr. THÉSÉE, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue : La maison Henry Romberg, Bapst et Cie (1783-93)*, Paris 1972, p. 23-24.

²⁹ «allerhande mondbehoeften (levens-middelen) en werk-effecten (werk-stoffen)», GG, 19.6.80.

³⁰ En sortant du bassin, la belle frégate «de stad Brussel», cap^{ne} Pieter Vereycken, chavire sur les fonds et fait beaucoup d'eau, accident qui a manifestement bien retardé le départ. Le 7 sept. 1781, le navire rentre de la Martinique à Ostende, d'où la cargaison est partiellement transitée vers Bruges. (GG 3.4. & 22.5.80 ; 14, 17 & 22.9.81). Par contre, le retour du „Prins van Starhembergh, cap^{ne} Tedde Olfert Vette, n'est pas annoncé ; il se peut que le bâtiment ait été saisi par les Anglais au cours de son voyage d'Ostende à St-Eustache (AGR/SEG 2192, n° 175).

³¹ Nic. Douché était l'initiateur d'une société par actions (500.000 fl.) fondée à Bruges en 1779 et qui armait aussi pour les Antilles. Il n'est donc pas exclu qu'il s'agisse ici de la même entreprise. Cfr. Y. VANDEN BERGHE, *o.c.*, p. 25.

³² ACB/WP dd. 22.3.80, 25.9.80, 30.10.81. GG, 25.9.80. (vente de «172 vaten & 5 tierçen meelsuyker van verscheydene qualiteyten»). AGR/SEG 2184. Sur les Texier, d'origine bordelaise mais aussi représentés à Amsterdam, voir J. TARRADE, *o.c.* I, p. 467/n70, P. BUTEL, *o.c.*, pp. 41, 174, 210, 313.



„De Kleine Antillen” (Bovenwindse Eilanden)
 (Ph. Vandermaelen „Atlas Universel ...”, tome IV, Bruxelles, 1827 : carte nr. 75)

Le retour, ainsi que la vente de la cargaison (sucre, café, cacao, coton, indigo) s'effectueront cependant à Dunkerque³³.

*
* *

L'entrée en guerre des Provinces Unies (20 déc. 1780) marque un tournant décisif pour le commerce et la navigation «flamands». Non seulement les vaisseaux hollandais, pris par les Britanniques «contenaient, pour compte des sujets autrichiens, des propriétés qu'on évalue à dix millions (livres) tournois»³⁴, mais surtout la destruction de l'entrepôt interlope de St-Eustache (occupation anglaise : 3 fév./25 nov. 1781) réorientera définitivement le trafic. Nous avons déjà mentionné la perte subie par N. Douché, Vercruysse & Cie (6347 fl. Br. b^{co}) lors de la prise de St-Eustache. Au cours de 1781, divers négociants réclament la protection du gouvernement pour la restitution de marchandises saisies³⁵. Pour la durée du conflit, le pavillon hollandais, de même que St-Eustache, seront mis hors jeu. Pour Ostende, protégé par le pavillon impérial et bientôt favorisé par son statut de port franc, la grande époque s'annonce³⁶. La navigation des Antilles, elle aussi, changera profondément de destination.

Après une interruption presque complète au cours de 1781, provoquée sans doute par le coup anglais à St-Eustache — et suivi de l'occupation temporaire d'autres territoires hollandaises (Esséquibo, Démerari, St-Martin) — le trafic redémarre lentement pendant l'arrière-saison, pour s'épanouir brusquement et pleinement, au début de 1782. Un glissement analogue se fait sentir dans les ports français³⁷. Jusqu'au mois de mars de 1783, les départs d'Ostende se maintiendront à un niveau haut et régulier, en moyenne une trentaine de campagnes par trimestre.

L'île danoise de St-Thomas, réputée neutre, l'emporte de loin sur toutes les autres destinations antillaises. Toute comme l'île satellite de Ste-Croix — qui ne figure que sporadiquement parmi les départs — cette possession danoise occupe une excellente position commercio-stratégique pour ravitailler aussi bien les Grandes Antilles et les Iles du Vent que les Rebelles américains. Nous savons que les îles

³³ ACB/WP dd. 14.7.80, ACB/CN 63, AGR/CF 4346 (extr. prot. 1.7.80), GG 29.6.80, 5.3.81.

³⁴ E. HUBERT, *o.c.*, I, p. 7.

³⁵ AGR/SEG 2193, n° 30 (9.7, 9.10.81 ; 11.3.83). Le Brugeois P. Van Huele avait consigné, par voie de Rotterdam, deux caisses de toiles à Devos & Schoutten de St-Eustache. Le produit de la vente, converti en sucre brut, y tombe ès mains des Anglais. ACB/WP dd. 30.5 & 4.9.81. A propos du raid anglais, voire C. GOSLINGA, *A short history of the Netherlands Antilles and Surinam*, La Haye 1979, p. 84-85.

³⁶ La spéculation, montée par J. Dubuc, premier commis des Colonies, représente une anecdote symptomatique du revirement de la contrebande. A partir de 1780, il expédie d'Amsterdam vers St-Eustache, dans le but de revendre avec bénéfice à la Martinique, 1,2 mill. de £t de marchandises, dont 250.000 £t seront saisies en rade et dans les magasins de l'île. Le reste n'arrivera à destination finale qu'en juin 1781 par l'intermédiaire d'Ostende. J. TARRADE, *o.c.*, p. 478.

³⁷ Sur les 351 bâtiments partis de Bordeaux en 1782 pour les Iles, 203 sont des expéditions sous pavillon neutre, en réalité le plus souvent françaises. Le phénomène est de moindre importance à Nantes et La Rochelle. P. VILLIERS, *o.c.*, p. 307, 328-29.

françaises de St-Domingue et de la Guadeloupe sont approvisionnées assez régulièrement, tant par les convois obligatoires à partir des ports français, que par l'intermédiaire danois³⁸. Rien d'étonnant donc que ces deux îles n'apparaissent que rarement tandis que la Martinique, plus vulnérable aux interceptions anglaises à partir de Ste-Lucie, y est mieux représentée, malgré le fait qu'elle bénéficie d'autre part d'un commerce interlope avec l'île voisine précitée sous occupation anglaise³⁹.

A première vue, la grande surprise, ce sont les nombreuses îles ex-britanniques, conquises par la France. Le nombre total des bateaux qui desservent La Grenade (40% des départs), Saint-Christophe (St-Kitts) et la Dominique (chacun 20%), Tabago (ca 10%) et Saint-Vincent, équivaut presque celui à destination des îles danoises. L'occupation française, en respectant la propriété anglaise des plantations, y a même créé des facilités pour l'exportation des denrées sur des navires neutres, comme on le verra bientôt. Il va de soi que pour l'approvisionnement on y fait également appel au pavillon neutre. Le gouvernement britannique s'alignera d'ailleurs sur cette politique opportuniste, en admettant – d'abord (juin 1782) pour St-Christophe, ensuite (janv. 1783) pour les autres îles sous occupation française – que des bâtiments neutres se chargent du transport, à partir des ports neutres européens en les autorisant de rentrer aux ports anglais⁴⁰.

Parmi les îles hollandaises, Curaçao a manifestement pris la relève de St-Eustache en tant qu'entrepôt de contrebande, tandis que Surinam, Esséquiibo et Démerary essaient d'entretenir la marche de leur économie de plantation grâce à la navigation neutre.

Les quelques départs annoncés pour Saint-Martin, île partagée par les Provinces-Unies et la France, sont difficilement identifiables quant à leur destination exacte. C'est encore plus le cas pour une vingtaine de navires qui mettent le cap sur les «Indes Occidentales» sans autre spécification.

La «géographie» des rentrées au complexe portuaire d'Ostende-Bruges est tout à fait différente. Les navires revenant des îles anglaises occupées se classent non seulement au premier rang, mais dépassent, même de la moitié, le nombre des sorties pour ces directions. Au début, les autorités françaises à la Grenade (50% des arrivées), la Dominique (25%), Tabago (15%) et Saint-Vincent (8%) autorisent les

³⁸ Parmi les capitaines, mentionnés dans les listes bi-hebdomadaires de la «Gazette van Gend» et qui naviguent vers les îles danoises, figurent aussi bien des noms scandinaves que néerlandais ou anglais, voire même quelques français. Dans les Pays-Bas autrichiens, où la marine marchande manque de matelots, «on est convaincu ... que les Danois et les Suédois feront durant la guerre la plus grande partie du transport des productions françaises pour les Pays-Bas, les Provinces Unies et le Nord». E. HUBERT, *o.c.*, I, p. 8. En 1782, un navire suédois («den Aristoteles», cap^{me} P. K. Buck), de provenance de St-Thomas et richement chargé (coton, sucre, tabac, indigo, cacao, gingembre) échoue devant le port d'Ostende. GG, 28.8.82.

³⁹ P. VILLIERS, *o.c.*, p. 225-27. J. TARRADE, *o.c.*, p. 486-87.

⁴⁰ L. J. RAGATZ, *The fall of the planter class in the British Caribbean (1763-1833)*, New-York 1963, p. 166, 171-72. Fin déc. 1782, «de Josephus»/cap^{me} R. Wecham, un brigantin qualifié «flamand», quoique manifestement anglais, coule à l'entrée du port d'Ostende. Venant de Londres, il est destiné pour «de Antilles-Eylanden, gelaeden met alderhande koopmansgoederen». GG, 2.1.83.

habitants à exporter leurs denrées coloniales sur des navires neutres à destination de ports neutres. Ensuite des vaisseaux anglais, sous le couvert d'un quelconque pavillon neutre, seront admis de connivence ⁴¹.

Les navires en provenance des Antilles françaises rentrent à Ostende bien plus qu'ils n'en sont sortis. Surtout la Martinique („S. Pierre in de Martinique”) de distingue, avec encore cinq arrivages en juillet-août 1783, donc bien après les préliminaires de la paix. La Guadeloupe et St-Domingue suivent de loin et à peu près à titre égal, quoiqu'il n'est pas exclu qu'ils se cachent sous la dénomination trompante de «S. Domingo» quelques rentrées qui viennent de la partie française de l'île.

À partir du dernier quart de 1782, les rentrées en provenance de Curaçao diminuent sensiblement, tandis que les autres possessions hollandaises résistent mieux. Chose remarquable à retenir, ce sont les retours assez réguliers enregistrés sous la rubrique de St-Martin. L'interruption complète d'une année au juste (de sept. 1781 à sept. 1782), probablement due à l'occupation temporaire de la partie hollandaise de l'île, nous mène à qualifier cette provenance d'hollandaise.

Si l'on considère l'ensemble des entrepôts de contrebande antillais (St-Eustache, Curaçao, St-Thomas, Ste-Croix) il se distingue un décalage frappant entre les départs et les rentrées (au total 43% contre 17% des campagnes). Le phénomène s'accroît encore davantage en isolant le cas de St-Thomas : les retours ne représentent qu'un cinquième, la disproportion n'étant que légèrement rectifiée par Ste-Croix. Les bâtiments sortis pour ces paradis du trafic interlope, ou bien ne regagnent jamais les ports flamands, ou bien y reviennent en faisant une ou plusieurs escales dans les Iles. Notons au passage que pour la globalité du trafic pendant les années d'or du pavillon neutre (1781-83) l'écart entre les mouvements aller et retour (180 expéditions contre 155) est beaucoup moins prononcé.

*
* *

En comparant les 360 voyages identifiés qui constituent la navigation du complexe portuaire d'Ostende/Bruges avec les Antilles durant la période 1778-85, il se manifeste que la plupart des navires se limitent à un voyage simple, soit à l'aller, soit au retour. C'est un indice, voire même presque une sûreté, que le pavillon impérial leur a uniquement servi de couverture. Parmi les quelques centaines de bateaux, qui portent presque toujours un nom «flamandisé», nous en avons répertorié une vingtaine qui ont effectué un voyage complet aux Indes Occidentales (voir Tableau II), dont trois entreprennent même une double campagne. Quoique le fait de rentrer à Ostende ne garantit aucunement le caractère intégralement flamand de l'expédition ⁴², presque tous ou bien déchargent leur cargaison de retour à Ostende et la font transiter

⁴¹ J. TARRADE, *o.c.*, I, p. 486-87, n. 126.

⁴² Le navire masqué «den Vlaemschen Looper»/cap^{te} Sw. Cornelis (= «l'Interlope flamand», un nom significatif) part d'Ostende pour Curaçao et y rentre également, pour repartir le lendemain vers Amsterdam. GG, 6.12.81, 15-16.6.82.

vers Bruges pour y être vendue publiquement, ou davantage poursuivent leur route jusqu'au bassin de Bruges même. Quasi tous les marchés antillais sont représentés, en majorité, destination et provenance d'accordent. A côté de ces vaisseaux disons fidèles, une bonne vingtaine d'autres, dont plusieurs sont clairement de nationalité étrangère camouflée, arrivent à Ostende ; ils continuent cependant leur voyage vers Bruges, où, chose très rare, ils y expédient seulement leur cargaison (voir Tableau III). Plus que la moitié des arrivages proviennent des îles anglaises conquises. Coïncidence ou écoulement voulu sur un marché neutre ?

Une preuve irréfutable de la participation active des négociants-armateurs flamands au trafic des Antilles nous procurent les annonces d'un navire en chargement ou de vente publique d'une cargaison de retour, parues dans la «Gazette van Gend». En juin 1782, l'agent maritime P. J. de Cuyper d'Ostende informe les affréteurs intéressés du chargement de deux bateaux en partance, qui navigueront en droiture respectivement vers la Grenade et la Dominique ; il s'agit du senau flamand à double pont (200 t.) nommé «den Waeren Vlaeming»/cap^{ne} Junquée et du brigantin, également à double pont (140 t.) intitulé «de Dorothea van Altona»/cap^{ne} C. Nichelsen, probablement un navire hambourgeois. Puisque les départs traînent encore deux mois et demi, tout porte à croire que les cargaisons se sont constituées à Ostende. Le premier cargo mentionné retourne même au port après onze mois en provenance de la Grenade⁴³.

A Bruges, le négociant-armateur J. Fr. Van Lierde fait annoncer en oct. 1782 l'affrètement de sa frégate impériale «den Brugschen Held»/cap^{ne} A. Daal (400 t.) en partance pour les Indes Occidentales (Ste-Lucie) et qui dispose même d'une cabine confortable pour des passagers. Peu avant, son brigantin impérial à double pont, nommé «de Brugsche Eendragt»/cap^{ne} J. B. Verhelle (170 t.), est rentré à Bruges et y a mis aux enchères sa cargaison exotique très variée en provenance de la Grenade ; simultanément on affiche le rechargement à destination de la Martinique, de la Dominique ou de St-Domingue⁴⁴.

Le marchand brugeois de souche noble, J. J. van Outryve de Merckem, en s'associant à son concitoyen Fr. de Meulenaere, préfère la combinaison internationale. Ils participent au premier armement (1781-82) de la frégate de construction française «den Vlaemschen Krygsman»/cap^{ne} M. Baert (300 t.), qui quitte Bruges pour St-Thomas, en faisant escale à Bordeaux, sans doute pour y compléter son chargement ; la cargaison de retour, composée de sucre, de café, de coton, d'indigo, etc. sera cependant écoulée à Bruges. Le navire a probablement entrepris un second voyage, puisqu'il rentre de nouveau à Bruges au début de 1783, cette fois en provenance de S. Domingo. Avec J. B. Goddijn comme partenaire, notre marchand noble importe

⁴³ GG, 27.6, 7 & 10.9, 31.10.82 ; 19.8.83. En outre, les annonces stipulent qu'on n'acceptera que des marchandises pour compte neutre, munies d'un certificat d'authenticité, tout en refusant expressément de la contrebande.

⁴⁴ GG, 31.10.82, 20.3.83 ; 26 & 30.9.82.

du café de la Grenade, apporté à Bruges par le senau «impérial» (suspect) «de Stad Oostende»/cap^{ne} J. Harries ; le vaisseau repartira d'ailleurs vers St-Thomas et rentrera à Ostende, venant de Tabago ⁴⁵.

Ces quelques exemples, récoltés au hasard, n'épuisent nullement la petite pléiade des armateurs et/ou négociants flamands et bruxellois qui s'intéressent activement aux expéditions antillaises à partir du complexe portuaire d'Ostende/Bruges. Les archives officielles nous en fournissent bien davantage ⁴⁶.

*
* * *

Parmi les maisons de commerce ostendaises, la firme Liebaert, Baes, Derdeyn & Cie s'est forgée une réputation de spécialiste des navires masqués. Depuis la proclamation d'Ostende comme port-franc elle y expédie successivement cinq navires, tous destinés pour la Dominique et Ste-Lucie, des îles donc respectivement perdue et conquise par les Britanniques. Les bâtiments son manifestement «impérialisés» pour le besoin de la cause, ayant d'ailleurs souvent conservé leurs capitaines anglais. Le caractère ambigu des campagnes provoque maintes difficultés. Le brigantin «den Eersten»/cap^{ne} P. Thompson (194 t. subrécargue J. B. Pol) a été arraisonné par une frégate américaine, amené à Boston et déclaré bonne prise ; seulement en 1786, le Congrès consentira le pourvoi en révision de l'affaire contestée. Un corsaire anglais capture le navire «den Tweeden»/cap^{ne} G. Hederstadt ; conduit à St-Christophe, l'Amirauté l'y remettra cependant en liberté. Au cours d'une seconde campagne, le bateau «den Derden»/cap^{ne} H. Eastwyck (160 t.), parti d'Ostende pour la Martinique en passant par Bordeaux, sera arrêté au voyage de retour par les Anglais et sa cargaison restera partiellement confisquée à Antigua. Ayant fait escale à Cork (Irlande) pour y vendre le restant, le navire sera séquestré de nouveau à Bordeaux, puisque l'obligation pour les neutres de décharger en France a été violée. La hourque «den Vierden»/cap^{ne} D. Gadgew (300 t.) sera vendue à Ostende en revenant de la Dominique. Le dernier-parti de la série monotone, «den Vijfden»/cap^{ne} Chr. Trôman restera également sain et sauf. Au début de 1783, il se trouve aux Indes Occidentales encore quatorze navires, enregistrés sur le nom de la firme, sans doute en majorité des unités masqués ⁴⁷.

⁴⁵ ACB/WP dd. 22.1 & 5.2.82. AGR/SEG 2184. GG 19.2 & 6.3.83 ; 26.4 & 26.9.82.

⁴⁶ Ostende : G. Cande, De Cuyper & Cie.

Bruges : Jean Guill. Wets (directeur du «Comerciehuis») Dion. de Brouwer, Fr. Serweytens, Jacq. Stassignon, Pierre Guill. van Outryve, Van Hoorick & Cie.

Nieuport : M. Meyne.

Bruxelles : V^e Van Schoor, Fr. Romberg & Cie.

Anvers : Th. Van Moorsel.

Gand : D'Hert & Cie.

AGR/SEG 2150 (Tableau des marchandises des îles Antilles), 2152, 2173², 2190, 2192-93 ; AGR/CF 4376-77, 5331 (*passim*).

⁴⁷ GG, 28.1, 29.4.82 AGR/SEG 2190 n° 213 (requête 11.6.84) H. SCHLITTER, *Die Berichte des ersten Agenten Oesterreichs ... Baron de Beelen-Bertholff...* (1784-89), Vienne 1891, p. 565-69, 671-72, 718-20.

Non seulement le mésusage du pavillon impérial, couverture neutre pour l'approvisionnement et la contrebande qui lèsent surtout la cause anglaise, mais encore l'appât du butin de la part des corsaires ou flibustiers opérant aux Indes Occidentales, menacent la navigation flamande. En 1783, le navire impérial «den Graeve van Belgiojoso»/cap^{nc} G. Borst parti d'Ostende à destination de St-Thomas, est capturé par un corsaire pseudo-anglais — à vrai dire d'après son port d'attache c.à.d. «Nieuw-York» il est américain — qui l'amène à l'île de Tortola. Le pirate brutalise l'équipage et les passagers afin de leur extorquer la nationalité française. Quoiqu'ayant obtenu gain de cause à St-Thomas, le capitaine a perdu ses documents de bord et les pillages ont enlevé aux matelots et passagers leurs vêtements et objets de valeur pour une somme totale de 18.000 florins ⁴⁸.

*
* *

Les marchandises, embarquées à Ostende/Bruges pour les Antilles, peuvent être cataloguées sous quatre rubriques ⁴⁹. Les produits alimentaires constituent le premier groupe : des vivres qui se conservent assez bien (farine, viande et poisson séchés ou salés, fromage et beurre, fèves, thé), ainsi que des boissons omniprésentes (vin, bière, eau-de-vie, genièvre, élixir). Viennent ensuite les produits textiles (toiles, gazes, soieries, rubans, fil à coudre, mouchoirs) et les vêtements confectionnés (chemises, pantalons, vestes, bas, chaussures, chapeaux). Une troisième catégorie comprend les articles de ménage courants (poterie et porcelaine, verres à boire et bouteilles, couteaux, ciseaux, miroirs, chandeliers et bougies, huile lampante) ainsi que de la papeterie (papiers, plumes) et des passe-temps (jeux de cartes, livres). Finalement la dernière série comporte des matériaux de construction (briques, tuiles, clous) d'entretien (peinture et brosses) et d'emballage (cercles de barrique). Cette cargaison-pilote richement variée — que la «Gazette van Gend» ne résume que trop rarement par la notice succincte de «alderhande mondbehoefsten en werk-stoffen» (victuailles et manufactures de toute espèce) — ne diffère donc en rien de l'assortiment des produits que l'économie de plantation antillaise a importé habituellement soit de la mère-patrie, soit des Treize Colonies américaines.

Parfois la cargaison est escortée d'un subrécargue qui dirigera les transactions. Des entreprises d'une certaine classe, telle que la «Maison de Commerce» de Bruges, y font souvent appel lorsqu'elles organisent elles-mêmes l'armement. En général on embauche un subrécargue en cas d'inexpérience du capitaine, due soit à sa nationalité réellement flamande, soit à une destination peu familière, telle que les îles anglaises conquises ⁵⁰. Par contre, dans les ports d'entrepôt antillais, des maisons de com-

⁴⁸ GG, 22.5.83 (lettre ouverte du capitaine, publiée à plusieurs reprises).

⁴⁹ Pour reconstituer la cargaison, les «Wettelijke Passeeringen» (ACB) nous ont servi de source capitale.

⁵⁰ En 1782-83, une dizaine de participants brugeois confient au subrécargue P. J. Martin, originaire de la Grenade mais devenu bourgeois de Bruges, des marchandises d'une valeur totale de 33.200 fl. Br. ch., chargées à Ostende dans le brigantin impérial «de Stad Brussel», qui partira de Dunkerque pour les Antilles françaises. ACB/WP dd. 23.11.82, 8.1.83.

mission se chargent normalement de l'écoulement des marchandises et de la constitution de la cargaison de retour⁵¹. A St-Domingue, un certain P. J. Bouvier, apothicaire à Port-au-Prince, a rendu beaucoup de services aux négociants flamands durant la guerre maritime⁵².

Les cargaisons de retour, effectivement écoulées dans les Pays-Bas autrichiens, se vendent à Ostende ou, encore plus, au bassin de Bruges. Régulièrement les gazettes contemporaines annoncent la vente à l'encan, en exposant à la clientèle la composition de l'assortiment. Tous les produits coloniaux classiques y sont représentés, surtout le sucre (ainsi que son dérivé, le rhum), le café et, dans une moindre mesure, le coton, l'indigo et le cacao⁵³.

* * *

Rien de plus difficile que de calculer le rendement des expéditions flamandes aux Indes Occidentales. D'une part, la comptabilité des firmes engagées ne s'est conservée que sporadiquement et fragmentairement ; d'autre part, les rares campagnes sur lesquelles nous sommes mieux renseignées, ou bien se situent vers la fin de l'âge d'or du pavillon neutre, ou bien se rangent parmi les cas anormaux. Citons quelques exemples de bilan.

En 1780, la soi-disante «Maison de Commerce» de Bruges organise deux campagnes simultanées vers Curaçao : «de Keyzer Jozef», acheté au Havre, chargé à Nantes et expédié d'Ostende (prix global de l'armement : 11.397 fl.), accompagné du navire «de Roosenhof». Les armateurs s'y intéressent pour respectivement 6 et 2 douzièmes, tandis que les autres partenaires sont des négociants d'Anvers et de Rotterdam. A Curaçao, l'écoulement des cargaisons et la vente du second navire rapportent globalement 37.237 fl. Malheureusement, au retour «de Keyzer Jozef» sera pris par les Anglais. A la fin de 1784, le bilan du double armement se solde par une perte énorme de 36.673 fl.⁵⁴.

⁵¹ St-Eustache : Devos & Schouten, Jacq. & Bern. Texier.

St-Thomas : Dan. Jennings, Davis & Naghle.

Curaçao : Claessens, Erbevvelt & Cie.

⁵² AGR/SEG 2173 (rapport 11.1.83).

⁵³ Voici, à titre d'exemple, la cargaison exotique du navire brugeois «de Brughse Eendragt», importée de la Grenade et vendue aux enchères (ACB/WP dd. 19.9.82).

- rhum (104 pipes, 26 demi-pipes)
- huile de rhum (179 pipes, 48 demi-pipes, 2 quarts)
- sucre blanc (10 quarts) et brut (16 quarts)
- tabac en feuilles de St-Vincent (1116 rôles)
- tabac-macouba (18 bottes)
- café de la Martinique (25 sacs, 3 quarts)
- cacao de la Grenade (49 quarts) et de Caracas (7 quarts)
- peaux sèches (131) de la Nouvelle-Espagne
- indigo de l'île grenadine de Carriacou (3 caisses)
- gingembre (2 sacs)
- écailles de tortue (4 quarts)
- plantes de Cayenne.

⁵⁴ ACA/FF 1922 ; ACB/WP dd. 6.2.82.

En 1782, la maison Solvijns, De Wolf & Cie, une société par actions anversoise, s'intéresse pour 24.000 fl. dans l'expédition du vaisseau «de Antwerpse Vrienden», armé vers Surinam par l'association Solvijns fils & Van Roë ; augmentée des assurances et des frais, la participation monte à 28.683 fl. Un an après le retour du navire, les partenaires n'ont reçu que des remboursements provisoires de l'ordre de 60% du capital investi. Ces perspectives peu réconfortantes sont cependant largement compensées par le résultat final des deux campagnes, entreprises par «de Antwerpse Eendracht», armé à Bruges, mais chargé à Bordeaux à destination de St-Domingue. En décomptant la vente du bateau, deux ans d'investissement ont rapporté un produit net de 31.459 fl., soit 77% de bénéfice. Par contre, une transaction de sucres, commandés à Port-au-Prince durant la seconde expédition, se solde par un échec, soit 20% de perte sur la vente à Bordeaux ⁵⁵.

Les extraits assez détaillés de cette affaire nous révèlent un aspect capital du trafic en droiture : le taux énorme du fret. En effet, deux campagnes Bordeaux-St-Domingue rapportent 53.976 fl. de fret et des surestaries aux Iles, ce qui signifie 216% de rendement par rapport à la valeur venale du navire (41.000 £t = 19.133 fl.). Pour le navire suédois «de Sophia-Elizabeth»/cap^{ne} H. Vasmer, à expédier d'Ostende par de Vinck & Cie à destination de St-Christophe et de la Grenade, le fret s'élève à 50 fl. holl. C^t par tonneau (de 2000 lb brut), à augmenter de 15% pour les droits d'avarie et de chapeau. La frégate impériale «de Joffrouw Anna-Cornelia»/cap^{ne} Fr. Fournier (400 t.), armée et expédiée de Bruges par P. Gavanon & Cie — une maison française installée à Ostende — fixe son fret différemment pour la Martinique (350 £c/t et S. Domingo (400 £c/t). Comparé au tarif imposé et fixé en sept. 1781 à 130 £t au tonneau pour l'affrètement de bâtiments au gouvernement français, les taux flamands montent jusqu'au double (233 à 266 £c/t) ⁵⁶. Le pavillon neutre se fait donc bien payer ! Autrement dit, aux Indes Occidentales la navigation rapporte bien plus que le négoce.

Durant le second semestre de 1782, les arrivées massives des navires neutres, ajoutées à celles des convois obligatoires, provoquent une sursaturation du marché antillais. Bientôt les prix des produits importés se dégonflent ⁵⁷. Ignorant ce renversement imminent, la soi-disante «Maison de Commerce» de Bruges lance encore à deux reprises un double armement. Vers la fin de l'été, leurs vaisseaux «de Stadt Gend» et «de Flandria» — armement dans lequel la société participe pour la moitié du navire et le tiers de la cargaison — naviguent vers la Martinique où ils encaisseront

⁵⁵ ACA/FF 1470 ; AGR/SEG 2184 ; GG 9.6.82, 1.6.83.

⁵⁶ GG 28.6 & 28.11.82 ; P. VILLIERS, *o.c.*, p. 285, 289.

⁵⁷ P. VILLIERS, *o.c.*, p. 378-79, 424-25.

Martinique : évolution du prix de vente moyen (en £c)

	1777	1781	1782	1783
farine	70	110	80	66
boeuf salé	110	150	100	90
lard	100	80	33	30
vin de Bord.	160	300	200	200

des pertes sensibles. Quelques mois plus tôt les bâtiments «den Brugschen Leeuw»/cap^{ne} Fr. de Corroy (260 t.) et «het Commercie-Huys van Brugge»/cap^{ne} A. Graef effectuent un voyage aller-et-retour, respectivement à Curaçao et à la Grenade. Au printemps de 1783, les deux navires quittent de nouveau Ostende pour les mêmes destinations. Cependant, les préliminaires de la paix étant déjà signées, les subrécargues ont reçu l'ordre de continuer le voyage vers les États-Unis au cas que les Iles n'offrirent pas des cargaisons de retour avantageuses. C'est pourquoi les bateaux rentreront de Portsmouth et de Baltimore en Virginie, ce qui indique que le déclin s'annonce déjà au marché antillais ⁵⁸.

Au début de la paix, la reprise de l'armement en droiture français et anglais sur le niveau d'avant-guerre, entraîne beaucoup d'expéditions malheureuses. Le marché antillais, engorgé par les stocks de marchandises non périssables et surchauffé par la demande trop élevée des denrées tropicales, s'effond rapidement. Ainsi la balance de la dernière campagne du navire «het Commerciehuys van Brugge» à la Grenade (mars-sept. 1783) traîne encore en 1787, présentant un déficit escompté de 40.000 fl, malgré le détour fait à Baltimore pour y apporter du rhum ⁵⁹.

Rien ne traduit mieux l'écroulement du trafic vers les Indes Occidentales et les espérances trompées du négoce flamand que l'appréciation négative, soumise en 1786 aux actionnaires de la «Maison de Commerce» de Bruges par le gérant brugeois Guill. Wets qui souligne derechef «... combien les navires et expéditions en général ont été ruineux et écrasants ... Aussi la majeure partie des pertes ... essuyées proviennent des spéculations ... que nous avons été obligés de faire par l'appas du bénéfice ...». Afin de remédier aux restants invendus des différentes cargaisons et de prévenir de plus grandes pertes, il annonce que la société a «... redemandé dans les différentes îles des Antilles nos marchandises sèches ... préférant nos propres marchandises qui sont augmentées dans ce pays et font les meilleurs retours, car sur les produits des îles il tomberoit dans ces circonstances fatales une perte de 30% ... ; le commerce ne s'y remettra pas de sitôt» ⁶⁰.

*
* *
*

Le gouvernement des Pays-Bas autrichiens s'est bien rendu compte que la disparition du pavillon neutre entraînerait inévitablement le recul du trafic. Le conseiller Delplancq, dans son mémoire (17 fév. 1783) au Comité du Commerce, rappelle que «pendant la guerre, les négociants neutres ont fait un commerce très considérable avec les Isles françaises, d'abord par la voie de St-Eustache et d'autres possessions hollandaises ou danoises en ensuite directement». Sa prognose pessimiste se confirmera en grande partie : il est apparent que les Français et les Hollandais refuseront l'accès aux étrangers dans leurs colonies ; les îles françaises et anglaises

⁵⁸ ACA/FF 1922 ; ACB/WP dd. 6.1.82, 19.2.83. AGR/CF 4348 (J. Stassignon, 23.2.83).

⁵⁹ ACA/FF 1922, ACB/WP dd. 26.3.83.

⁶⁰ ACA/FF 1922, Rapport aux actionnaires (1786).

seront bien gardées contre la contrebande ; s'il y reste quelques ports francs, tels que St-Eustache, St-Thomas ou Ste-Croix, la concurrence y rendra les marchandises d'Europe au rabais et celles des Iles à l'enchère⁶¹. Afin de pouvoir prendre des dispositions appropriées à la continuation de la prospérité commerciale, le Comité mène une enquête auprès des négociants du pays et des consuls dans les ports étrangers.

Comme toujours, il y a des faiseurs de projets. Quelques marchands-financiers, tels que Ch. de Proli d'Anvers — le promoteur de la «Maison de Commerce» de Bruges — la V^e Vanschoor & fils de Bruxelles et G. Herries d'Ostende, avancent l'idée d'acquérir une île antillaise. De Lattre, consul impérial à Dunkerque, propose l'île de Tabago, qu'il voit déjà en port-franc. La maison Vanschoor, intéressée à la traite négrière, énumère plusieurs possibilités : soit une île, telle que Tabago, Curaçao ou un îlot dans le golfe du Honduras ou du Mexique, soit un territoire en terre ferme comme Démerary, Esséquibo, Surinam ou Cayenne⁶². Dans l'optique de ces spéculateurs, les Pays-Bas autrichiens disposeraient ainsi d'une tête de pont indispensable pour trafiquer non seulement dans les Antilles, mais aussi en Amérique espagnole, voire même aux États-Unis. Prenant en considération la résistance évoquée auprès des puissances coloniales, les frais d'exploitation et le manque d'une marine militaire, le Comité de Commerce rejette cette proposition d'ailleurs utopique⁶³.

Plus réaliste est le projet exposé par de Roissy au début de 1783, quoique, par après, son plan sera dépassé par les événements. Né au Canada, il habite depuis quinze ans St-Domingue, où il exploite deux plantations, situées dans la partie française et espagnole de l'île. Ayant entrepris plusieurs voyages d'affaires en Amérique continentale, il prétend connaître à fond les techniques de contrebande. Il s'est d'ailleurs installé au Môle Saint-Nicolas, entrepôt franc depuis 1767 mais en déclin durant la guerre maritime et qui sera définitivement supprimé en 1784. C'est justement ce port qu'il préconise en vue de la pénétration commerciale des Antilles, de la région du Mississippi et des États-Unis. Aventurier et opportuniste selon les uns — il ambitionne effectivement en moyen terme le poste de consul-général impérial en Amérique — expert et informateur utile selon les autres, De Roissy sera finalement remercié de ses services⁶⁴.

⁶¹ H. VAN HOUTTE, *art. cit.*, p. 371-73.

⁶² AGR/SEG 2150-51 (rapport 4 & 14.9.83) ; AGR/CAPB 512 (mémoire 4.2.83). En 1782, de Vinck & Cie, négociants d'Ostende, ont déjà présenté des requêtes pour des opérations de commerce avec Surinam, Esséquibo et Berbice AGR/SEG 2151, n° 68. De nouveau en 1787, de Raucour défend dans un mémoire le droit des Pays-Bas autrichiens «d'acquérir des nouvelles possessions dans les Indes ... Occidentales», en visant également Surinam, Esséquibo, Berbice et Démerari, au dire de l'auteur, îles pas occupées à l'époque du Traité de Münster. AGR/MD 873, p. 33.

⁶³ Tabago fut souvent disputée ; définitivement attribuée à l'Angleterre en 1763, la France récupère en 1783 l'île conquise au cours de la guerre maritime. Deux cultures d'exportation, le coton et l'indigo, y fleurissent. J. Cl. NARDIN, *La mise en valeur de l'île de Tabago*, Paris-La Haye 1969.

⁶⁴ AGR/CAPB 512 ; *Id./MD* 1492 (dossier) ; *Id./2150*¹ (rapport 19.7.83). H. SCHLITTER, *Die Beziehungen Oesterreichs zu den Vereinigten Staaten von Amerika*, Innsbrück 1885, T. I, pp. 46-47.

En août 1784, Port-au-Prince sera à son tour déclaré port d'entrepôt pour les navires étrangers. Peut-être une chance manquée pour les Pays-Bas autrichiens, puisqu'au cours des années précédentes, le gouvernement a refusé, à deux reprises, la nomination d'un consul impérial à Saint-Domingue. Une première candidature (juill. 1782), celle de E. Benquet, domicilié à Ostende, n'a pas été retenue. Au début de 1783, la requête de P. J. Bouvier, natif de Namur et apothicaire établi à Port-au-Prince, afin d'être nommé consul impérial en Amérique, est rejetée en dépit de ses bons services rendus aux négociants flamands pendant la guerre maritime ⁶⁵.

*
* *

Durant la guerre de libération des États-Unis, la France, l'Espagne et les Provinces-Unies ouvrirent leurs colonies antillaises à la navigation neutre afin d'esquiver le blocus maritime anglais. D'autre part, les Pays-Bas autrichiens, adhérents à la Ligue de la neutralité armée (1780), et plus particulièrement Ostende proclamé port franc (1781), attirèrent le trafic commercial des belligérants. Par conséquent, la conjoncture de la guerre occasionna une prospérité artificielle. Quelques marchands étrangers s'installèrent effectivement à Ostende et à Bruges. Cependant, la majorité des armateurs-négociants tout simplement neutralisèrent leurs bateaux ; de cette manière ils obtinrent des lettres de mer, soit moyennant une vente fictive à un correspondant flamand, soit en se naturalisant pour la forme. Ainsi les navires masqués, estimés à deux-tiers du tonnage enregistré, devinrent une pratique très répandue. Cet abus flagrant non seulement provoqua des réactions de la part des corsaires anglais, mais inquiéta aussi les autorités de Bruxelles.

Néanmoins, une série de maisons flamandes profita de cette constellation exceptionnelle pour se lancer dans le trafic des Caraïbes, soit sous forme de participation dans des campagnes étrangères, soit en armant leurs propres bâtiments. La route commerciale indirecte passa par les ports hollandais ou français : un navire sous pavillon impérial y reçut les marchandises, chargées en partie seulement pour compte d'un compagnon flamand. Ce double camouflage constitua la tactique accoutumée pour approvisionner les possessions hollandaises (Saint-Eustache, Curaçao, Suriname) et françaises (Saint-Domingue). Cependant, parfois le bateau ou la cargaison furent saisis par les croiseurs ou les corsaires anglais.

Une dizaine de négociants, tant flamands qu'étrangers, opérèrent directement depuis le complexe portuaire d'Ostende et de Bruges. Ordinairement, ils faisaient le commerce avec les ports francs de la Mer des Caraïbes, en se servant d'agents insulaires. Fréquemment, les navires américains y transbordèrent leurs produits. Au voyage d'aller, les cargaisons se composèrent essentiellement de produits alimentaires (vivres et boissons), de textiles (tissus et vêtements) et d'autres articles de consommation (quincaillerie, vaisselle, imprimés, etc.). Au retour, le café et, dans une moindre mesure, le sucre et le coton prévalèrent. En général, les expéditions vers les Antilles

⁶⁵ AGR/SEG 2173¹. J. TARRADE, *o.c.*, p. 539-40.

(auxquelles participèrent également des firmes anversoises) se soldèrent par un déficit.

Le traité de Versailles (1783), éliminant à la fois la neutralité des Pays-Bas autrichiens, réduisit considérablement les activités d'Ostende. A la recherche d'alternatives commerciales, le gouvernement de Bruxelles examina encore quelques projets pour assurer la continuité du trafic vers les Indes Occidentales. La proposition d'acquérir une île antillaise (Tobago, Cat-Island), figurant comme tête de pont commerciale, ne se réalisa point, pas plus que le plan pour pénétrer la zone caraïbe en installant un consulat dans la colonie française de Saint-Domingue. Engendrés par la guerre, tant la contrebande que le trafic neutre disparurent avec la paix.

NOTE JUSTIFICATIVE

Ne disposant pas d'une source principale et unique, nous avons combiné pour la rédaction une série de données sporadiquement ou fragmentairement conservées. Le trafic portuaire et la navigation sous pavillon impérial ont pu être reconstitués assez exactement à base de la presse contemporaine (Gazette van Gend) et de la série d'enregistrement des lettres de mer. Par contre, les transactions commerciales et les opérations maritimes ne ressortent que d'une façon fort incomplète des quelques restants de comptabilité d'origine anversoise, complétée par des certifications brugeoises («Wettelijke Passeeringen»). Finalement, plusieurs institutions de caractère gouvernementale (Comité de Commerce) et municipale se sont mêlées de la politique maritime et commerciale.

Abréviations utilisées :

A. Sources

1. AGR Archives Générales du Royaume (Bruxelles)
 - SEG Secrétairerie d'État et de Guerre
 - CAPB Chancellerie autrichienne des Pays-Bas
 - CF Conseil des Finances
 - CP Conseil Privé
 - MD Manuscrits Divers
2. ACB Archives Communales de Bruges
 - WP «Wettelijke Passeeringen»
 - CN Commerce et Navigation
3. ACA Archives Communales d'Anvers
 - FF Fonds des Faillites
4. APM Archives Plantin-Moretus (Anvers)
5. GG Gazette van Gend (Bibl. Univ. Gand).

B. Métrologie

fl Br ct (<i>id.</i> b ^{co})	florins de Brabant (<i>id.</i> de change)
£t	livres tournois
£c	livres coloniales
t	tonneau (de mer)
lb	livre (= poids).

Tableau I. — Mouvement portuaire : Ostende & Bruges / Antilles

Année	Trimestre	DANOIS		EX-BRITANNIQUE (occup. franç.)					HOLLANDAIS				H + F	FRANÇAIS			ESP.	BRIT. (occup.)		«Indes Occidentales»	Source : Gazette van Gend (1778-85)	
		Saint-Thomas	Sainte-Croix	Grenade	Dominique	Tabago	Saint-Christophe	Saint-Vincent	Saint-Eustache	Curaçao	Surinam	Essequibo & Démerary	Saint-Martin	Martinique	Guadeloupe	Saint-Domingue	San Domingo	Porto-Rico	Sainte-Lucie		Jamaïque	Total
1778	IV							1													1	1
1779	I							1				1									1	
	II																				1	2
	III																				-	
	IV																				-	
1780	I							5	1											1	-	
	II								1												7	9
	III								1												1	
	IV																				1	
1781	I							2	1					1						1	5	
	II			1																	1	14
	III				1				1												2	
	IV	4		1					1												6	
1782	I	11		7	1	2		1													22	
	II	11		7	5	1	2	4	4		2			1							37	126
	III	12	1	5	4		2	1	1	1		2		1						8	39	
	IV	11	1	1		2	1				2		4	1	1					4	28	
1783	I	11		3		2	7	1	1	1			1			1		1		3	32	
	II			1			1		1		1		1			1				1	6	
	III						1													1	1	40
	IV									1											1	
1784	I																				-	
	II																				-	
	III																				-	1
	IV							1													1	
1785	I										1										1	1
			60 2	25	12	7	13	3	10	12	7	4	5	7	2	3	2	-	1	-	19	194

RETOUR 1779	I														1		-	
	II															1	1	
	III																1	
	IV																1	
1780	I																-	
	II																-	
	III																1	
	IV																1	
1781	I																-	
	II																4	
	III																9	
	IV																6	
1782	I																6	
	II	2															19	
	III	6															45	
	IV	2															23	
1783	I																6	
	II																19	
	III																45	
	IV																23	
1784	I																18	
	II																13	
	III																13	
	IV																1	
1785	I																1	
	II																2	
	III																-	
	IV																-	
																	2	
	13	5	44	22	13	3	7	3	7	5	2	7	12	4	5	8	1	166

Tableau II. — Trafic direct : Ostende & Bruges / Antilles (1779-1784)

Navire	Capitaine	OSTENDE				Transit vers BRUGES	
		Départ/Destination		Arrivée/Provenance		navire	cargaison
De Fortune	Corn. Elis	15.06.79	St. Eustache	11.12.79	St. Eustache ¹		
de Rooze van Brugge	P. J. de Langhe	10.04.80	St. Eustache	14.09.80	St. Eustache ²	n	c
	id.	19.02.81	id. ³				
de Stad Brussel	P. Vereycken	- .05.80	«Indes Occid.»	07.09.81	Martinique		c
de groote Estafette	H. Nannings	13.01.81	Surinam	21.09.81	Surinam	n	c
de Neutraliteyt	K. Pieterse	01.07.81	«Indes Occid.»	27.02.82	Curaçao	n	
de Keyzerlycke Catharina	Chr. Bruyn	03.02.82	«Amérique»	22.08.82	Grenade	n	
de Brugsche Eendragt	J. B. Verhelle	14.04.80	Grenade	21.08.82	Grenade ⁴	n	c
de Stad Antwerpen	P. Matthijs	05.04.82	«Amérique»	26.09.82	Tabago ⁵	n	c
de Fortune	J. P. Suttholf	05.02.82	St. Thomas	04.11.82	Dominique	n	c
de Juffrouw Joanna van Gend	P. de Haarder	28.04.82	Grenade	15.11.82	Grenade	n	c
het Patriotisme	J. Andriessen	11.05.82	Dominique	15.12.82	S. Domingo	n	
het Commerce-Huys van Brugge	A. Graef	09.06.82	Grenade	16.12.82	Grenade	n	
	id.	03.04.83	id.	20.11.83	(◀ Baltimore)	n	
den Brugschen Leeuw	F. de Corroy	11.03.83	Curaçao	03.12.83	(◀ Virginie)	n	
	id.	25.03.82	id.	25.09.82	Curaçao		
de Concordia	J. B. Smit	09.06.82	Dominique	18.12.82	Dominique	n	
de Stad Gend	H. Bremer	09.09.82	Martinique	23.07.83	Martinique	n	c
de Carolina van Brugge	J. Martens	10.09.82	St. Christophe	11.08.83	Grenade	n	
de Graevinne van Neny	Ph. Van den Abeele	?	Martinique	16.08.83	Martinique	n	c
de Pallas	J. H. Frybourg	08.12.82	Guadeloupe	26.08.83	Guadeloupe	n	
de Jongvrouw Jacoba	H. Bollaert	03.09.82	Esséquebo	06.02.84	Démeryary & Esséquibo ⁶		

Cargaison de retour :

¹ café + sucre

² sucre, café + cacao

³ confisquée à St. Eustache

⁴ rhum, tabac, cuirs, sucre, cacao, café, indigo, gingembre

⁵ sucre brut, café + rhum

⁶ sucre, café, coton (vente à Ostende)

Source : Gazette van Gend (1778-85).

Tableau III. — Retours à Ostende/Bruges (1779-1783)

Navire	Capitaine	OSTENDE (eventuell. Bruges)		Transit vers BRUGES	
		Arrivée	Provenance	navire	cargaison
den Prins Frederik	F. Hasselberg	03.03.79	Indes Occid. ¹		
de Vrouw Isabella Cornelia	F. Bette	19.07.81	Grenade		c
de Kopenhagen Gally	J. R. de Groot	Br. 28.08.81	Ste-Croix	n	c
de Stad Oostende	J. Harris	21.12.81	Grenade	n	c
de Henriette	A. H. Vinck	25.12.81	Grenade	n	c
the Francy	Jeremiah	Br. 02.05.82	Ste-Croix	n	c
de Lady Claussen	M. Hansen	Br. 09.05.82	Grenade	n	c
het Huys van Oostenryk	D. Bodler	13.05.82	Grenade		c
de Rooze van Brugge	A. J. Cardon	30.07.82	Dominique	n	c
de Grysperre	H. Waele	19.08.82	St. Vincent	n	c
de Pallas	J. H. Fryberg	27.08.82	Guadeloupe	n	c
de Providentie	A. Brun	29.08.82	S. Domingo ²	n	c
de Severn	P. Binzenland	Br. 01.09.82	Grenade	n	c
the Hercules	J. Chr. Reeder	20.09.82	St. Vincent		c
the Peggy	A. Andersen	16.11.82	St. Domingue	n	
?	J. Wielpeert	Br. 05.12.82	Tabago	n	c
de Lucia	H. Walbrecht	18.12.82	S. Domingo	n	
de twee Vrienden	R. Boysen	22.12.82	S. Domingo	n	
den Vlaemschen Koopman	W. Haskins	04.01.83	Dominique ³		c
den Vlaemschen Krygsman	M. Baert	19.02.83	S. Domingo	n	c
den Graeve Oginsky	J. Barels	01.03.83	Martinique	n	
Ards-Hertoginne Maria-Christina	P. Weytens	30.04.83	Dominique		c
de Europa	J. Boysen	07.07.83	Grenade	n	

Cargaison de retour :

¹ bois de teinture

² planches d'acajou

³ sucre, café, coton

Source : Gazette van Gend (1778-85).