

212 212, 14

Notice historique

DU COMMERCE DES PAYS-BAS,

DEPUIS LA DOMINATION DE LA MAISON DE BOURGOGNE,
JUSQU'A NOS JOURS.

PAR

M^r J.-B.-H. SERRUYS,
CI-DEVANT MEMBRE DES ÉTATS-GÉNÉRAUX.



Ostende,

CHEZ J. ELLEBOUDT, IMPRIMEUR-LIBRAIRE,
RUE DE L'ÉGLISE, N^o 3.

—
1830.



UNIVERSI



90000

Digitized by Google

Notice historique

DU COMMERCE

DES PAYS - BAS.

Notice historique

DU COMMERCE

DES PAYS-BAS,

DEPUIS LA DOMINATION DE LA MAISON DE BOURGOGNE,
JUSQU'À NOS JOURS.

PAR

M^r J.-B.-H. SERRUYS,

CI-DEVANT MEMBRE DES ÉTATS-GÉNÉRAUX.



Ostende,

CHEZ J. ELLEBOUDT, IMPRIMEUR-LIBRAIRE,

RUE DE L'ÉGLISE, N^o 3.

—
1830.



AVANT - PROPOS.

L'ANALYSE qu'on va lire n'était pas destinée à être rendue publique, je l'avais faite pour mon propre usage et dans mes momens de loisir, il y a près de trois ans; donc longtems avant la révolution mémorable qui vient de délivrer notre belle patrie de l'oppression hollandaise.

Un ami, à qui j'ai donné lecture de cet écrit, a cru y reconnaître des faits et des renseignements utiles et propres à faire apprécier toute l'importance de la Belgique, tant sous le rapport du commerce et de la navigation maritime, que sous celui de l'agriculture et de l'industrie en général; en envisageant la chose sous ce point de vue et sous ce point de vue seul, j'ai pensé que je devais céder, et je me suis déter-

miné à le laisser imprimer tel que je l'ai primitivement conçu sans rien y changer, pas même en ce qui concerne le style, dont je reconnais volontiers tous les défauts.

Quand je fis ces notices, de causes graves de mécontentement et de justes plaintes existaient déjà contre les mesures du gouvernement; dans la Belgique, la presse et le langage étaient asservis, l'enseignement un monopole entre les mains des agens du gouvernement, et dans plusieurs circonstances l'arbitraire et le régime des arrêtés avaient pris la place de la loi; tout tendait à faire de la Belgique une colonie hollandaise; je n'en ai pas parlé alors, parce que tout cela était étranger à la matière spéciale que je traitais; mais il était à prévoir dès-lors, que, si le gouvernement perséverait dans sa marche tortueuse, la séparation s'opérerait tôt ou tard de gré ou de force; il n'a pas tenu compte de ces prévisions, le mépris qu'il a fait de nos réclamations les plus justes, présentées respectueusement et par les voies légales, a exaspéré les esprits, et la patience, poussée à bout, a fait éclorre une explosion et la révolution s'est faite; le gouvernement seul en est la cause.

L'on sait d'ailleurs que la réunion des dix-

sept provinces des Pays-Bas a été conçue et mise à exécution sans avoir entendu la nation belge ; quelle lui a été imposée * ; dès qu'on en eût connaissance dans la Belgique, cette oeuvre de la diplomatie a mécontenté un grand nombre de ses habitans ; à part la question politique, c'était, disait-on, une humiliation insupportable, que de réunir, à son insu, une nation, forte d'une population de quatre millions d'âmes, à un autre peuple qui en avait à peine *deux millions*, et dont la religion, le caractère, les mœurs, les habitudes et les intérêts étaient tous différens.

On objecta la dette et les taxes énormes qui accablaient les Provinces Unies, ainsi que les immenses fraix d'entretien et de conservation de leurs ports et rades, rivières, etc., qui tous devenaient, par la réunion, une charge commune, et qu'il était à prévoir que les deux peuples ne s'accorderaient pas.

D'un autre côté cependant, les Provinces Unies apportaient dans la communauté leurs

* A l'entrée des alliés il n'était pas question de réunion, la Belgique devait être indépendante ; voyez la déclaration du duc de Saxe - Weymar du 3 Février 1814 et la nomination d'une députation du 12 du même mois pour porter les vœux au quartier général des puissances alliées.

possessions dans les Indes, dont l'isle de Java est d'une importance remarquable pour le commerce et la navigation; le port d'Anvers lui doit en grande partie sa prospérité, qui est allée toujours croissante dans ces derniers tems, et cette colonie était devenue pour nos provinces et nos villes industrielles un très-précieux débouché.

Il y a plus, et je le dirai avec franchise; si, au lieu de montrer à chaque instant une prédilection manifeste en faveur des provinces septentrionales, et la tendance à placer la Belgique sous le joug hollandais, le gouvernement avait agi avec loyauté et impartialement, d'après les principes et l'esprit des huit articles de Londres, acceptés et sanctionnés par le Roi comme la base et les conditions de la réunion, j'aime à croire que, faisant de part et d'autre le sacrifice de quelques opinions, de préjugés même, nous aurions fini par nous entendre, et que la réunion aurait pu se consolider, et c'est à quoi tendait le susdit traité de Londres, en conditionnant expressément, que les habitans de la Hollande et de la Belgique, étant en tout assimilés entre eux, les uns comme les autres devaient participer d'une manière égale à tous

les avantages et bénéfiques sans aucune faveur au profit des uns et au préjudice des autres.

Mais cette condition juste et équitable, disons même, *sine qua non*, a été éludée et méconnue par le gouvernement, qui à ainsi enfreint et rompu lui-même le traité de Londres et par suite aussi la réunion.

Remarquons d'abord, que, pendant les premières années, et contrairement à la lettre et à l'esprit dudit traité, les ministres étaient, à l'exception d'un seul, tous hollandais; plutard, le roi appella, il est vrai, deux Belges dans son conseil de ministres, mais jamais il n'y a eu simultanément plus que deux ministres belges à porte-feuille; ainsi la grande majorité des ministres a constamment été hollandaise et conséquemment prédominante dans toutes les délibérations.

Puis, les impositions indirectes ont toujours été modérées dans la Belgique, et le mode de perception simple et facile, parce qu'elle avait lieu à la source ou à l'entrée des objets passibles de ces impôts.

Dans les Provinces Unies au contraire, ces impositions ont de tout tems été très-élevées, à cause des grands besoins et de l'administration

dispendieuse de ces provinces *; le mode de perception y était d'ailleurs compliqué et difficile, parce qu'elle avait lieu, non à l'entrée ou à la source, mais à la livraison en consommation, ce qui nécessitait une surveillance extraordinaire et continuelle, et qui donnait conséquemment lieu à créer et à tenir sur pied une armée d'employés pour exercer cette surveillance et prévenir les fraudes.

Lorsqu'en 1816, en exécution de la loi du 11 Février de la même année, il s'est agi d'introduire et de régler un système général des impositions indirectes, celui de la perception à la source fut adopté; en 1819 la question fut de nouveau débattue, et après une discussion solennelle, la chambre se prononça itérativement en faveur du mode de perception à la source, et je me plais à rendre justice au défunt ministre Mons^r Appellius, alors conseiller-d'état directeur général des impositions indirectes, il défendit ce système avec force et talent, en démontrant, que la perception à la livraison en consommation était inexécutable dans les provinces méridionales.

* Le Budget des dépenses s'élevait pour 1815 à f. 51,000,000, loi du 2 Décembre 1814.

Mais en 1821 vint la loi du 12 Juillet, qui ne passa à la 2^e chambre qu'à la majorité de deux voix, et l'on sait comment le gouvernement était parvenu à se procurer cette petite majorité; cette malheureuse loi renversa tout le système financier existant; à la perception à la source elle substitua le mode favori des hollandais, de perception à la livraison en consommation, et au lieu d'introduire des économies si nécessaires et tant de fois promises dans les dépenses, on ajouta aux charges déjà beaucoup trop accablantes pour le peuple, les droits de *mouture et d'abattage*, impôts les plus odieux de tous les impôts connus, parce qu'ils frappent des objets de première nécessité, le pain du pauvre et la viande.

Je n'ai presque pas besoin de le dire, car on le sait assez; cette impolitique loi du 12 Juillet et les lois spéciales qui en ont été la suite, en minant plusieurs sources de prospérité, et surtout en ruinant nos précieuses distilleries, firent naître la défiance, la mesintelligence et la division jusques dans la représentation nationale et la fusion devint impossible; dans plusieurs circonstances importantes quand les députés du midi votaient pour ou contre des mesures ou

de projets de loi proposés, tous ceux du nord se prononçaient en sens contraire; cela prouve de deux choses l'une, ou que les intérêts du nord sont inconciliables avec ceux du midi, ou que le gouvernement était dans l'impuissance ou que la volonté lui manquait pour les concilier, et dès-lors le divorce était devenu un besoin.

D'ailleurs l'expérience a prouvé, que le gouvernement avait été bien mal avisé lorsqu'il avait introduit le système de 1821, puisqu'il a été obligé d'en revenir déjà sur plusieurs points et dans son propre intérêt, en rétablissant la perception des impôts sur les vins, les boissons distillées et le sel a la source.

Il y a plus; aux termes de huit articles de Londres, les différentes provinces et contrées devaient jouir sur le pied d'une parfaite égalité de tous les avantages; les Belges avaient donc le droit incontestable de participer aux emplois proportionnellement à la population de leurs provinces; cependant le contraire a constamment eu lieu, un très-grand nombre des meilleures places dans ces provinces étaient occupées par des habitans des provinces du nord, et très-peu d'habitans du midi en ont occupé dans

le nord, la disproportion était au moins de dix à un, tandis que la population de la Belgique est à celle des Provinces Unies comme deux à un; dans l'armée, les mêmes injustices ont été commises parmi les officiers de tous grades.

Ce n'est pas tout; toutes les grandes administrations sont établies dans les Provinces Unies et au lieu de faire cesser les justes doléances de la Belgique sur ce point, le gouvernement avait, dans les derniers tems, mis le comble au mécontentement en plaçant la haute cour à la Hayè, dans un moment où il avait tant besoin et où il pouvait peut-être encore calmer les esprits justement agités d'un peuple, modèle de fidélité et d'amour pour ses princes, quand il est gouverné par la justice et la douceur, mais indomptable lorsqu'on l'opprime ou qu'on veut lui faire porter des chaines.

Aujourd'hui 28 Octobre, au moment où cet avant-propos allait être mis sous presse, on reçoit l'affligeante nouvelle que la ville d'Anvers est en feu, qu'elle avait été bombardée pendant plusieurs heures par les batteries de la citadelle et les navires de guerre hollandais stationnés devant la ville; que l'entrepôt du commerce, rempli de marchandises, de plusieurs millions

de valeur, un grand nombre de maisons et autres édifices étaient dévorées par les flammes. Que les puissances de l'Europe jugent maintenant s'il y a moyen de s'entendre avec un gouvernement qui ordonne ainsi la destruction d'une ville de commerce aussi florissante que celle d'Anvers, et dont, nous le savons, le commerce hollandais envie la prospérité.

OSTENDE, le 28 Octobre 1830.

30994+13436

NOTICE HISTORIQUE

DU

COMMERCE DES PAYS-BAS,

DEPUIS LA DOMINATION DE LA MAISON DE BOURGOGNE,
JUSQU'A NOS JOURS.



LORSQU'EN 1815 les dix-sept provinces des Pays-Bas, après avoir été séparées pendant plus de deux siècles, furent de nouveau réunies et érigées en Royaume, sous la souveraineté constitutionnelle de la maison d'Orange-Nassau, les provinces du nord se rappelaient le degré de grandeur où elles étaient parvenues sous la République, et celles du midi, l'état de prospérité dont elles avaient joui sous le gouvernement des princes de la maison de Bourgogne, jusques sous celui de *Charles-quin*t, petit fils de Marie de Bourgogne.

En effet, l'histoire nous apprend, que jusqu'au milieu du 16^me siècle le commerce et l'industrie n'étaient nulle part aussi florissans qu'aux Pays-Bas.

La ville de Bruges, qui communiquait alors à la mer par le port voisin de l'Ecluse et par le

bras de la mer nommé *le Swin* * avait été d'abord l'entrepôt et le centre de toutes les relations commerciales entre le nord et le midi de l'Europe, les habitans des villes Anséatiques plus connus sous le nom d'*Oosterlingen* et d'autres peuples commerçans y avaient des comptoirs, des factoreries, et des consuls; Bruges était le grand marché d'échange des produits de peuples divers, et la Flandre était alors aussi éminemment industrielle; la fabrication de toiles y occupait, comme aujourd'hui encore, une grande partie de sa nombreuse population, et la Belgique entière ne présentait qu'un vaste atelier; les villes de Gand, Bruges, Ypres et Louvain étaient florissantes par le grand nombre de fabriques de draps et autres étoffes qui y étaient en grande activité, l'Angleterre n'ayant alors encore que très-peu de manufactures, livrait ses laines aux Flamands qui les lui rapportaient mises en œuvre; en un mot, le commerce et l'industrie y étaient parvenus à un si haut degré de prospérité, que la Flandre et les provinces voisines étaient devenues le pays le plus peuplé et un des plus riches de l'Europe; la ville d'Ypres, presque déserte aujourd'hui, avait dans le 14^{me} siècle une

* Le canal de Bruges à Ostende, n'était pas encore creusé.

population de deux cents mille âmes, et celle de Louvain plus de cent cinquante mille ouvriers.

Le Swin devint peu-à-peu d'une navigation difficile et dangereuse et à la fin même impraticable pour les navires de mer à cause, de leur tirant d'eau, c'est le cas de tous les bras de mer et anses qui se jettent dans l'intérieur des terres; le sable et le limon que le flux apporte, s'y déposent et en obstruent le lit, si une masse suffisante d'arrière eaux et des chasses bien entretenues ne les refoulent vers la mer. Il résulta de ces contrariétés que le commerce maritime fut transféré de Bruges à Anvers, qui, par sa situation sur l'Escaut, devint à son tour et demeura la place la plus commerçante de l'Europe jusqu'au tems des troubles que le gouvernement et intolérant tyranique de Philippe II, fit naître dans les Pays-Bas, et amenèrent l'indépendance des sept Provinces Unies, qui, après une lutte glorieuse de 80 ans, sont parvenues à secouer le joug de l'Espagne et à attirer à elles presque tout le commerce des Provinces méridionales; d'abord par l'émigration de beaucoup de négocians et de capitalistes notables de ces provinces, qui, s'étant réfugiés en Hollande, y portèrent leurs capitaux, leur industrie et leur commerce, et plus particulièrement encore par la fermeture

de l'Escaut et du *Swin*, stipulée en faveur des Provinces Unies par l'article 14 du traité de Munster du 30 Janvier 1648.

C'est une chose difficile à croire, qu'un peuple comptant à peine deux millions d'habitans, ait pu tenir tête à l'Espagne alors même qu'elle était la puissance la plus formidable de l'Europe, et il eut été fort à craindre, que, malgré tous les prodiges de valeur, les Provinces Unies eussent fini par succomber, si la guerre de la révolution n'eut embrasé que le seul territoire des Pays-Bas.

Philippe II, roi d'Espagne, l'était aussi du Portugal qu'il avait envahi, et par suite toutes les possessions portugaises dans les Indes étaient tombées sous sa domination *.

Les Hollandais avaient depuis longtems un grand fond de marine, et déjà, sous le règne de *Charles - quint*, ils avaient poussé leur navigation jusqu'en Amérique et en Afrique; ce peuple courageux résolut donc d'aller chercher et combattre ses ennemis sur mer et dans leurs propres possessions. Agressé en Europe, il devint agresseur et vainqueur dans les Indes et avec de succès si rapides et si éclatans, que dès le commencement du 17^me siècle, les Hollandais

* La maison de Bragance est montée sur le trône de Portugal en 1641.

parvinrent à s'établir successivement dans les *Moluques*, à *Java*, à *Sumatra* et dans les autres isles de l'Archipel indien, d'où ils chassèrent les Portugais, qui, y dominant alors, s'étaient ainsi emparé de la navigation des Indes et du commerce exclusif des épiceries et d'autres produits de ces contrées; ils s'introduisirent aussi dans l'isle de *Ceylon*, firent la conquête d'une partie du Brésil, et les Provinces Unies devinrent pendant cette guerre la nation la plus commerçante et une des puissances maritimes les plus formidables de l'Europe *: en un mot elles acquirent, par l'étendue de leur commerce, et de leur navigation et par leur richesses, un si haut degré de considération et de force, qu'elles firent à la fin la loi à l'Espagne en l'obligeant de signer l'humiliant traité de Westphalie du 30 Janvier 1648.

Par ce traité, la fière Espagne ne reconnut pas seulement l'indépendance des Provinces Unies, mais elle leur céda tout le Littoral au midi et à l'est de l'Escaut depuis l'Écluse jusques près d'Anvers, tout le pays qui compose aujourd'hui la province du Brabant septentrional, la ville

* Les succès de la République ne faisaient alors pas d'ombrage à la France et à l'Angleterre, ces deux puissances l'aidaient au contraire tantôt ouvertement tantôt secrètement dans la vue de diminuer la puissance de l'Espagne.

de Maestricht et son ressort, et elle consentit que l'Escaut et ses bras nommés *le Swin* et le *canal du Sas* seraient tenus fermés du côté des Provinces Unies.

L'Espagne sacrifiait ainsi le bien être des provinces des Pays-Bas restées sous sa domination en faveur de celles que, peu de jours avant, elle qualifiait encore de rebelles.

Car en consentant que l'Escaut et ses bouches seraient tenus fermés du côté des Provinces Unies, la navigation et le commerce maritime par ce fleuve devenaient interdits aux habitans des Pays-Bas espagnols; c'était un grand mal pour eux, mais il était facile d'y remédier; il ne fallait pour cela que faire creuser un bout de canal d'environ une lieue seulement, et approfondir ceux déjà existans, par ce moyen on ouvrait une nouvelle communication directe à la mer par Ostende et Nieuport jusques dans l'Escaut à Gand, et alors le commerce maritime qui s'était fait, d'abord par le port de l'Écluse et ensuite par l'Escaut avant sa fermeture, aurait eu lieu avec la même facilité par Ostende et Nieuport.

Les provinces les plus immédiatement intéressées à l'exécution de ces travaux étaient celles de Flandre et du Brabant; aussi et peu de tems

après la conclusion du traité de Westphalie, les états de ces provinces s'adressèrent au gouvernement pour obtenir :

- 1° A ce que l'écluse de mer établie à Plasschendale serait plus rapprochée du port d'Ostende et établie à l'endroit nommé Slykens;
- 2° Que de Slykens jusqu'à Plasschendale il serait creusé un grand canal, et que celui de Plasschendale à Bruges serait suffisamment agrandi et approfondi pour pouvoir porter des navires de mer.
- 3° Que le canal de Bruges à Gand serait approfondi de même.

Et 4° qu'à Bruges et à Gand il serait creusé des canaux de passage (coupures) jusqu'à l'Escaut dans cette dernière ville.

Diverses circonstances et notamment celle de la guerre entre la France et l'Espagne retardèrent tellement l'entreprise de ces travaux, que la grande écluse à Slykens et le canal déla à Plasschendale ne furent achevés et ouverts à la navigation qu'en 1676 *.

* En 1648 les eaux de la mer montaient encore jusqu'à Plasschendale distant d'une lieue d'Ostende, elles y étaient retenues par une écluse et par des digues, et en-déçà les hautes marées couvraient les terres voisines à droite et à gauche; en transférant l'écluse de mer à Slykens, les terres d'au delà de ces écluses n'étaient plus exposées au flux de la mer et devenaient de terres labourables et des pâturages de bonne qualité.

Par le rapprochement de ces écluses de l'embouchure du port et les chasses opérées par ces mêmes écluses, et par la grande masse des arrières eaux de quelques poldres voisins, que la mer inondait à chaque flux par les coupures ou criques pratiquées à cet effet, et qui au reflux se refoulaient vers la mer, le port d'Ostende devint si profond, qu'à marée basse les navires y étaient presque partout à flot, et qu'il était accessible pour tous les vaisseaux quelque fut leur tirant d'eau.

On avait ainsi, mais seulement en partie, atteint le but; la communication directe à la mer était bien ouverte jusqu'à Bruges, mais il restait à creuser des canaux de passage par cette ville et par celle de Gand, pour établir la communication, et une navigation libre depuis la mer jusques dans le bas Escaut à Gand, * afin de faire cesser ainsi tous les obstacles que la fermeture de l'Escaut du côté des Provinces Unies avait apportés au développement des relations commerciales maritimes des habitans de la Belgique. Ces travaux étaient à la veille d'être exécutés à la fin du 17^me siècle, mais Charles II,

* Ces canaux de passage ou coupures n'ont été creusés que vers le milieu du siècle dernier, en vertu de l'Edit de l'impératrice Marie Thérèse, du 7 Janvier 1751.

roi d'Espagne et en même tems souverain des Pays-Bas étant décédé en 1700 sans postérité, les maisons d'Autriche et de Bourbon prétendirent l'une et l'autre à la couronne d'Espagne ; il en résulta une nouvelle guerre entre ces deux puissances et les travaux dont on vient de parler en restèrent là.

La paix entre la France et l'Autriche fut conclue par les traités de Rastat et de Bade des 6 Mars et 7 Septembre 1714 ; en vertu de ces traités et de celui dit des Barrières du 15 Novembre 1715, les Pays-Bas espagnols passèrent sous la domination de la maison d'Autriche.

L'empereur Charles VI alors regnant était un prince éclairé, il appréciait toute l'importance du commerce, et dès son avènement au trône il fit tout ce qui pouvait dépendre de lui pour le faire revivre dans les provinces des Pays-Bas, où il avait tant fleuri autrefois, mais était tombé en décadence par la fermeture de l'Escaut et l'abandon du gouvernement précédent, dont les maximes et les principes n'étaient rien moins que favorables au commerce. A cet effet il fit un appel aux habitans des Pays-Bas et les engagea à entreprendre sous son pavillon la navigation des grandes Indes et de la Chine, en leur promettant en tout sa haute protection.

Vers la même époque l'empereur érigea Fiume et Trieste en ports francs et il fit espérer la même faveur pour le port d'Ostende.

Ces dispositions bienfaisantes ranimant le courage des habitans, l'enthousiasme s'empara tellement des esprits, qu'on fit armer de suite plusieurs navires, les uns pour les Indes et les autres pour la Chine ; au bout de quatre premières années on en avait déjà expédié quatorze du port d'Ostende, et cette navigation s'accrut tant et si promptement, que la prospérité renaissante du commerce maritime de la Belgique excita la jalousie des états voisins ; on prétendit, qu'en vertu du traité de Munster, les habitans des Pays-Bas ci-devant Espagnols devenus Autrichiens, étaient exclus de tout commerce et de toute navigation dans les mers des Indes ; on adressa dans ce sens des réclamations à la cour de Vienne et au gouvernement des Pays-Bas, mais elles étaient trop ridicules pour être écoutées.

En effet une puissance quelconque a bien le droit d'interdire aux navigateurs étrangers de fréquenter ses ports ou ses possessions, mais ce droit ne peut pas aller au delà, et conséquemment il était absurde de prétendre, que les habitans des Pays-Bas Autrichiens étaient exclus de toute navigation et de toutes relations com-

merciales avec d'autres peuples libres dans les Indes ; c'eut été porter atteinte à l'indépendance et au droit de souveraineté de ces peuples.

L'Empereur continua donc d'encourager la navigation aux grandes Indes, il fit plus ; sur les représentations qu'on lui fit et que le prince Eugène de Savoie, alors gouverneur et capitaine-général des Pays-Bas, appuia de tout son pouvoir, qu'il était, sinon impossible, au moins difficile pour des particuliers de continuer à faire avec succès ces expéditions lointaines et dispendieuses, et de lutter avec les puissantes compagnies voisines et particulièrement celle des Provinces Unies, il accorda le 19 Décembre 1722 un octroi pour l'établissement à Ostende, d'une compagnie générale de commerce des Indes ; les motifs de cet octroi sont remarquables « Afin, y est-il dit, que par l'union de
 « tous nos sujets ils puissent faire le commerce
 « des Indes avec plus d'ordre et de succès et se
 « soutenir avec plus de fermeté et vigueur con-
 « tre les dangers qui peuvent se rencontrer dans
 « des voyages de si long cours, nous avons de
 « notre propre science, pleine puissance et de
 « l'autorité nous appartenant par le droit de
 « souveraineté, par celui de la nature et des
 « gens, octroyé, permis et concédé etc., et par

L'article 101 de cet octroi, l'empereur promet à la compagnie de la protéger et défendre envers et contre tous, et même d'employer, en cas de besoin, la force des armes pour la soutenir et maintenir dans la liberté entière de son commerce et de sa navigation dans le cas où aucune nation prétendrait l'y troubler.

A l'apparition de cet octroi, l'animosité pour prendre part à la compagnie, dont le capital était provisoirement fixé à *six millions* de florins de change divisé en six mille actions, fut telle, qu'en moins de 24 heures toutes les actions furent prises et qu'on se trouva obligé de fermer le bureau pour écarter le monde qui se présentait toujours en foule pour souscrire; et dès le surlendemain les actions étaient cotées à la bourse d'Anvers, où les souscriptions s'étaient faites; à 12 % de prime ou bénéfice.

Parmi les actionnaires on remarquait le marquis De Prié, ministre plénipotentiaire de l'empereur pour cent cinquante mille florins; le duc d'Arenberg pour quatre-vingt mille florins; les comtes Delalaing, De Maldeghem, De Windes Gratz, Van Callenberg et beaucoup d'autres grands personnages du pays, tous pour de fortes sommes.

Si le commerce des Pays-Bas autrichiens

avec les Indes, lorsqu'il n'était entrepris que par des particuliers, nuisait à celui des Provinces Unies, il est hors de doute, qu'exercé en grand par une compagnie puissante et jouissant de la protection de son souverain, il devait nuire bien d'avantage au commerce des dites Provinces, qui était déjà à cette époque et pour d'autres causes, dont nous parlerons ci-après, grandement sur son déclin.

L'on devait donc s'attendre à de nouvelles réclamations de la part des Provinces Unies; mais comme on ne faisait et qu'on ne pouvait faire valoir toujours qu'un seul et même argument, savoir : qu'en vertu du traité de Westphalie les habitans des Pays-Bas autrichiens auraient été exclus de toute navigation aux Indes; ce qui avait déjà été suffisamment refuté, l'empereur n'eut aucun égard à toutes ces réclamations, il exigea au contraire qu'on eût à lui faire réparation des insultes faites à son autorité souveraine et se permettant d'arrêter et de capturer des navires portant son pavillon, et conséquemment on continua les expéditions pour les Indes et la Chine.

Entre-tems les Provinces Unies étaient parvenues à intéresser l'Angleterre en leur faveur, il y avait pour ces deux puissances parité de

motifs pour entraver la navigation et le commerce des Pays-Bas autrichiens, dont les habitans, faute de commerce propre, avaient été obligés jusques là de s'approvisionner de denrées coloniales et de plusieurs autres en Angleterre et en Hollande, ce qui, la compagnie existante, devait venir à cesser.

D'un autre côté, la France, toujours prête à contrarier l'Autriche et à paralyser, quand elle le pouvait, les moyens employés par cette puissance pour augmenter les sources de sa prospérité, se laissa entraîner dans le parti de l'Angleterre et de la Hollande, et en conséquence ces trois gouvernemens se réunirent pour réclamer la suppression de la compagnie d'Ostende, se fondant toujours sur le traité de Munster et particulièrement sur ce qu'ils prétendirent, qu'il aurait été convenu par l'article 5 dudit traité, que les habitans des Pays-Bas ci-devant Espagnols s'abstiendraient de toute navigation aux Indes; mais l'allégation était fautive, puisque cet article porte seulement, « que les habitans desdits Pays-Bas s'abstiendraient de la fréquentation des places que les Castillans ont dans les Indes orientales ».

Or, l'octroi de la compagnie d'Ostende n'avait pour objet ni la navigation aux Indes espagno-

les, ni celle aux Indes possédées par les Anglais ou les Hollandais, mais la navigation et la fréquentation des ports et havres des puissances ou états libres et indépendans dans les mers des Indes et de la Chine ; en conséquence l'empereur, fort de la justice de sa cause, fit repondre à toutes ces réclamations, qu'il maintiendrait la compagnie, dont, après mure délibération, il avait permis l'établissement en vertu de l'autorité lui appartenant par le droit de souveraineté.

Mais c'était un parti pris par l'Angleterre, la Hollande et la France, de s'opposer, coûte que coûte, au développement de l'industrie commerciale d'un pays aussi avantageusement situé à cet effet que les Pays-Bas autrichiens déjà florissans par la supériorité de leur industrie agricole. Puis, contre la foi manifesté d'un traité récent, * l'Espagne se joignit à la coalition, qui se trouvant ainsi quatre contre un, eût recours aux menaces.

Par un édit du 6 Décembre 1724, confirmatif celui du 19 Avril 1713. Charles VI avait fait un statut de famille en forme de pragmatique sanction, approuvé par tous les membres de

* Par l'article 36 du traité de commerce conclu à Vienne le 1^{er} Mai 1725, le roi d'Espagne avait formellement reconnu la compagnie des Indes.

sa maison, pour régler l'ordre et le mode de succession dans sadite maison ; ce pacte de famille était évidemment étranger à la discussion, cependant il fournit aux puissances coalisées un nouveau prétexte de réclamation, et ces puissances, en se préparant à la guerre, déclarèrent alors à l'empereur, qu'elles s'opposeraient à l'exécution de sa pragmatique sanction, et que, si la compagnie d'Ostende n'était pas dissoute de bonne volonté, elles en arracheraient la suppression par la force, et l'empereur, pour éviter une guerre, qu'il aurait eu à soutenir à lui seul contre ces quatre puissances, fut à la fin obligé de céder et de sacrifier le commerce renaissant de ses provinces des Pays-Bas au commerce étranger.

Nous avons déjà fait remarquer que pendant la guerre de l'indépendance, la république des Provinces Unies s'était rendue redoutable par mer, que son commerce s'était élevé au dessus de celui de toutes les autres nations, et que sa prospérité n'avait fait ombrage ni à la France ni à l'Angleterre, qui ne voyaient dans les succès des Provinces Unies que l'humiliation et l'abaissement de l'Espagne et de l'Autriche.

Mais les choses changèrent de face aussitôt qu'elles furent reconnues puissance libre, indé-

pendante et souveraine ; la république naissante eût alors à soutenir plus d'une fois la guerre, tantôt contre l'Angleterre, tantôt contre la France et même contre ces deux puissances formidables à la fois, et dans toutes les batailles navales qui se sont livrées pendant ces guerres, elle a toujours soutenu avec courage l'honneur de son pavillon ; dans une de ces batailles, où De Ruyter commandait la flotte de la république, ce grand homme eût la gloire de battre la flotte anglaise dans la Tamise même.

Le savant auteur de l'ouvrage ayant pour titre, *la richesse de la Hollande*, en rendant compte des brillans succès que la marine de la république obtint peu de tems après sa reconnaissance comme puissance souveraine, fait observer, que, si elle défendit avec courage et succès l'honneur de son pavillon, d'abord contre Cromwel puis contre Charles II roi d'Angleterre et quelques années plus tard contre les flottes réunies de l'Angleterre et de la France, ce n'est fut qu'en faisant tarir les sources de sa navigation, de son commerce et de son industrie, car, dit-il, les frais des armemens immenses, que la république fut obligée de faire pour tenir tête à l'orage, épuisèrent tellement son trésor, qu'elle fut forcée de surcharger le peuple d'impôts pour pouvoir sub-

venir à tant de dépenses ; mais à mesure que les impôts et les charges d'un peuple augmentent, les prix de la main d'œuvre, ceux des denrées et de toutes les choses servant aux besoins de la vie, doivent nécessairement aussi augmenter ; c'était le cas des Provinces Unies, et il en est résulté, que la plupart des fabriques et manufactures et particulièrement celles dont il en existait de semblables dans d'autres pays, y sont successivement tombées en ruine.

D'un autre côté, le territoire de la république produisant peu de choses par lui-même, ce peuple industriel y avait suppléé par le commerce d'économie, c'est-à-dire, en fournissant aux différentes nations les productions qu'il allait acheter aux unes pour les vendre à d'autres, et les Hollandais transportaient ainsi les produits du nord dans le midi et ceux du midi dans le nord de l'Europe.

Mais l'Angleterre porta, la première, un coup funeste à ce commerce par son acte de navigation émané sous Cromwel, et qui ne permet aux navires étrangers d'importer dans les ports de l'Angleterre que les denrées, marchandises et autres objets provenant du cru ou de l'industrie du pays auquel les navires appartiennent ; puis, d'autres peuples commerçans, s'affranchirent suc-

cessivement de ce colportage étranger, en faisant effectuer le transport des denrées et autres objets du cru ou du produit de leur pays, et des marchandises en retour, par leurs propres navires, et tout cela devait naturellement faire déchoir la navigation et le commerce des Provinces Unies.

Cependant, depuis la fermeture de l'Escaut et la suppression de la compagnie des Indes dont nous avons déjà parlé, l'esprit du commerce était pendant quelque tems comme éteint dans les provinces des Pays-Bas autrichiens, et jusques vers le milieu du 18^e siècle, la navigation et le commerce propre ou direct y étaient insignifiants; les thés, cafés, sucres et autres denrées coloniales, les sels, les bois de construction, les goudrons, les chanvres, les cendres, les cuirs, les laines, les graine de lin, les papiers, et jusqu'au poisson salé et les harengs, tout venait de, ou par la voie de la Hollande.

Mais, ainsi qu'on l'a déjà fait observer, et en vertu de l'octroi de l'impératrice Marie-Thérèse du 7 Janvier 1751, les états de Flandre firent creuser aux frais de cette province, des coupures par les villes de Gand et de Bruges, et aussi approfondir le canal entre ces deux villes, et par ce moyen on établit une navigation directe, libre et facile depuis la mer jusques dans l'intérieur du

pays; par le même édit, le transit fut établi et des entrepôts accordés pour faciliter cette utile branche de commerce.

Vers la même époque, un homme d'état habile ayant été placé en qualité de ministre plénipotentiaire de l'impératrice près le gouvernement général des Pays-Bas, le commerce et l'industrie attirèrent l'attention sérieuse du gouvernement, et dès-lors ces sources de la prospérité publique se développèrent et accrurent successivement et d'année en année; on érigea des scieries de bois et des papeteries, on établit des imprimeries de toiles de coton, on multiplia les raffineries de sucre et de sel, la navigation nationale prit de la consistance, on encouragea les armemens pour la pêche de la morue et des harengs, et cette intéressante branche d'industrie fit en peu de tems des progrès si considérables, que dès l'année 1767 le gouvernement prohiba l'importation de tout hareng étranger, et qu'un peu plus tard il défendit de même l'entrée de la morue de pêche étrangère.

Aucun pays n'était d'ailleurs aussi favorablement situé que les Pays-Bas autrichiens pour le transit entre l'Angleterre, le midi de l'Allemagne, la Suisse et l'Italie et vice-versa, aussi, on l'y attira bientôt tout entier, tant à cause de la proxi-

mité, que parce que le droit de transit, les frais de port et autres étaient moins élevés que par tout autre pays; et si l'on se rappelle la grande quantité de marchandises qui, en 1815 et pendant une partie de 1816, ont passé en transit par le territoire de la Belgique, on pourra se former une idée de l'importance qu'avait cette branche de commerce, lors qu'avant l'invasion des armées françaises en 1794, elle était en pleine activité, notamment depuis 1781, époque à laquelle l'empereur Joseph II ayant érigé Ostende en port franc, cette ville devint par cette faveur et par sa situation un des grands entrepôts de l'Europe, et il n'est pas hors de propos de faire remarquer, que le commerce et la navigation y prirent de jour en jour des accroissemens si rapides, que pendant l'année 1791 il y est entré 1265 navires de commerce, 1445 en 1792, et 1987 depuis le 1^{er} Avril 1793 jusqu'au 1^{er} Juillet 1794, * et ce qui est particulièrement remarquable, c'est que, parmi les 1987 batimens susdits, il y en avait 27 venant directement des grandes Indes, du port de 500 à 800 tonneaux, d'un tirant d'eau de 18 pieds et quelques-uns

* Les Français sont entrés dans la Belgique en Novembre 1792; l'ont évacuée à la fin de Mars 1793 et y sont rentrés une seconde fois à la fin de Juin 1794.

d'au delà, qui sont tous entrés dans le port sans avoir éprouvé aucune avarie ou difficulté, et l'on conçoit, qu'au fur et à mesure que la navigation, le commerce et l'industrie prirent de l'accroissement dans les Pays-Bas autrichiens, ces sources de l'ancienne prospérité des Provinces Unies, dont la Belgique cessa d'être tributaire, ont dû décroître en proportion.

D'un autre côté, le peuple des Pays-Bas autrichiens n'était pas surchargé d'impôts, on n'y levait que ceux strictement nécessaires pour fournir au gouvernement les subsides accordés, et pour faire face aux frais de l'administration des provinces, des villes et communes respectives, et ces frais étaient réglés partout sur le pied d'une économie sévère, le mode d'administration était simple et facile, les écritures superflues en étaient bannies, on n'y connaissait ni emplois inutiles, ni sinicures, et les deniers publics n'étaient pas absorbés en pensions et largesses, rarement bien méritées, et dont de nos jours on a fait un si grand abus.

La main d'œuvre et toutes les denrées y étaient donc à beaucoup plus bas prix qu'en Hollande; puis, par sa position entre la France, l'Angleterre, l'Allemagne et les Provinces Unies, nul pays en Europe ne présente autant d'avantages et

de facilités que la Belgique pour y attirer les affaires; aussi le commerce s'y est il toujours porté, toutes les fois que des circonstances extraordinaires ou de force majeure n'y ont pas mis d'obstacle ou des entraves, et ce que nous voyons aujourd'hui sous nos yeux confirme cette vérité, car, tandis qu'on se plaint que le commerce d'Amsterdam décline, celui d'Anvers s'accroît à vue d'œil et de jour en jour.

Il y aurait bien de choses à dire encore sur ce vaste sujet, mais les bornes d'une simple analyse que je me suis imposée, s'y opposent.

Je ferai une dernière réflexion; c'est, que la Belgique possède toutes les sources qui forment ou sont les causes de la richesse des nations.

D'abord, l'agriculture, base première du commerce, n'est parvenue nulle-part à un aussi haut degré de perfection que dans la Belgique, qui en est réputée la terre classique; ses productions surpassent de beaucoup les besoins de la consommation, et par l'exportation de son surplus, le commerce nous procure les matières premières et autres denrées en retour.

Les provinces du Hainaut, de Liège, de Namur et le grand duché de Luxembourg abondent en mines de fer, de charbons, de calamine, en carrières de marbres, pierre de taille et autres

objets du règne minéral, dont le grand excédant s'exporte de même, partie en nature et en partie mis en œuvre.

La population de la Belgique, forte de quatre millions d'âmes et qui s'accroît d'année en année d'une manière remarquable, est toute industrielle, et parmi les nombreuses fabriques exploitées dans ces contrées populeuses, aucune n'est comparable à celle de toiles dites de *Flandre*, où tout est national.

Un des plus beaux fleuves de l'Europe, qui a son embouchure dans la mer du nord, coule au travers de toute la Flandre, d'une partie du Brabant et du Hainaut; il avait, dans le 15^e et le 16^e siècles, rendu le port d'Anvers ce qu'est aujourd'hui celui de Londres pour le monde commerçant; le commerce d'Anvers se relève avec une rapidité étonnante, et dans la Flandre, sur le bord de la mer du nord, on a les ports de Nieuport et d'Ostende, dont le dernier, vaste et commode, était devenu avant l'entrée des Français en 1794, ainsi qu'on l'a déjà fait observer, le point central d'un très-grand commerce maritime; plus de quinze cents navires, de toute grandeur, y entraient par année, et plusieurs montaient jusqu'à Bruges, dont le port est en quelque sorte la continuation de celui d'Ostende,

par un des plus beaux canaux du monde, capable de porter les plus grands navires tirant jusqu'à 18 pieds d'eau, qui est la jauge ordinaire de ce magnifique canal.

A ces sources diverses et vivifiantes de la prospérité des états, je pourrais ajouter bien d'autres encore, mais je m'en abstiens; une nation, qui possède toutes celles que je viens d'indiquer brièvement, est assez favorisée pour n'avoir rien à envier à d'autres.

FIN.

ERRATA.

NOTICE.

- Page 3 ligne 17 et intolérant, *lisez* intolérant et.
» 13 » 21 et se permettant, *lisez* en se
permettant.
» 22 » 19 sini-cures, *lisez* siné-cures.



