

REVUE DE BELGIQUE

PARAISSANT LE 15 DE CHAQUE MOIS

(34^e ANNÉE — 2^e SÉRIE)

9^e LIVRAISON — 15 SEPTEMBRE 1902

SOMMAIRE

Une enquête sur la réforme de l'enseignement moyen en Belgique. (*Suite.*)

Albert Giraud. Alfred de Vigny. (*Fin.*)

C. Vanlair. Les chasseurs de microbes.

Jean Laenen. Le pèlerinage de Notre-Dame d'Hanswyck.

Eugène Hins. Un cinquantenaire : Léon Tolstoï.

Léon Wéry. L'art et la vie. (*Suite.*)

M. Wilmotte. Le mois politique.

Chronique bibliographique.

BRUXELLES

P. WEISSENBRUCH, imprimeur du Roi, éditeur

49, RUE DU POINÇON, 49

PARIS

ARMAND COLIN & C^{ie}, éditeurs

LA HAYE

BELINFANTE FRÈRES

1902

LA COMPAGNIE D'OSTENDE

Tout le monde sait que pendant la première moitié du xviii^e siècle il s'est produit en Belgique un puissant effort vers l'expansion au dehors qui aboutit à la création de la célèbre Compagnie d'Ostende; mais jusqu'à ces derniers temps on n'avait que des idées assez vagues sur ce grand mouvement commercial et maritime. Grâce à un jeune historien belge, M. Michel Huisman, la lumière s'est faite sur cette page si curieuse de l'histoire de notre pays et nous la connaissons maintenant dans ses moindres détails (1).

Sous ce rapport, le livre de M. Huisman est une véritable révélation. Avec une érudition solide et en s'appuyant sur des documents pour la plupart inédits et puisés dans les archives de Vienne, de la Haye, de Berlin, de Paris, de Bruxelles, d'Anvers, de Bruges et d'Ostende, l'auteur nous fait assister à toutes les péripéties de ce drame émouvant, où nous voyons nos ancêtres tenter, non sans héroïsme, de secouer le joug des puissances maritimes et de rendre à leur pays l'activité commerciale qui avait fait autrefois sa gloire jusqu'au règne funeste de Philippe II.

Ce sont ces événements que nous allons essayer de résumer pour les lecteurs de la *Revue de Belgique*, en nous appuyant sur l'ouvrage de M. Huisman.

(1) MICHEL HUISMAN, *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende*. (Étude historique de politique commerciale et coloniale.) Bruxelles, Lamertin, et Paris, Picard, 1902, XII-556 pages, in-8°.

I

Au commencement du XVIII^e siècle, la situation économique de la Belgique était désastreuse. La cause première de ce déplorable état de choses remontait à Philippe II; comme le dit fort bien M. Huisman : « Les guerres de religion et leur corollaire direct, la désagrégation des XVII provinces, avaient marqué le point de départ de la décadence des Pays-Bas catholiques. Les républicains protestants, à peine constitués en État séparé, s'étaient montrés des rivaux intraitables à l'égard de leurs anciens compatriotes; ils avaient attiré chez eux les plus habiles artisans, les plus expérimentés marins des districts méridionaux. L'Espagne, qui ne voyait dans ces précieux pourvoyeurs de richesses que de dangereux hérétiques, les avait laissés partir sans regret : ces émigrants emportaient nos forces commerciales et industrielles. »

Faute tout aussi grave, l'Espagne entêtée dans une politique étroite et jalouse, n'avait rien fait pour permettre aux Belges de se relever. Elle les considérait comme des étrangers et leur interdisait tout trafic avec ses propres colonies; elle ne tentait aucun effort sérieux pour empêcher la fermeture de l'Escaut. Dès 1574, le grand fleuve belge, l'artère vitale du commerce de notre pays se trouvait barré par les Hollandais, la trêve de Douze ans maintenant cette iniquité et le traité de Munster la consacrait définitivement en 1648, dans son article XIV : « Les rivières de l'Escaut, comme aussi les canaux de Sas, Zwyn, et autres bouches de mer y aboutissant, seront tenues closes du côté des dits Seigneurs États. »

Bien plus, dans l'article XV, les Hollandais prenaient leurs précautions contre un relèvement possible du commerce maritime belge par les ports d'Ostende ou de Nieuport, en décidant que les navires et denrées qui entreraient dans les havres de Flandre ou qui en sortiraient seraient frappés par l'Espagne des mêmes impositions qui étaient levées sur l'Escaut.

L'ambition française, en obligeant l'Espagne à s'allier à la Hollande contre Louis XIV, ne fit qu'aggraver cette situation; les Hollandais inventèrent le système de la Barrière qui devait recevoir sa consécration en 1715, et la Belgique se trouva ainsi doublement sacrifiée par l'Espagne et par les Provinces-Unies.

Toutefois, la situation était si anormale, si monstrueuse, qu'en dépit des traités, le commerce international des Belges ne disparut pas tout entier. Ils s'intéressèrent dans des entreprises hollandaises et l'Espagne profita de ce trafic détourné pour créer les *vaisseaux de registre*, c'est-à-dire pour octroyer des passeports aux armateurs belges qui voulaient commercer avec les Indes; mais ici encore, fidèle à sa politique égoïste et cupide, elle sacrifia les intérêts des Pays-Bas aux siens propres, en frappant ces passeports de taxes onéreuses.

D'autre part, comme les Belges s'obstinaient à commercer avec les Provinces-Unies, l'Espagne leur accorda des *licences*, moyennant argent, et quand la guerre fut finie, elle convertit ces licences en droits d'entrée et de sortie, fixés par le gouvernement sans le consentement des États provinciaux, contrairement à tous les principes du droit public des Pays-Bas. C'est ainsi que se développa dans notre pays le système des douanes d'État.

Enfin, tout en permettant le trafic avec les ports espagnols, l'Espagne, sous prétexte de protéger les navires belges, inventa le *droit de convoi*, et continua de frapper les marchandises de lourdes taxes d'entrée et de sortie.

A ces tarifs douaniers de l'Espagne, les pays étrangers, la Hollande, la France, l'Angleterre répondirent par d'autres tarifs, et c'est ainsi que le système protecteur remplaça peu à peu le libre échange dans les provinces belgiques, au grand détriment de notre prospérité économique, puisque nous étions un peuple manufacturier et industriel et que nous avions besoin de débouchés.

Ces débouchés, les Belges les cherchèrent par la création de compagnies de navigation au long cours. En 1691, un certain

Van der Meulen proposa de créer une Compagnie générale de commerce et de navigation transocéanique; en 1698, le comte de Bergeyck, trésorier général des finances, obtint du gouverneur Maximilien-Emmanuel de Bavière l'octroi d'une Compagnie royale des Pays-Bas, négociant aux places et lieux libres des Indes orientales et de la Guinée, avec privilège exclusif de trente ans; le fonds social était fixé à 2 millions de florins; les marchandises devaient être mises en vente publique et les navires avaient le droit d'emporter des métaux précieux, à l'exception des monnaies ayant cours dans les Pays-Bas.

En outre, Bergeyck, imbu des idées protectionnistes de son temps, était favorable à la politique de rétorsion. Il ouvrit une vaste enquête et demanda aux cités industrielles et aux chambres de commerce des rapports appelés *besoignés*.

Tous ces *besoignés* réclamaient, d'une part, la prohibition des fabricats étrangers et, d'autre part, des droits de sortie prohibitifs sur les produits naturels. Deux édits de 1699 approuvèrent cette politique.

Mais la France, l'Angleterre et la Hollande répondirent aussitôt, comme on pouvait s'y attendre, par des représailles et l'électeur de Bavière fut obligé de retirer ses édits par le placard de 1700.

Sur ces entrefaites éclata la guerre de la succession d'Espagne et les puissances maritimes, l'Angleterre et la Hollande, établirent en Belgique le gouvernement de la Conférence qui décréta les tarifs les plus avantageux à son profit et les plus défavorables aux Belges.

Aux congrès d'Utrecht et d'Anvers, l'Angleterre et la Hollande se disputèrent la part du lion; mais le plénipotentiaire impérial, comte de Koenigsegg, ne sut pas profiter de ces rivalités mercantiles et, malgré les protestations des Belges, le troisième traité de la Barrière consacra en 1715 la ruine des Pays-Bas.

Non seulement l'empereur consentait à mettre à la charge de la Belgique les lourds impôts de la Barrière; mais l'article

XXVI maintenait la fermeture de l'Escaut et les tarifs onéreux créés au profit de l'Angleterre et de la Hollande, jusqu'au jour où, d'accord avec l'empereur, les deux puissances maritimes concluraient un traité de commerce.

II

Malgré les charges dont les traités d'Utrecht et de la Barrière frappaient la Belgique, ils avaient cependant eu leur bon côté, c'est de libérer les Belges de la funeste domination espagnole, de les soustraire à la jalousie mesquine des Castillans qui les avaient empêchés pendant plus d'un siècle de trouver des débouchés dans les pays d'outre-mer.

Aussi, dès que les traités eurent été conclus, l'activité des Belges se porta vers les entreprises coloniales ; mais pour réussir il leur fallait l'appui énergique et persévérant du gouvernement autrichien, car si l'Espagne n'était plus là pour contrecarrer les entreprises des Belges, l'Angleterre et la Hollande allaient la remplacer et invoquer contre les Belges les arguments qu'elles avaient pendant si longtemps opposés à l'Espagne.

C'est ainsi que s'ouvrit une controverse juridique très importante qui soulevait les questions les plus graves du droit international et dans laquelle les Belges, bien qu'ils eussent le bon droit de leur côté, finirent par être vaincus.

La question était simple : la Belgique avait-elle le droit de trafiquer avec les Indes (et par Indes, il faut entendre presque toutes les régions du globe, l'Afrique aussi bien que l'Amérique et l'Asie) ?

A cette question, l'Angleterre et la Hollande répondaient négativement. Mais leurs raisons étaient différentes : les Anglais se plaçaient surtout sur le terrain pratique, celui des faits, et les Hollandais sur le terrain juridique.

Toute l'argumentation des Hollandais reposait sur les affirmations suivantes :

En transférant les Pays-Bas à l'Autriche, le traité d'Utrecht avait décidé que la Hollande conserverait « tous les avantages et utilités de commerce et de navigation portés par les traités de Munster », et l'article XXVI du traité de la Barrière disait que « le commerce et tout ce qui en dépend demeurerait, entre les sujets de Sa Majesté impériale catholique dans les Pays-Bas autrichiens et ceux des Provinces-Unies, sur le pied établi en 1648 ».

Or, le traité de Munster stipulait expressément dans son article V, que « la navigation et trafic des Indes orientales et occidentales serait maintenu selon et en conformité des octrois sur ce donnés et ou à donner » et que « les Espagnols retiendraient leur navigation en telle manière qu'ils la tiennent pour le présent aux Indes orientales *sans se pouvoir étendre plus avant*, comme aussi les Hollandais s'abstiendraient de la fréquentation des places que les Castillans avaient aux Indes orientales. »

Les Hollandais soutenaient que par le terme Espagnols et Castillans il fallait entendre tous les sujets du roi catholique et particulièrement les Belges.

Les Hollandais ajoutaient, en fait, que les articles V et VI du traité de Munster déterminaient les endroits dits *possédés* et que ces endroits comprenaient non seulement les forts, logis ou châteaux, mais tout le pays environnant, pourvu qu'on y naviguât et trafiquât.

Enfin, ils soutenaient, en ordre subsidiaire, qu'en admettant que le traité de Munster n'eût pas enlevé aux Belges le droit au trafic colonial, ils l'avaient perdu par prescription de non-usage.

A ces arguments les jurisconsultes belges répondaient que l'empereur possédait les Pays-Bas non pas comme héritier universel, mais comme successeur particulier des rois d'Espagne et qu'il n'était obligé à l'observation du traité de Munster que quant aux clauses qui concernaient directement les provinces belges, c'est-à-dire l'Escaut et les tarifs, mais non quant à celles qui se rapportaient aux autres États de la monarchie espagnole

ni au trafic colonial, d'autant plus que l'Autriche n'avait jamais eu de colonies dans les Indes et que, par conséquent, le traité de Munster ne pouvait la viser.

Quant à l'article V du traité de Munster, signé par Philippe IV comme roi d'Espagne et non comme prince du Saint-Empire, duc de Brabant, comte de Flandre, etc., il fallait prendre les termes d'Espagnols et de Castillans dans leur sens étroit et l'on ne pouvait les appliquer aux Belges qui, du reste, à cette époque ne trafiquaient pas avec les Indes.

D'ailleurs, si le traité de Munster accordait aux Hollandais le droit de commercer avec les Indes, il ne leur donnait un monopole exclusif que sur les lieux réservés par le traité et ne pouvait empêcher les Espagnols de trafiquer librement dans les territoires indépendants, aucune nation n'ayant le droit d'empêcher une autre de commercer avec les nations étrangères, libres et indépendantes, ainsi que Grotius lui-même l'avait proclamé dans son célèbre traité *De jure belli et pacis* (livre II, chap. 2, § 13).

Quant à la prescription par non-usage on ne pouvait l'invoquer en cette matière, l'usage de la mer étant imprescriptible d'après les principes du droit des gens.

Les deux thèses opposées de la Hollande et de l'Autriche soulevèrent une guerre de plumes, « une bataille de livres » à laquelle prirent part les plus grands jurisconsultes de tous les pays de l'Europe, tels que Westerveen, Barbeyrac et Jean Dumont. Parmi les Belges, il convient de distinguer le conseiller fiscal Marc Mac-Neny et le vicomte Charles de Pattyn, avocat fiscal au Grand Conseil de Malines et plus tard membre du Conseil privé et du Conseil suprême des Pays-Bas siégeant à Vienne, dont le *Mare liberum*, qui parut en 1726, constitue à la fois, comme le dit M. Huisman, « un noble traité apologétique de la liberté du commerce maritime et le plus énergique des plaidoyers en faveur de la Compagnie d'Ostende ».

Dans cette controverse, fort obscure d'ailleurs, il semble bien que l'argumentation des Hollandais péchât par la base, car elle

assimilait gratuitement les Belges, sujets des Espagnols, aux Belges, sujets de l'Autriche, et prétendait leur enlever le droit de commercer non seulement dans l'Inde, mais même en Chine où la Hollande n'avait jamais eu de comptoir !

L'Angleterre tenait un tout autre langage. Sans s'embarrasser dans le dédale des subtilités juridiques, toujours sujettes à caution, elle se plaça d'emblée sur le terrain des faits et de la politique générale. Comme le disait fort bien un pamphlet du temps, cité par M. Huisman à la page 400 de son livre, l'union de l'Angleterre et de la Hollande avait assuré le triomphe du protestantisme sur le plus redoutable champion du catholicisme, l'Espagne, en la frappant dans son commerce et sa marine. Permettre à la Belgique devenue autrichienne de rompre les liens qui avaient asservi son développement économique sous la domination castillane, c'était favoriser l'Autriche elle-même, compromettre bénévolement les résultats d'un siècle de luttes acharnées et risquer d'enlever la prépondérance politique aux États réformés pour la faire passer à une grande puissance politique catholique tout aussi redoutable que l'avait été l'Espagne.

En présence de pareils intérêts, graves surtout pour l'Angleterre où la dynastie de Hanovre était loin d'être solidement assise et où les Jacobites catholiques constituaient encore une force redoutable, qu'importaient les traités, les textes, les vaines théories du droit des gens ! Comme les Romains, les Anglais faisaient de la politique réaliste. *Salus populi suprema lex !* telle fut leur devise dans ce grand conflit économique, comme dans tous les autres. Ne viennent-ils pas de l'appliquer encore dans le Transvaal ? N'est-elle pas du reste invoquée par tous les peuples, chaque fois que leurs intérêts vitaux sont en jeu ? Y a-t-il beaucoup de différence entre les procédés des puissances maritimes du XVIII^e siècle vis-à-vis de la Compagnie d'Ostende et ceux, tout récents, des alliés en Chine, des Américains aux Philippines ou des Russes en Finlande ?

Peut-être M. Huisman n'a-t-il pas attaché assez d'import-

tance à ce côté de la question, et s'est-il trop étendu sur les négociations de tout genre, les intrigues, les échanges de notes et de lettres, toute cette cuisine infime de la diplomatie qui ne sert qu'à masquer et à obscurcir les mobiles réels de la politique, toujours très clairs et très nets, parce qu'ils sont très simples.

Ces mobiles, on les aperçoit chaque fois que la situation devient grave. Dès 1719, le représentant de l'Angleterre à Vienne, Saint-Saphorin, les invoque ingénument vis-à-vis de Charles VI, quand, tout en reconnaissant le droit de l'empereur de donner à ses sujets des patentes pour commercer partout, il le prie de ne plus en accorder « qui puissent troubler le commerce de la Compagnie des Indes orientales ». Il les invoque encore en 1723, lors de la création de la Compagnie d'Ostende, et le cabinet de Saint-James lui-même ne raisonne pas autrement. « En vous attaquant à notre commerce, vous sautez aux yeux de la nation anglaise », dit Robert Walpole au ministre impérial de Staremberg. Et le Parlement anglais ne cessa de retentir des mêmes doléances.

En présence de cette hostilité foncière des puissances maritimes, que pouvaient faire les Belges ? Que pesaient leurs intérêts vis-à-vis des intérêts de l'Angleterre et de la Hollande, maîtresses des mers ? Pour les sauver, il eût fallu que l'Autriche occupât dans le concert européen une place prépondérante comme la France et qu'elle eût à sa tête un homme de génie, à la fois énergique et habile, sachant voir de haut et ayant en main des forces qui lui permissent de réaliser ses plans.

Ni l'empire, ni l'empereur ne réalisaient ces conditions, et c'est pourquoi la tentative des Belges était vouée à un échec fatal, ainsi que nous allons le voir.

III

Dans l'accalmie qui suivit les traités d'Utrecht, une grande fièvre d'affaires s'était manifestée dans tous les pays. La Bel-

gique y prit sa part; mais comme l'Escaut restait fermé, l'on songea à Ostende. Aménagé et désensablé, ce port semblait capable de devenir le centre d'un commerce maritime et colonial.

Dès 1714, un ancien négociant d'Ostende, Thomas Ray, Irlandais d'origine, obtint une patente pour l'armement d'un navire pour le commerce des Indes; d'autres suivirent.

En 1716, trois navires revenaient des Indes à Ostende chargés de riches cargaisons et le gain des associés fut de 100 p. c. L'élan était donné; de nombreux projets furent présentés au marquis de Prié, envoyé en Belgique comme ministre plénipotentiaire pour remplacer le prince Eugène, gouverneur général des Pays-Bas. Mais dans les circonstances graves où se trouvait encore l'Europe, en présence de la triple alliance de la France, de l'Angleterre et de la Hollande, ni Prié, ni le prince Eugène ne tenaient à favoriser ouvertement l'expansion coloniale. Ils se contentèrent d'accorder des lettres de mer à des navires privés. C'est ainsi qu'un négociant d'Anvers, d'origine hollandaise, Paul-Jacques Cloots, reçut, en 1718, la permission d'armer secrètement un navire, le *Prince Eugène*, qui partit pour la Chine.

Vers la même époque, un capitaine malouin, Gollet de La Merveille, ancien officier de la Compagnie française des Indes, arrivait à Ostende et faisait obtenir à son fils Godefroid (1) le brevet de capitaine de vaisseau et l'autorisation d'armer deux frégates pour trafiquer avec l'Inde. Moyennant un octroi privilégié, un comité de négociants belges s'engageait à faire les fonds de l'entreprise et à fonder une colonie sur la côte de Coromandel.

L'empereur était favorable à ce projet; mais la guerre s'étant rallumée entre l'Espagne et l'Autriche, Charles VI, engagé dans les liens de la Quadruple-Alliance, se contenta de délivrer à

(1) C'est M. Huisman qui, pour la première fois, a distingué Godefroid et Gollet de La Merveille, confondus jusqu'ici par tous les auteurs en un même personnage.

Godefroid de La Merveille des lettres de marque et de l'envoyer aux Indes avec le *Charles VI*. En même temps, il créait à Vienne un Conseil supérieur de commerce, chargé de préparer les statuts d'une compagnie de l'Orient.

D'autres octrois furent accordés à de nombreux navires; mais l'Angleterre et la Hollande protestèrent aussitôt. Des navires belges furent saisis par les Hollandais sur la côte d'Afrique; les Belges usèrent de représailles et saisirent à leur tour le yacht hollandais *Commany* qu'ils ramenèrent à Ostende.

Ces événements firent naître une controverse inextricable dans laquelle les Compagnies des Indes d'Angleterre et de Hollande se distinguèrent par leur animosité.

Malgré ces protestations des puissances maritimes, les armements continuèrent en Belgique. A Ostende, à Bruges, à Gand, à Anvers, se fondèrent des sociétés de commerce maritime ou *rhedereis*, dont M. Huisman nous explique le mécanisme et dans la fondation desquelles se distingua Paul-Jacques Cloots, gratifié par l'empereur du titre de baron de Schilde.

Sur ces entrefaites, l'Irlandais Jacques Tobin se rendait à Canton avec le *Prince Eugène*, y acquérait une loge qu'il arborait le pavillon de Bourgogne. La riche cargaison qu'il ramena en 1719 souleva le plus vif enthousiasme et de nouveaux navires furent armés aussitôt.

Mais c'était surtout l'Inde qui attirait les Belges. En 1719, Godefroid de La Merveille atteignait avec le *Charles VI* la côte du Coromandel et y obtenait du nabab de Golconde, Sadatla Khan, une *paravanah* officielle ainsi que l'octroi du territoire de Cabelon et la permission d'y établir un comptoir. La Merveille baptisa la nouvelle colonie du nom de Sadatpatnam en l'honneur du nabab, y établit un fort et une garnison et rentra à Ostende en 1720; mais il ne ramenait qu'une cargaison assez médiocre et Prié le disgracia, sous prétexte qu'il avait outrepassé ses ordres et fait acte d'occupation sans la permission de l'empereur.

Bientôt après, la paix ayant été rétablie en 1720, une nou-

velle fièvre d'affaires éclata sur le continent, ce que M. Huisman appelle fort justement la *folie financière*. En France, en Angleterre, en Hollande, elle sévit partout avec frénésie. A l'agiotage de la rue Quincampoix correspondent les *bubbles* de la *Change Alley* de Londres; les Anglais vont même plus loin que les Français : l'Angleterre voit naître les entreprises les plus extravagantes; on y crée des compagnies pour l'élève des cochons, sur les naufrages de la côte d'Irlande, sur le mouvement perpétuel, l'engraissement des chiens, le trafic des cheveux, le dessalement de l'océan !

La folie financière n'épargna pas la Belgique; une nuée de brasseurs d'affaires s'abattit sur le pays, nantis de *systèmes* qu'ils proposaient au prince Eugène et à l'empereur; tels sont Marsaut et Du Peray qui veulent créer à Anvers, au capital de 50 millions, une Compagnie des Indes et du Levant dont les magasins seraient établis à Ostende, et dont les bénéfices devaient amener, d'après eux, une rénovation financière et commerciale des Pays-Bas.

Cependant, le marquis de Prié ni l'empereur ne semblaient disposés à entrer dans cette voie; mais les violences commises par les Hollandais et les Anglais finirent par les exaspérer et le conseiller fiscal, Mac-Neny, fut chargé d'élaborer un avant-projet de Compagnie des Indes. Il prit les avis de trois sommités du commerce anversois, Proli, Cloots et De Pret, et envoya le projet à Vienne en 1721.

Après bien des lenteurs et des tracasseries, ce projet finit par être adopté et, au mois de novembre 1722, l'empereur promulgua la charte de la *Compagnie impériale et royale établie dans les Pays-Bas autrichiens*, plus connue sous le nom de *Compagnie d'Ostende*.

Il ne s'agissait plus que de nommer les directeurs et de remanier certains articles, ce qui fut l'objet de nouvelles délibérations, de sorte que le 20 juillet 1723, la charte fut publiée à Bruxelles et la souscription ouverte aussitôt.

IV

La Compagnie d'Ostende est une compagnie à charte de monopole. Elle comprend 103 articles, dont la plupart ont été empruntés judicieusement aux compagnies de Londres et d'Amsterdam.

Pendant trente ans, la compagnie reçoit le privilège exclusif de négocier et de naviguer dans les deux Indes et l'Afrique, « dans tous les lieux où les autres navires trafiquent librement, en observant les maximes et coutumes reçues et approuvées par le droit des gens ».

Elle possède des droits régaliens, quant à l'acquisition de territoires et de colonies, à l'érection de forteresses, au recrutement des soldats et des colons, à la conclusion de traités; mais elle ne peut déclarer la guerre sans la permission de l'empereur.

Elle a ses armoiries et son pavillon, le pavillon impérial.

Elle jouit d'une administration autonome. Au point de vue fiscal, elle est exempte d'impôts sur les objets qui lui sont nécessaires et ne paie pas de droits de sortie. Quant au droit d'entrée, il est de 6 p. c., réduit bientôt à 4 p. c.

Le fonds social est fixé à 6 millions de florins, représenté par 6,000 actions de 1,000 florins.

Le pouvoir législatif est confié à l'assemblée des principaux intéressés, c'est-à-dire aux possesseurs d'au moins 12 actions; aucun actionnaire ne peut avoir plus de trois voix.

Le pouvoir exécutif est entre les mains de sept directeurs, choisis pour la première fois par l'empereur pour cinq ans. Ensuite l'assemblée les remplace par roulement bisannuel et élit de nouveaux administrateurs pour six ans.

Toutes les contestations sont soumises aux directeurs et quelques-unes même au gouverneur général. Il en est de même des affaires civiles ou pécuniaires au-dessous de 300 florins; au-dessus de ce taux, ces affaires sont jugées par une commission

extraordinaire de cinq membres à la nomination du souverain.

Les causes criminelles sont déferées aux tribunaux ordinaires, et la légalité des prises est soumise à la cour de l'amirauté.

Rien n'est décidé quant à l'organisation de la juridiction civile et répressive dans les colonies à fonder.

Dans son ensemble, la Compagnie d'Ostende se présente à nos yeux comme une œuvre sage et réfléchie qui faisait honneur à ses rédacteurs et particulièrement à Neny, et constituait, au dire des écrivains anglais eux-mêmes, le meilleur type de *Chartered* que l'on pût concevoir.

La souscription eut le plus grand succès; mais il ne semble pas que la nation elle-même s'y soit beaucoup intéressée. Si la plupart des actionnaires étaient belges, la noblesse et le haut commerce possédaient seuls la plus grande partie des actions.

Néanmoins, c'était bien une œuvre nationale et qui semblait destinée au plus brillant avenir, si les complications de la politique européenne l'avaient permis.

V

Dès les premiers jours, la compagnie déploya la plus grande activité. En 1724, elle arma trois navires, le *Saint-Charles*, l'*Aigle* et l'*Elisabeth*. Le premier se rendit dans l'Inde, visita Cabelon qui prospérait sous le successeur de Godefroid de La Merveille, Diaz de la Peña, puis cingla vers le Bengale où le lieutenant général d'artillerie Jean Cobbé avait obtenu non sans peine, en 1723, du nabab Jafar-Khan, la concession de deux comptoirs sur l'Ougli : Banki-Bazar et Hydsiapour. Malheureusement, Cobbé, mécontent des procédés du nabab, s'était emparé de l'ancienne colonie danoise de Danemarnagor et venait d'être tué dans un combat contre les troupes de Jafar-Khan. Le *Saint-Charles*, qui était chargé de ravitailler les nouveaux comptoirs, fit naufrage dans l'Ougli, et l'expédition échoua.

L'*Aigle* et l'*Elisabeth*, qui faisaient voile vers la Chine, furent plus heureux ; ils revinrent de Canton avec une cargaison dont la vente produisit plus de 2 millions de florins, sur lesquels, indépendamment de 94,000 florins de droits d'entrée, la compagnie réalisa un bénéfice net de 1,200,000 florins.

D'autres expéditions suivirent. Ce fut, selon l'expression de M. Huisman, l'*âge d'or* de la compagnie. En 1726, un transfuge anglais, Alexandre Hume, nommé gouverneur général des établissements de l'Inde, réorganisa Cabelon, rendit Danemarnagor au nabab du Bengale Jafar-Khan, et reçut enfin de lui, moyennant une forte indemnité, une *paravanah* qui octroyait officiellement à la *nation allemande* les factoreries de Banki-Bazar, d'Hydsiapour et de Bourompour, ainsi que le droit d'établir des comptoirs à Dacca, à Seydabat et à Ballasore. En même temps, la compagnie augmentait son trafic avec Canton, de sorte que bientôt les mousselines de l'Inde, les porcelaines, les soieries et le thé de la Chine affluèrent dans le port d'Ostende et, mises en vente publique, laissèrent à la compagnie, tous droits payés, un bénéfice net de plus de 10 millions de florins.

Ces succès engagèrent la compagnie à augmenter son trafic à l'intérieur par la création d'un canal entre Ostende et Anvers, et d'un autre canal entre l'Escaut, la Meuse et le Rhin. En outre, la compagnie sollicitait de l'empereur l'autorisation de faire d'Ostende un *port franc*. Toutes ces demandes échouèrent par suite de l'étroit particularisme des provinces, et ce n'est qu'en 1781 que Joseph II put réaliser le port franc d'Ostende.

Il faut dire aussi que le marquis de Prié, toujours avide d'argent et très hostile, semble-t-il, à la Compagnie d'Ostende qui portait ombrage à ses idées autoritaires, ne fit aucun effort sérieux pour appuyer le grand mouvement commercial et maritime qui se développait dans le pays. En 1725, il donna sa démission à la suite de celle de son protecteur le prince Eugène et fut remplacé, comme gouverneur général, par la sœur de l'empereur, Marie-Élisabeth, qui commença par rétablir les trois

conseils collatéraux supprimés depuis la guerre de la succession d'Espagne.

VI

Mais les beaux jours de la Compagnie d'Ostende étaient déjà passés. La Hollande et l'Angleterre protestaient violemment et se rapprochaient de la France et de l'Espagne, où l'ambitieuse Elisabeth Farnèse venait d'obtenir pour l'infante Anne-Victoire une promesse de mariage avec le jeune roi Louis XV. Une coalition formidable se formait contre l'Autriche.

Par bonheur, le mariage de Louis XV avec la fille de l'ex-roi de Pologne, Stanislas Leczinski, au mépris des engagements pris avec l'Espagne, rapprocha tout à coup Elisabeth Farnèse de l'Autriche et l'ambassadeur Ripperda fut envoyé à Vienne en 1725, pour négocier le mariage de Don Carlos avec la fille aînée de Charles VI, Marie-Thérèse, et de Don Philippe avec sa fille cadette. Moyennant cette double alliance et la promesse d'aider l'Espagne à reprendre aux Anglais Gibraltar et Port-Mahon, l'Espagne promettait son appui à la Compagnie d'Ostende et lui permettait même de commercer librement dans les colonies espagnoles.

Ces négociations aboutirent aux trois traités de Vienne de 1725 : un traité de paix, par lequel, d'une part, l'Espagne garantissait la Pragmatique sanction de Charles VI, et, d'autre part, l'Autriche promettait à Don Carlos la succession éventuelle de Parme, de Plaisance et de la Toscane, reconnus par l'Espagne comme fiefs du Saint-Empire; un traité d'alliance défensive concernant Gibraltar et Port-Mahon; un traité de navigation et de marine, rédigé par le célèbre publiciste Dumont de Carels-croon, auteur du *Corps diplomatique*, qui reconnaissait la Compagnie d'Ostende et lui permettait le libre trafic dans tous les pays du globe, sauf dans les Indes occidentales.

Les traités de Vienne soulevèrent une explosion de colère chez les puissances maritimes. Les Anglais resserrèrent leur

alliance avec la France et la Prusse et formèrent l'Union de Hanovre, en 1725, qui garantissait aux contractants leurs possessions actuelles « tant dedans que dehors l'Europe », et en particulier, « les droits, immunités et avantages qui regardent le commerce dont ils jouissent et doivent jouir respectivement ».

Sollicitée d'entrer dans la Ligue de Hanovre, la Hollande hésitait; sa situation économique était très difficile et elle aurait voulu que la Ligue spécifiât en termes formels la suppression de la Compagnie d'Ostende.

Des négociations s'ouvrirent entre les diverses puissances; mais l'Autriche montra beaucoup de timidité et de maladresse; elle ne sut pas profiter de l'antagonisme jaloux qui séparait les Compagnies de Londres et d'Amsterdam. Après avoir vainement proposé aux Hollandais un *modus vivendi* qui limiterait les privilèges de la Compagnie d'Ostende, elle prit une attitude menaçante et le duc de Ripperda, devenu premier ministre de l'Espagne, compromit tout en offrant en termes arrogants aux alliés de Hanovre la médiation de l'Espagne et en leur révélant qu'un traité secret d'alliance offensive unissait l'Espagne et l'Autriche pour soutenir la Compagnie d'Ostende *par quelque moyen que ce fût*, et pour obtenir la rétrocession de Gibraltar à l'Espagne, *même par la force des armes!*

Cette folle bravade ne tarda pas à porter ses fruits : la Hollande accéda à l'Union de Hanovre par le traité de la Haye en 1726, et la Suède et le Danemark se rallièrent à l'Angleterre. D'autre part, la Russie se rangea du côté de l'Espagne et de l'Autriche et l'Europe se trouva ainsi, tout à coup, partagée en deux camps prêts à engager une formidable partie dont la Compagnie d'Ostende était l'enjeu.

VII

Cet enjeu était-il en proportion des risques? L'Autriche et l'Espagne étaient-elles capables d'entrer en lutte avec l'Angle-

terre, la Hollande et la France? M. Huisman, qui est si dur pour Charles VI, n'a peut-être pas examiné cette question avec assez d'attention. Trop préoccupé de la triste situation de la Compagnie d'Ostende, il ne s'est pas demandé s'il eût été possible à l'empereur de sauver la compagnie en bravant l'Europe et de jouer toute la fortune des Habsbourg sur un pareil coup de dé.

Un simple coup d'œil sur la situation politique de l'Europe à cette époque suffit pour convaincre qu'une pareille attitude de l'empereur eût été pure folie. Non seulement il n'avait que des alliés douteux, mais il ne pouvait même pas compter sur l'empire : les électeurs de Bavière, de Mayence et de Cologne étaient liés à la France par des traités secrets ; la Prusse gardait une attitude énigmatique, prête à profiter de la faiblesse de sa rivale pour fortifier sa domination dans le nord de l'Allemagne ; la Diète elle-même hésitait : que lui importait, au fond, les affaires d'une compagnie de marchands, établie dans ce cercle de Bourgogne qu'aucun lien sérieux ne reliait à l'Allemagne?

Dans ces circonstances, l'empereur résolut de temporiser. Sans doute, il songeait aussi à obtenir des puissances la reconnaissance de sa Pragmatique sanction et à assurer par là, à sa fille Marie-Thérèse, l'intégrité des domaines des Habsbourg ; mais qui songerait à lui reprocher un pareil souci que lui imposaient à la fois son affection de père et ses devoirs de souverain? Du reste, même en faisant abstraction de cette question, on ne peut méconnaître sans injustice, qu'en refusant de tirer l'épée et de mettre le feu aux quatre coins de l'Europe pour la Compagnie d'Ostende, Charles VI prenait le parti le plus sage, le seul qui convînt à ses graves responsabilités de chef d'État.

D'ailleurs, en ce moment même, l'horizon s'éclaircissait. L'imprudent Ripperda, le « ministre universel », tombait en disgrâce, et le cardinal Fleury, « l'apôtre de la paix », prenait les rênes du gouvernement français.

Charles VI crut l'occasion favorable et offrit à la France un

pacte de *se mutuo non offendendo*. Mais Fleury ne voulait pas abandonner ses alliés de Hanovre ; il tenait surtout à empêcher la guerre entre l'Angleterre et l'Espagne ; aussi conseillait-il de suspendre la Compagnie d'Ostende et de laisser à un congrès le soin de prendre des résolutions définitives. En conséquence, après de longues négociations, la France finit par poser à l'Autriche, en 1727, un véritable *ultimatum* en huit articles, disant en substance que la compagnie serait suspendue pour sept ans et qu'un congrès trancherait les questions pendantes.

L'Autriche céda : le 31 mai 1727, d'accord avec la France, l'Angleterre et la Hollande, elle signa les préliminaires de paix, sur les bases de l'*ultimatum*.

Au congrès de Soissons, qui se réunit l'année suivante, les alliés de Hanovre se montrèrent plus exigeants, parce que Charles VI, en refusant de donner Marie-Thérèse à l'infant Don Carlos, venait de perdre l'appui de l'Espagne.

Celle-ci se rapprocha aussitôt de la France et de l'Angleterre par le traité de Séville, en 1729, auquel la Hollande accéda après avoir obtenu la promesse « d'une entière satisfaction par rapport à l'abolition de la navigation et commerce de la Compagnie d'Ostende aux Indes ».

Par le traité de Vienne de 1731, signé avec l'Angleterre, l'empereur accepta ces conditions et l'Angleterre reconnut la Pragmatique. L'Espagne accéda au traité et la Hollande la suivit, mais en faisant stipuler à son profit l'*acte de concurrence* de 1732, qui confirmait expressément la suppression de la Compagnie d'Ostende, laissait en suspens l'importante question des tarifs et réglait minutieusement les droits de deux *vaisseaux de permission* que le traité de Vienne avait accordés comme fiche de consolation à la Compagnie d'Ostende, afin de lui permettre de liquider les affaires des Indes.

Comme le dit M. Huisman, « la Compagnie d'Ostende était anéantie ; violant les principes du droit de la nature et des gens, l'égoïsme tyrannique des puissances maritimes avait prononcé contre elle le *delenda Carthago!* »

Frappée de mort, la compagnie essaya vainement de poursuivre ses opérations au moyen d'expédients. On en revint aux passeports particuliers délivrés par des gouvernements étrangers, la Pologne ou la Prusse. C'est ainsi que l'*Apollon*, naviguant sous pavillon prussien, fit encore une campagne fructueuse en Chine et revint mettre en vente à Hambourg sa riche cargaison, malgré les protestations des puissances maritimes. Mais l'empereur, pris de peur par l'ouverture de la succession de Pologne, donna lui-même l'ordre de suspendre le trafic.

La liquidation de la Compagnie d'Ostende fut brillante; la compagnie employa ses capitaux dans des entreprises particulières, commerciales et maritimes, qui se poursuivirent jusqu'à la fin du xviii^e siècle.

Quant aux colonies qu'elle possédait dans l'Inde, Marie-Thérèse les donna à son mari, en 1746; mais celles du Bengale avaient déjà disparu, pillées par les Maures, et quant à celle de Cabelon, elle s'éteignit bientôt après : en 1750, d'après une lettre du prince Charles de Lorraine à l'impératrice, « un seul homme gardait pour Sa Majesté la factorerie de Cabelon, sur la côte de Coromandel ».

VII

Quels ont été les résultats pratiques de la Compagnie d'Ostende? M. Huisman les a clairement indiqués. Non seulement, en sept années, de 1723 à 1730, la compagnie avait distribué à ses actionnaires plus de 6 millions de florins de dividendes et fait entrer dans les caisses du fisc plus d'un million de florins à titre de droits de douane; mais l'impulsion donnée par la Société des Indes s'était étendue à tous les domaines de l'activité commerciale, principalement à la marine : la compagnie avait créé une flottille de onze navires de ligne; le port d'Ostende était devenu très prospère; sa population avait triplé; on y avait aménagé un chantier naval, agrandi le bassin et les quais, et les

matelots émigrés à Dunkerque ou en Zélande étaient revenus se fixer sur le littoral belge.

D'autre part, l'industrie avait pris un brillant et rapide essor et la prospérité publique s'en était ressentie. En quelques années, écrivait le comte Henri de Calenberg, auditeur ou commissaire impérial près de la compagnie, le commerce des Indes avait procuré aux Pays-Bas un profit de 20 millions de florins.

Toutefois, il faut bien le dire, cette prospérité resta limitée, par suite de l'étroit particularisme des provinces et de leur aveugle attachement à des pratiques surannées; la multiplicité des tonlieux, les privilèges absurdes des bateliers, les jalousies des métiers empêchaient le développement du négoce à l'intérieur. Dans ces conditions il était impossible que le développement industriel prît des racines profondes et, dès que la Compagnie d'Ostende eut disparu, la Belgique se retrouva dans une situation économique précaire que Joseph II essaya vainement d'améliorer en portant la hache dans les vieux abus.

Jusqu'à quel point les gouvernants ont-ils été responsables de cet état de choses, c'est ici que nous nous permettons de différer d'opinion avec M. Huisman. Très justement préoccupé de son sujet, il l'a peut-être trop isolé parfois de la politique générale de l'Europe et n'a pas apprécié avec assez d'ampleur le rôle du marquis de Prié, du prince Eugène et de l'empereur. Que Prié soit en somme un personnage assez peu estimable, nul n'en doute; mais est-il exact de dire que, « d'une condescendance extrême et sans doute intéressée envers les puissances maritimes, il ne tint jamais vis-à-vis d'elles un langage digne et ferme » ? N'est-ce pas oublier les circonstances difficiles dans lesquelles Prié prenait la direction des affaires des Pays-Bas, au moment où la Belgique et l'Autriche sortaient de la tourmente de la guerre de la succession d'Espagne ?

Quant à Charles VI, il est permis de ne pas partager la sévérité de M. Huisman à son égard. « Ni le caractère, ni la politique de l'empereur ne furent à la hauteur des circonstances, nous dit-il à la fin de son livre. Dès les premiers différends que

nos tentatives soulevèrent, il se montra faible, pusillanime, hésitant. Le règne de Charles VI fut une série de concessions : pour assurer sa succession à sa fille aînée, il voulut lui procurer la garantie des nations européennes plutôt que les moyens de les tenir en respect. A des promesses dépourvues de sanction, à des parchemins illusoires, il sacrifia ses droits de souverain et les intérêts de ses sujets. » Nous nous sommes déjà expliqué à ce sujet ; si le règne de Charles VI ne fut qu'une série de concessions, c'est que dans l'état de la politique de l'Europe, il était impossible à l'empereur de consolider autrement l'œuvre des traités d'Utrecht, de maintenir ensemble les pays hétérogènes de sa monarchie composite, les Hongrois, les Bohèmes, les Italiens, les Belges et les princes de l'Empire, tous hostiles les uns aux autres et toujours prêts à s'émanciper.

Dans ces circonstances, nous ne voyons pas que Charles VI ait négligé les Belges ; il s'est montré favorable, comme le prince Eugène, comme le marquis de Prié, aux premiers efforts de nos compatriotes pour secouer le joug commercial des puissances maritimes ; prudemment il a d'abord encouragé nos entreprises maritimes privées, puis, quand la situation lui a semblé plus favorable, il a fini par céder aux vœux des Belges et par créer la Compagnie d'Ostende qu'il a défendue, pied à pied, contre les exigences des puissances maritimes.

Pouvait-il faire davantage ? En face de la formidable coalition de l'Angleterre, de la Hollande et de la France, cette vieille ennemie héréditaire de la maison d'Autriche, devait-il tirer l'épée, au risque de voir s'effondrer à la fois l'empire et la monarchie des Habsbourg ?

Remettons donc les choses au point et reconnaissons que dans ces redoutables conjonctures, dans cette grande mêlée diplomatique qui était comme l'avant-coureur de la mêlée des armes, l'empereur Charles VI, par ses traités avec l'Espagne, par son *modus vivendi* offert à la Hollande, par son pacte de *se mutuo non offendendo* offert à la France, fit de réels et sérieux

efforts pour sauver la Compagnie d'Ostende. Aller plus loin, c'était la guerre, et la guerre, encore une fois, c'était presque à coup sûr la ruine.

Ces quelques considérations n'enlèvent rien, du reste, à la valeur du livre de M. Huisman, qui, par l'abondance de la documentation, par la nouveauté des informations, par l'intérêt de l'exposition des faits, mérite de figurer au premier rang des ouvrages consacrés à l'histoire des Belges au XVIII^e siècle.

H. PERGAMENI.
