

Les Répercussions de la guerre américaine d'indépendance sur le commerce et le pavillon belges

Conférence donnée à l'Académie de Marine

par M. L. RONKARD

MON sujet se situe aux environs de 1780.

Le commerce belge connut alors une crise extraordinaire de croissance, notre pavillon national connut aussi, parallèlement, une crise.

Phénomène double qui a laissé des documents importants quoiqu'incomplets aux archives générales du Royaume, section du Comité du Commerce, reversés à la Secrétairerie d'Etat et de Guerre — spécialement n° 2180 et Conseil Privé n° 680.

Je me bornerai à entr'ouvrir quelques-unes des liasses, dont la série réserverait ample moisson historique aux chercheurs. J'espère que la présente esquisse renfermera de quoi vous intéresser, spécialement par les principes de droit public qui s'affirment alors.

Je viens de parler de pavillon national ? Nous en avons donc un ? Alors que penser du Belge sortant du tombeau :

Après des siècles d'esclavage
qui reconquiert par son courage
son nom, ses droits et... son drapeau !

Cela, c'est une lamentable contrefaçon de l'histoire, faite à une époque où on n'étudiait notre histoire que peu, ou mal, et sans l'approfondir. Cela a fait le plus grand tort à l'éducation du sentiment national en nous faisant passer à nos propres yeux comme une peuple champignon poussé hâtivement à la faveur de l'orage d'Août-Septembre 1830.

La vérité est autre. Nous sommes un peuple, un très vieux peuple ayant une histoire longue et merveilleuse. Et notre pavillon national fut associé à toutes les vicissitudes de cette histoire; il se transforma avec elle.

Notre pavillon national, tel qu'il était en 1780, remontait à plus de 400 ans. Plus riches que maintenant nous en avons même deux et, quand on plaçait le premier sur le second, cela en faisait un 3^e. Le plus usuel, parce que le plus visible en mer, c'était la Croix de St André de Bourgogne, croix écotée, c'est-à-dire noueuse, ou à hâchures, appelée aussi « les bâtons noueux et croisés de Bourgogne ».

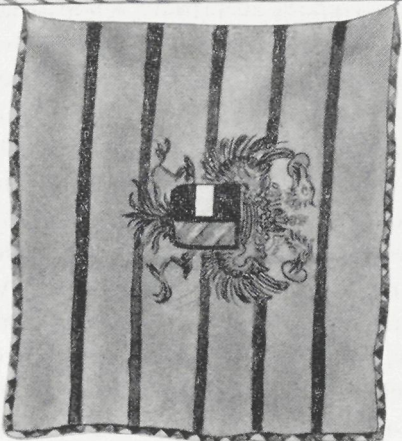
Déjà la 1^{re} maison ducale de Bourgogne avait adopté St André comme patron depuis l'arrivée de son corps à Marseille (d'après Olivier de la Marche).

La seconde maison ducale de Bourgogne fit de même — celle qui tire son origine du mariage de Philippe le Hardi avec Marguerite de Male, comtesse de Flandre. Cette dernière plaça non seulement la Flandre mais aussi ses héritages d'Artois, de Rethel et de Franche Comté à l'ombre de cette croix-sautoir, insigne dynastique de son mari. Avec Philippe l'Assuré (ou le Bon) la dynastie et sa croix couvrirent la Hollande, Zélande, Frise avec le Hainaut, puis Brabant, Limbourg, Namur et Luxembourg, marquant par son extension la création de la Belgique.

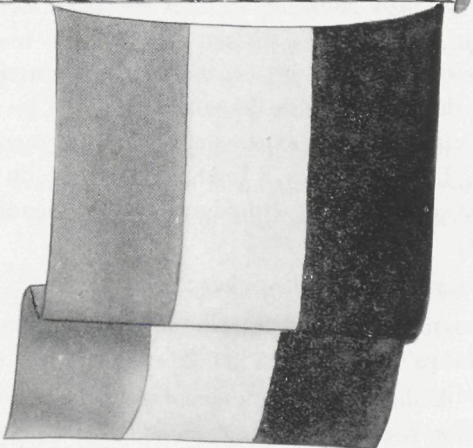
Ce signe dynastique, en effet, en devenant général devint national, le patriotisme d'alors étant surtout l'attachement au « prince naturel » en qui le pays s'incarnait. Sur les grands étendards princiers on voit St André avec sa croix (par ex. sur les miniatures représentant la bataille de Morat).

Sur les drapeaux usuels la croix seule (comme en Ecosse et dans l'ancienne marine impériale de Russie). Le signe importe le plus; la couleur varie. Sous Charles le Hardi (le Téméraire, pour les écrivains français), elle était blanche sur fond bleu — pour la marine du moins. J'ai retrouvé aux archives les comptes des sommes payées à Guillaume Julien de Middelbourg pour des aunes d'étoffe de laine bleue — et

*Parillon qu'on vit en actuellement
paré par plusieurs navires allemands.*



*Parillon d'étende tel, qu'il est
arboré aux la tour de l'hôtel de ville
aux Colonies.*



pour de l'étoffe de laine blanche « pour faire les Croix de Bourgogne sur les tandis des douze gabarres que Mgr a à Middelbourg pour s'en servir en sadite armée. » — 1470 — (c'est surtout pour la protection de la pêche aux harengs).

Parfois rouge sur bleu, elle est depuis Charles-Quint rouge sur blanc.

L'autre pavillon est ainsi décrit par M. de Grysperre, membre du Conseil privé, dans son mémoire à Joseph II en 1782 :

« Le comté de Flandre eut de tout temps son pavillon formé de 3 bandes horizontales: rouge, blanche et jaune; sur la bande du milieu il était libre d'ajouter la croix rouge de St André. Il n'y fut fait aucun changement quand nos provinces passèrent à nos souverains, rois d'Espagne, ni plus tard, à nos princes devenus empereurs. Lors de la séparation des provinces du Nord, la marine de Flandre étant devenue de loin la plus importante (des provinces du Sud), ce pavillon devint en fait le pavillon général et national des Pays-Bas fidèles à la maison de Habsbourg (d'Espagne ou d'Autriche).

J'ai dit Pays-Bas : car les Pays-Bas, c'est nous.

Le Nord, en se séparant, a pris le titre de République des 7 Provinces-Unies, gardant de l'Union d'Utrecht le symbole général qu'était le Lion de Brabant (d'après Smit, archiviste à Bois-le-Duc).

En flamand « Nederland » a comme adjectif « Nederlander ».

En français Pays-Bas n'admet pas d'adjectif; alors on dit pavillon flamand.

Comment celui-ci céda-t-il la place en 1787 (mais pas pour longtemps) au pavillon autrichien, c'est un petit drame en trois actes sur lequel je reviendrai.

Mais ce drame est lié à *l'expansion du commerce belge entre 1780 et 1783*. Je dois vous parler de cela d'abord.

A l'origine de cette expansion il y a la guerre d'Indépendance américaine. La déclaration d'Indépendance est du 4 juillet 1776.

A cette date les 13 colonies unies deviennent les Etats-Unis d'Amérique.

C'est la guerre avec l'Angleterre.

Dans sa première période elle n'a pas sur nos ports l'influence considérable qu'elle acquerra par la suite.

Dès le début l'Angleterre veut empêcher le ravitaillement des Etats-Unis non seulement en munitions, mais en bois de construction, colle, goudron, grains et légumes, etc.

Elle déclare en état de blocus, sans les faire garder par des forces suffisantes, donc par simple décret d'Amirauté, les ports ennemis. et prétend empêcher les neutres d'y entrer. Elle applique en toute rigueur les droits de visite et de prise.

En France, par contre, le ministre Vergennes reconnut, par une déclaration de juillet 1778, la liberté de la navigation pour les neutres; seules les munitions et les armes pouvaient être saisies comme contrebande de guerre. Le blocus ne serait reconnu que s'il était effectif, et non pas un blocus sur papier.

De ces dispositions bénéficieraient les puissances neutres qui dans les 6 mois voudraient adhérer à ces principes et feraient respecter leur neutralité. La Prusse y adhéra.

La Hollande, qui avait fait convoquer ses navires marchands par des navires de guerre, dut renoncer au droit d'escorte, sur menace anglaise.

Elle ravitaillait en armes sa petite colonie de St Eustache. Les Américains y allaient chercher ces armes. Ces armes fournies aux Etats-Unis naissants venaient de Liège ! (C'est la conclusion d'une étude poursuivie à Vienne et chez nous par M. de Dorlodot, de Suarlée).

La Russie (c'est-à-dire cette maîtresse-femme qu'était Catherine II) était favorable aux Anglais qui ne contrariaient pas ses visées en Crimée et vis à vis de la Turquie et qui faisaient les 3/4 de l'exportation russe et les 9/10 des importations.

En suite de la saisie de deux navires russes dans les eaux de Malaga, Catherine arma, puis le 27 févr. 1780 elle publia une déclaration disant : que les vaisseaux neutres pourront naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre et que les effets appartenant aux sujets des puissances en guerre seraient insaisissables sur les navires neutres à l'exception des marchandises de contrebande.

Elle faisait savoir aussi que pour protéger l'honneur de son pavillon, la sûreté du commerce et de la navigation de ses sujets contre qui que ce fût, elle ferait appareiller une partie considérable de ses forces maritimes.

Cela visait l'Espagne et la France, mais comme ces puissances adhérèrent à ces principes et que l'Angleterre y fit des objections, c'est en fait contre l'Angleterre que la Tsarine avait opéré. Outre la France et l'Espagne, le Danemark, la Suède et les Provinces-Unies, la Prusse, l'Autriche, le Portugal et les Deux-Siciles y adhérèrent de 1780 à 1783.

Russie, Suède et Danemark s'allièrent même et armèrent une flotte pour protéger leur neutralité. Plus tard Joseph II viendra aussi à la neutralité armée. Catherine eut donc la gloire, dit Zani, de mettre à la raison ces « tyrans des mers », ainsi qu'elle appelait les Anglais.

La situation changea avec l'entrée en guerre des nouveaux alliés de l'Amérique. La France d'abord.

Après avoir supputé assez longuement les chances de succès des Américains, et craignant que, de guerre lasse, ceux-ci ne s'entendissent avec l'Angleterre, la France établit le 6 février 1778 un traité d'alliance et de commerce avec les Etats-Unis, représentés à Paris par « le bonhomme Franklin ». Son but était d'abaisser l'Angleterre et de relever son propre prestige diminué par le traité de Paris 1763, à la fin de la guerre de Sept ans, sanctionné par la perte du Canada. L'Angleterre ouvrit les hostilités en juin par l'attaque de la frégate « la Belle Poule ».

L'Espagne suivit la France en vertu du pacte de famille des Bourbons, et déclara la guerre en juin 1779.

La saisie en mer des papiers compromettants de l'envoyé américain en Hollande, Anders, décida l'Angleterre à précipiter les choses de ce côté, préférant avoir la Hollande comme adversaire plutôt que de la laisser profiter des droits commerciaux des neutres.

La déclaration de guerre à la Hollande est du 20 déc. 1779.

Placé entre l'Angleterre, la France et la Hollande, notre pays était au centre européen du conflit. Il s'agissait d'en profiter, c'est-à-dire de faire profiter notre commerce du droit des neutres de transporter la marchandise ennemie (le pavillon couvre la marchandise) sauf la contrebande de guerre; il s'agissait de défendre notre pavillon, de soutenir les réclamations de nos navigateurs dont les vaisseaux arrêtés par les Anglais sont emmenés dans leurs ports, y sont immobilisés pour jugement, et peut-être vendus avec leur cargaison.

Constatons que pendant le temps que nous allons franchir, les navires ont commencé à affluer à Ostende et à y prendre notre pavillon.

En 1778 il y avait au port d'Ostende 81 entrées, ce qui représente 25 vaisseaux existant alors sous « pavillon flamand ».

En 1779 ils sont 358; la proportion va de 6 à 17.

En 1780 ils sont 886; la proportion va de 6 à 44.

En 1781 ils sont 1955 sous pavillon belge (prop. 6 à 97 3/4) sur

un total de 3.000 vaisseaux, ceci grâce à l'entrée en guerre de la Hollande et à l'érection par Joseph II d'Ostende en port franc.

Ouvrons maintenant nos archives dont les documents pour cette affaire commencent à apparaître.

Un « Comité du Commerce » est constitué, en vue de prendre attitude bien déterminée. On n'a pas retrouvé l'arrêté gouvernemental l'instituant. Les premières feuilles le concernant ont encore les bords noirs du deuil protocolaire de Marie-Thérèse.

Le 14 février 1781 une « jointe » ou conseil de cabinet, a été tenue à Bruxelles dans l'hôtel de Son Altesse le Prince de Starhemberg, gouverneur général des Pays-Bas par intérim.

Cette « jointe » était composée de S.A. le prince de Starhemberg; Son Excellence le Prince de Nény, chef et président du Conseil privé de S.M.; Monsieur le Baron de Cazier, trésorier général des Domaines et Finances de S.M.; le conseiller privé de Grysperre; MM. les conseillers des finances Baudier, Paradis et Delplancq; M. le secrétaire d'Etat et de guerre de Crumpipen.

Ils resteront groupés en « Comité du Commerce ».

Mais deux figures s'en détachent :

Delplancq venu du Conseil des Finances — et surtout de Grysperre venu du Conseil privé.

Celui-ci apparaît dans les documents comme l'âme du Comité où il agit avec une habileté et une largeur de vues merveilleuses.

Dans cette jointe du 14 février 1781, dont voici, à la lettre, le compte rendu :

1) On a été unanimement de sentiment qu'il convient de soutenir que d'après le droit universel des gens et des Nations actuellement suivi et adopté en Europe, les vaisseaux et pavillons neutres affranchissent les marchandises de propriété ennemie qui ne sont pas réputés de contrebande,

et qu'en conséquence les vaisseaux appartenant aux sujets de Sa Majesté l'Empereur et Roi naviguant sous notre pavillon peuvent librement transporter des marchandises innocentes qui appartiennent à des sujets d'une des nations belligérantes.

2) On a été unanimement de sentiment qu'il ne convient pas de citer ni de réclamer aucun ancien Traité entre l'Espagne et l'Angleterre relativement aux Pays-Bas Autrichiens parce que, outre qu'on pourrait révoquer en doute si ces traités peuvent opérer encore à présent, ils nous sont désavantageux à bien des égards.

L'on ne se souvenait même pas que jamais on aurait cité ces traités soit de notre part, soit de la part de l'Angleterre depuis que les Pays-Bas ont cessé d'appartenir à l'Espagne.

N'oublions pas qu'aux temps espagnols le commerce avec le Sud Amérique était réservé aux seuls Espagnols, la Castille d'Isabelle ayant fourni les fonds pour les découvertes de Colomb.

3) On a été de sentiment que nos sujets en réclamant les marchandises qui leur appartiennent dans le chargement des navires ostendais saisis ou retenus en Angleterre à l'occasion de la rupture entre la Grande-Bretagne et la République des Provinces-Unies, ne peuvent avec justice être condamnés aux frais de la détention et de la réclamation attendu qu'ils n'ont absolument pas pu prévoir cette rupture et qu'ils n'ont pas eu de temps moral depuis la date du manifeste de la Cour de Londres pour se précautionner à cet égard.

4) On a été unanimement de sentiment que ni dans cette réclamation ni dans aucun autre cas *il ne faut admettre de distinction entre les anciens et les nouveaux sujets de S.M.*, attendu que dans tous les Traités connus le mot de Sujets y est articulé indistinctement dans le sens le plus général dont il est susceptible, donc porte ouverte aux étrangers.

5) On a été pareillement de sentiment que dans le moment présent il ne *s'agit pas de faire aucun changement quelconque à nos anciennes ordonnances* concernant l'Amirauté parce que dans le fond elles sont inopérantes aussi longtemps que le Souverain des Pays-Bas n'est pas engagé dans une guerre par mer; mais lorsqu'il s'agira d'armer des vaisseaux en guerre et de donner des lettres de marque, il faudrait alors porter de nouvelles ordonnances sur ces objets et les rendre conformes aux principes reconnus et suivis aujourd'hui par les Puissances de l'Europe.

6) On a discuté (séance du 15 févr. 1781) *si l'ouverture de l'Escaut et la liberté de la navigation maritime jusqu'à Anvers* serait d'une grande utilité pour les Pays-Bas Autrichiens. Les sentiments ont été partagés mais la pluralité était pour l'affirmative. Ensuite on est entré dans l'examen de quelle manière il faudra se prendre pour parvenir à cette liberté et pour introduire une négociation en règle à cet égard vis à vis des Hollandais; il a été observé qu'il sera difficile de porter jamais les Hollandais à se relâcher sur l'exécution du Traité de Munster.

Qu'on ne peut pas compter sur les dispositions actuelles de l'Angleterre qui ne partent que d'un moment d'humeur aigre contre la République, et du désir ardent qu'a la Grande-Bretagne de nous détacher de l'alliance de la France,

Que ce ne serait que par le canal de cette dernière Puissance qu'on pourrait parvenir à gagner quelque chose des Hollandais; d'autant plus que c'est la France qui par un traité où engagement de l'an 1717 a garanti à la République l'exécution du Traité de la Barrière de 1715, même contre le Souverain des Pays-Bas; mais que dans les circonstances actuelles, la France qui fait cause commune avec les Hollandais ne les portera certainement pas à se désister des articles du Traité de Munster *qui leur sont avantageux en ce qu'ils nous sont nuisibles* ni à nous accorder des complaisances propres à augmenter notre commerce et notre navigation dont la République est et *sera toujours* la rivale la plus forte,

Qu'il est plus que probable que jamais on n'obtiendra rien des Hollandais sans de grands sacrifices à moins qu'ils ne se trouvassent dans la plus grande détresse, ce qui n'existe sûrement point à présent ⁽¹⁾,

Qu'abstraction faite de toutes ces raisons le seul moyen d'introduire une négociation avec les Hollandais serait de saisir quelque point territorial à l'égard duquel il pourrait s'agir de quelque cession compensatoire; que l'objet le plus propre serait la ville de Maestricht et son ressort, sur lesquels les Hollandais n'ont pas de droits fondés ni de titre légitime; que lorsque dans le siècle passé il était question de laisser suivre ce *Bijou* (c'est ainsi qu'on l'appelait alors), au Roi d'Espagne Charles II, Souverain des Pays-Bas, les Hollandais opposèrent l'arrêt interposé par la Maison d'Orange sur Maestricht et son territoire pour des prétentions pécuniaires qui ont été liquidées et satisfaites dans la suite de sorte que ce prétexte ne subsiste plus pour retenir Maestricht. Mais malgré tout cela on ne pourra rien effectuer sans le concours de la France qui, dans ce moment-ci, ne se prêtera vraisemblablement pas à embarrasser la République,

Que du reste ces objets étaient trop importants pour n'être pas approfondis et médités et qu'il n'était pas possible être résolus et terminés en une seule séance.

(1) On essaya d'intéresser Catherine II à cette question par l'envoi d'un navire russe à Anvers. Un coup de canon parti d'un fort hollandais du Bas-Escaut suffit d'arrêter cet élan.

7) Après cela on agita la question s'il convenait d'ériger *Ostende en Port Franc*. Un membre fut de sentiment que non, attendu que le commerce d'économie et d'exportation avait à présent toutes les facilités et les encouragements dont il pouvait avoir besoin; que le Port Franc à Ostende indisposerait ceux de Bruges et provoquerait leurs représentations; que d'ailleurs il ne serait plus possible d'avoir une bonne police du commerce à Ostende. (1)

Ce document nous donne un vaste programme d'action.

Vous dire quelle en fut la réalisation serait écrire l'histoire de l'activité économique et politique de notre pays au début du règne de Joseph II. On ne peut s'attendre à ce que je développe ce sujet dans les limites étroites d'une conférence. Elle supposerait le dépouillement des multiples liasses de documents du fonds ancien « Comité du Commerce » reporté à la Secrétairerie d'Etat et de Guerre et leur comparaison avec d'autres sources pour combler des lacunes. Il y aurait là matière à un travail qui tentera quelque jour, je l'espère, de plus jeunes historiens.

Je ne puis, dans les limites que me sont fixées, qu'indiquer les principaux objets traités dans ces archives du Comité du Commerce et, nonobstant l'absence de certaines pièces, reconstituer la trame des principales discussions.

Voyons d'abord comment la situation se présentait aux yeux des fonctionnaires qui étaient sur place.

Le bailli d'Ostende, Schuttij, semble résumer fin 1782 une situation qui durait depuis assez longtemps. Certaines firmes ostendaises, spécialement la firme Schulze (de Hambourg), Serruys (de Thourout), Ramm et Cie, envoyaient leurs commis (deux français) à Furnes ou à Loo où « ils comparaissaient devant le commissaire du Magistrat et sous les serments ordinaires ont fait admettre à la bourgeoisie en empruntant de faux noms des personnes qui se tenaient en France, qui avaient besoin de la bourgeoisie impériale afin de se faire respecter par d'autres puissances belligérantes... ils avaient engagé quantité de monde à prix d'argent pour, également sous des faux noms, se présenter au dit Furnes et Loo, tellement que ces magistrats ont ainsi par des faux préposées (sic) reçu une multiplicité du monde à la bourgeoisie, même plusieurs fois une et même préposé chaque fois sous un nom différent et faux... aussi quelques gens de ses

(1) Le 11 juin 1781 Ostende fut déclaré port franc par l'Empereur.

environs s'en faisaient un métier. Ces magistrats... en reçoivent encore journalièrement une quantité par procuration de sorte que si un Français, Anglais ou Hollandais sans jamais se rendre dans les Etats de S. M. croient nécessaire de se faire munir de la Bourgeoisie Impériale ils envoient tout uniment une procuration aux commissaires d'Ostende qui se chargent de procurer tout le nécessaire et envoient à ce fin un homme à la journée soit à Furnes ou à Loo, chargé quelquefois d'une demi-douzaine de procurations à la fois. »

Si j'étais muni d'autorité supérieure, je pourrais montrer que sur cent lettres accordées il n'y en a pas un vrai sujet de S. M. — de même que des serments de propriété et réclame de marchandises qui se font par nos commissionnaires il s'en trouverait 99 appartenant à des sujets belligérants.

Si que... nonobstant la guerre et les avantages qui s'accordent en abondance par S.M. l'Empereur le commerce se fait autant et plus chez les Puissances belligérantes que dans les Etats de S. M. vu que de couvrir la neutralité d'un navire se fait présentement à Ostende à raison de un, deux, ou trois cent florins.

...Dans les papiers que j'ai saisis chez Pierre Standaert, detenu le même et aurait fait réclame de plusieurs marchandises pris par les Anglais sur des sujets français et affirmé sous serment comme à lui appartenant, dans le temps que les propriétaires français réclament présentement le paiement comme réellement à leur appartenant ; je doute même s'il n'a pas la témérité de réclamer à ce sujet la protection du comte de Belgiojoso...

Voici maintenant (20 déc 1782) les observations que M^r de Gysperre met en marge de ce rapport pour en atténuer l'effet. Elles témoignent de l'esprit de liberté qui l'anime, mais bien plus encore, d'une vue supérieure de la situation et de ce qu'on peut en tirer pour l'avenir du pays.

Tandis que le Bailli se plaint d'admission à la Bourgeoisie par surprise et sous faux nom « la demande d'autorité faite par le Bailli serait une nouvelle inquisition propre à jeter le trouble et l'inquiétude dans tous les bureaux de négociants et capable de bouleverser tout le commerce d'Ostende et à le bannir même de ce port, qui tomberait dans un discrédit général.

« Il faut n'avoir aucuns principes pour faire une proposition semblable. Après cela le Bailli dit vaguement qu'il se fait beaucoup d'achats simulés de navires; il n'en indique pas les preuves; il fau-

drait selon lui compulser tous les bureaux des Notaires, et même tous les actes de Greffe de la ville d'Ostende pour le chercher; il ne demanderait pas mieux que d'être chargé d'une telle commission. Elle lui deviendrait certainement très lucrative.

« Il pose en fait qu'il se fait beaucoup d'actes simulés pour la neutralité des marchandises; que même toute la correspondance à ce sujet est pareillement simulée; il n'individue rien et ne nomme aucun négociant à la seule réserve de Schulze et Cie.

« Après cela le Bailli dit qu'il est encore une autre pratique des commissaires d'Ostende : Ils chargent, dit-il, à Bordeaux, Nantes, Marseille, Londres et autres ports, des navires simulés selon charte-partie et connaissance destiné sur Ostende. Le navire vient à la rade à la vue de la ville; le capitaine vient à terre avec sa chaloupe ou son canot, prend avec lui sa charte-partie, connaissance etc., se rend chez son commissaire l'avertir de son arrivée à la rade. Le commissaire forme de suite une autre charte-partie, change les connaissances sur Amsterdam, Londres ou un autre port, se rend chez un notaire ou devant commissaire du magistrat et affirme quelquefois sous serment que les marchandises sont réellement chargées à Ostende pour son compte propre ou du moins pour compte neutre, fait certifier le tout par les consuls des Puissances étrangères. Le capitaine avec ces nouveaux papiers et certificats retourne à bord de son navire, d'où il part et se rend à sa destination véritable qui doit être, dit le Bailli, quelque port d'une puissance belligérante; que la Ville d'Ostende ne profite ni des droits de port ni de quelque autre chose relativement à un tel navire... »

Il en cite un exemple à la marge par une copie de déclaration qui n'exprime « pas le nom du navire ni du capitaine, et ne parle d'aucune prestation de serment. »

Des faits analogues se passaient aussi dans certains pays étrangers — pas au Danemark ou en Toscane qui étaient rigides à ce propos — mais en Prusse. A Emden on délivrait aux Hollandais des lettres de bourgeoisie moyennant un ducat. Cela ne pouvait avoir d'autre but que de nuire à l'Angleterre.

Mais les Anglais avaient chez nous des gens qui les avertissaient; il y a donc aux archives la trace de certaines saisies de navires, des recours au plénipotentiaire en Angleterre, comte de Belgiojoso, des réponses qu'il reçoit de milord Sturmont, le ministre anglais. Voici une de ces affaires : une fregate espagnole et une française ont été

saisies et conduites à Leith, où on les a vendues avec leurs agrès, leurs canons, leurs munitions. Des négociants ostendais s'en sont rendus acquéreurs moyennant trois mille et dix livres sterling, poussant l'enchère plus haut que le gouvernement des Pays-Bas qui en avait envie. Quand il s'agit de sortir les vaisseaux du port, ils se heurtèrent à l'opposition du gouvernement anglais persuadé que les vaisseaux allaient être revendus à des belligérants. Cela durait depuis des mois, immobilisant ces capitaux et aussi une vingtaine de matelots envoyés à Leith pour prendre livraison des bateaux; leur pension et leur salaire couraient entretemps. Finalement nos Ostendais demandèrent de pouvoir revendre le bateau en Angleterre et de rentrer dans leur argent — ce qui ne fut pas commode à obtenir, mais se réalisa enfin.

J'ignore s'ils obtinrent indemnisation des frais de séjour et intérêts.

Il existe aux archives de nombreuses affaires analogues.

A Paris le ministre plénipotentiaire comte de Mercy Argenteau eut un succès complet, après des mois de discussion pour des navires « flamands » saisis.

Les fausses déclarations de nationalité, les faux serments de « réclame » de marchandises étant des délits, le comité du commerce en saisit le Conseil Privé seul compétent pour les directives à donner en ces questions de justice et de police.

De la part des Anglais les difficultés, les saisies de navires étaient fréquentes. Les réclamations de nos ressortissants aboutissaient chez le plénipotentiaire de l'Empereur Joseph II à Londres, le comte Barbiano de Belgiojoso, lequel en était obsédé. Il commença par demander des instructions précises au Comité du Commerce, puis suggéra des mesures dont le Comité ne voulut pas. Nos archives conservent les pièces d'une discussion serrée qui devint un drame du patriotisme belge. Nous nous y arrêterons.

C'est Belgiojoso, semble-t-il, qui ouvrit la discussion. Par une lettre du 23 février 1781 il demande au Comité :

1) Quels sont les sujets qu'un Souverain doit regarder comme siens ?

Réponse : Réserver la protection aux vrais sujets, anciens ou nouveaux établis dans les Etats de l'Empereur.

2) Si un navire neutre doit affranchir toute sa cargaison, à l'exception des marchandises de contrebande ?

La réponse a déjà été donnée le 21/VII/1780 et 8/II/1781.

La franchise du bâtiment affranchit la cargaison; ce qui a été accordé jadis aux Français, Hollandais, Portugais doit être accordé aux Impériaux.

Le 5 mars 1781 : il y a une démarche à faire auprès du gouvernement anglais. Belgiojoso n'aime pas de le faire. Si l'on n'obtient pas justice du gouvernement anglais (Lord Stormont) il faudra aviser à d'autres mesures pour assurer la liberté convenable aux sujets de Sa Majesté, et dans les ports les égards qui leur sont dus — et déjà renforcer les garnisons d'Ostende et de Nieuport.

Nous trouvons aussi au 2 septembre un mémoire de Crumpipen, secrétaire d'Etat et de Guerre, envoyant à Delpanceq un mémoire de Fitzherbert sur les plaintes que Français et Anglais portent contre la conduite de nos négociants. Aussi le conseiller Grysperre ira-t-il dans les ports voir si les capitaines sont domiciliés dans notre pays et quels bateaux ont depuis 1778 des lettres de mer enregistrées.

Le Conseil devra délibérer sur les marchandises de contrebande qu'il énumère et, si les navires peuvent transporter les marchandises de propriété ennemie, délibérer sur les actes de propriété des navires; on recommande de laisser toute liberté d'achat.

Il y a intérêt à ne protéger par le pavillon flamand que les navires appartenant réellement aux sujets de Sa Majesté.

Quant aux capitaines : prendre si possible un sujet de S. M. ou sinon un capitaine postiche. Il est encore question de l'acte de jaugeage, du rôle d'équipage, des passeports, des charte-parties, du conaissance, des manifestes ou cargos...

Pour répondre aux insstances de Belgiojoso qui veut un nouveau règlement et commence à réclamer l'unification des pavillons, nous avons en date du 6 avril 1782 un mémoire joint au rapport du Comité du Commerce sur la Police Maritime. J'en rappelle ici l'essentiel.

Faut-il conserver l'antique simplicité de nos Lettres de Mer telles qu'on les emploie depuis un siècle ? — ou bien les faire sur des modèles nouveaux dans le genre de celles d'autres Puissances, et faire ainsi de grands changements dans la Police Maritime. Le mémoire est pour le statu quo; car les dispositifs adoptés par les Puissances étrangères n'ont pas fait respecter ces navires par les armateurs anglais mieux que les nôtres.

Avec nos anciennes formules et dispositions maritimes nous venons d'avoir un accroissement inoui de notre commerce; de 25

navires naviguant sous notre pavillon en 1778, soit 81 entrées au Port d'Ostende, nous en avons eu 358 en 1779 (la proportion passant de 6 à 17);

886 en 1780 : proportion 6 à 44 par rapport à 1778;

1955 en 1781, soit de 6 à 97 $\frac{3}{4}$ par rapport à 1778, grâce à l'érection d'Ostende en port franc — et à l'entrée en guerre de la Hollande, et au total 3000 vaisseaux de tout pavillon.

S'il y a la dedans des navires masqués ce ne peut être qu'une infime proportion et cela n'atteint pas le gouvernement qui loin de les favoriser se refuse à leur donner aucun appui. Un esprit de commerce et d'initiative s'est développé dans le public; des gains énormes réalisés. Il serait maladroit de ruiner cet esprit, de supprimer ces gains et de déconsidérer nos négociants.

Voici surtout les remarques pénétrantes de M. de Grysperre écrivant à M. Delplancq — un autre as du Comité — le 21/VI/1782 (liase 2080 fasc 2 ou 35 de la Secr. d'Etat).

« S. Exc. le Comte de Belgiojoso dans la lettre du présent mois de juin 1782, convient « in verbis » que toutes les puissances belligérantes respectent maintenant le Pavillon maritime impérial et la propriété des sujets de S.M.

» Cela étant on ne croit pas qu'il soit bien important ni bien nécessaire de porter dans l'état actuel des choses un Règlement quelconque pour la Police de notre Navigation. « Mais, dit-on, il s'agit d'empêcher les étrangers de partager notre commerce et les profits que les circonstances actuelles peuvent nous procurer; l'expérience de tous les jours ayant convaincu par ces abus de la part de quelques-uns de nos négociants temporairement établis chez nous, que la moitié du commerce maritime qui se fait actuellement sous pavillon flamand appartient aux sujets des puissances belligérantes qui, non contents de l'exposer et de le compromettre pendant la guerre, le changeront d'abord après la Paix en arborant le leur véritable. »

» On ne craint pas d'énoncer un paradoxe en assurant que sans ce secours des commerçants et navigateurs étrangers nous n'aurions presque pas profité des circonstances avantageuses et uniques de la présente guerre puisque nous n'avions ni vaisseaux ni matelots en assez grand nombre pour suffir à la vingtième partie des besoins du commerce, et que le nombre de vrais négociants qui faisaient un commerce un peu étendu et pour leur propre compte était si petit chez nous qu'il ne pouvait faire de sensation un peu marquée; il est évident

que dans cet état d'extrême médiocrité nos efforts ne pouvaient être que faibles, et que les autres puissances neutres auraient étouffé notre pavillon dans sa naissance si nous avions eu la maladresse de fermer trop rigoureusement la porte aux commerçants étrangers qui tournaient leurs vues vers nos Ports et notre Pavillon, qui nous envoyaient des vaisseaux et des marchandises en foule.

» En s'intéressant avec nos sujets dont ils ont éveillé le courage et l'industrie en étendant leurs vues et leurs spéculations et en leur montrant des ressources de toute espèce qui leur étaient inconnues jusqu'alors, quel mal est-il résulté de cela pour notre Pavillon? puisque après cinq années de guerre entre les Puissances maritimes ce Pavillon est aujourd'hui généralement respecté; que pas un seul vaisseau n'a encore été juridiquement convaincu d'avoir une propriété masquée, ni été confisqué de ce chef, quoique depuis le commencement de la guerre on ait prétendu que le nombre des vaisseaux masqués était très considérable.

» Notre Pavillon est présentement connu et recherché partout; le nombre de vrais nationaux des Pays-Bas qui achètent des vaisseaux pour leur propre compte augmente de jour en jour, l'esprit de navigation et de commerce gagne de proche en proche et de plus en plus. Et quand bien même nous ne conserverions à la Paix que le quart des vaisseaux qui naviguent actuellement sous le pavillon flamand, il serait toujours vrai de dire que nous avons immensément gagné par la présente guerre, et que le nombre de nos vaisseaux nationaux est augmenté au delà du décuple et que celui des commerçants s'est accru à l'infini et s'accroîtra encore.

» D'après toutes ces considérations on ne peut que continuer à penser qu'il serait fort dangereux d'innover dans le moment présent quelque chose à la Police de la navigation et de notre commerce maritime, — et s'en rapporter aux raisons qui ont été amplement déduites sur cette matière.

» En se tenant toujours au principe de refuser toute protection quelconque à tous ceux qui seront trouvés impliqués dans des manœuvres indirectes et suspectes, mais en même temps en évitant scrupuleusement de discréditer nous-mêmes notre Pavillon par des soupçons généraux ou par des aveux qui pourraient accréditer de tels soupçons.

» D'ailleurs quelque règlement qu'on puisse porter on ne parviendra jamais à empêcher que quelques-uns de nos vrais sujets ne s'entendent avec des étrangers et ne leur prêtent leur nom en mille

manières différentes. Ce sont là de ces conventions particulières et clandestines que l'intérêt réciproque des contractants rend si secrètes que toute la vigilance des lois et toutes les précautions possibles ne sauraient ni les découvrir ni les prévenir...

» Si cependant, nonobstant les raisons ci-dessus déduites la volonté de S.M. était de faire absolument quelques changements à la Police de nos papier de mer, le soussigné croit que le pied proposé par ses rapports du 25 mai et du 18 août 1781, qui font partie des pièces relatives à cette matière, serait le moins nuisible et le moins dangereux pendant la durée de la guerre actuelle. Et que soit pour la question d'obliger tous navires portant nôtre Pavillon à prendre des passeports outre les lettres de mer, la forme des dits passeports ne saurait être trop simple; que si on veut que les passeports soient à terme, il convient que ce terme ne soit pas moindre que pour trois ans sans y ajouter aucun lieu de destination pour ne pas gêner les spéculations des navigateurs ou les empêcher de profiter des occasions favorables qu'ils peuvent rencontrer dans les ports étrangers, et pour ne pas avoir l'air de pénétrer leurs desseins de commerce qui doivent être libres et secrets.

» Telles sont les observations que le soussigné a cru de son devoir indispensable de mettre sous les yeux du gouvernement général dans cette matière aussi importante que délicate sur laquelle il n'a cessé de réfléchir continuellement et de se procurer toutes les notions possibles. »

En suite de cela nous avons une ordonnance impériale du 12-XII-'82 dont quelques exemplaires imprimés subsistent (C.Pr. 483). Je la résume :

Tous les sujets de l'Empereur aux Païs-Bas qui possèdent des navires de mer devront dans les 6 semaines les déclarer à l'Amirauté à Ostende, Bruges ou Nieuport selon que les Lettres de mer sont de l'une de ces villes, indiquant nom, qualité et tonnage, en quel pays il fut construit ou acheté avec preuve, nom du capitaine, région où est le bateau, date et lieu des Lettres de mer. 200 florins d'amende si déclaration n'est pas faite en temps prescrit.

Pour les acquisitions postérieures se munir de Lettres de mer validées à l'un des trois bureaux susdits à peine de nullité et avec déclaration séparée comme celle ci-dessus et sous même pénalité.

En cas de vente, la déclarer dans la quinzaine en restituant les Lettres de mer — ce, à peine de confiscation de la valeur du navire et amende de quatre mille florins dont le tiers ira au dénonciateur.

Le 4^e article est le plus important.

Ceux qui seront convaincus d'avoir prêté leur nom pour couvrir ou masquer une propriété étrangère de navire en tout ou en partie, en obtenant des Lettres de mer dans ce pays; ainsi que ceux qui auront cédé, prêté ou laissé servir leurs Lettres de mer pour d'autres navires que celui pour lequel ces Lettres auront été originellement expédiées; ceux qui auront altéré ou changé en manière quelconque leurs Lettres de mer; ceux qui navigant sous pavillon de ce pays seront munis et se serviront en même temps de Lettres de mer étrangères ou se serviront de congés, passeports ou autres expéditions étrangères pour leurs navires; encourront chacun pour chaque cas une amende de 6.000 florins, de même que chacun de Nos sujets qui y aura copéré, participé, et le tiers de cette amende sera au profit du dénonciateur.

Les cas de cette nature antérieurs à la publication de la présente ordonnance resteront soumis aux peines ordinaires.

Voici la finale : « Si donnons en mandement à nos très chers et féaux les Chancelier et Gens de Notre Conseil de Brabant; Gouverneur de Limbourg et à tous autres Nos Justiciers Officiers et Sujets auxquels ce regardera, de garder, observer, etc. Notre ordonnance : En témoignage de quoi Nous avons fait mettre à ces présentes le grand Seel de Feu Sa Maj. l'Impératrice Reine apostolique Notre très chère Mère et Dame de glorieuse mémoire, duquel nous nous servirons jusqu'à ce que le notre soit achevé. » (...et il y a trois ans qu'elle est morte !...)

Il faudrait un chapitre spécial et considérable pour détailler les initiatives belges privées à cette époque.

C'est d'abord la mission dirigée par le baron de Beelen qui va s'enquérir des diverses possibilités commerciales qui s'ouvrent aux Etats-Unis pour nos nationaux, maintenant qu'est supprimé le monopole de commerce et d'industrie que l'Angleterre s'était réservé du côté de ses colonies. La mission (que j'appellerai belge pour faciliter la compréhension) suivra le Congrès dans ses déplacements : Boston, Philadelphie; etc., puis une Maison « belge » est créée aux Etats-Unis.

On propose une traité de commerce avec les clauses de la nation la plus favorisée. D'autre part une mission va aux Etats barbaresques pour y nouer des relations commerciales.

Je vois qu'une tentative est faite d'établissements à Madagascar. Une autre étudiera les possibilités de créer une voie commerciale à travers l'isthme de Suez. Il n'est pas question de percer cet isthme !

Je signale encore la tentative d'acquérir une colonie.

On cherche à acheter l'île de Tobago.

Bref nous assistons à une éclosion du commerce de nos Pays-Bas qui prend l'allure d'une explosion.

Le gouvernement sait qu'une grande partie des vaisseaux qui ont afflué à Ostende et y ont pris notre pavillon, reprendront leur pavillon originaire sitôt la guerre finie. Mais dut-il n'en rester chez nous qu'une fraction, le branle aura été donné, des initiatives commerciales prises, de gros gains réalisés. Déjà alors M. Romberg (le propriétaire du Château de Beaulieu) avait une flotte d'un centaine de navires, dont quelques négriers; M. Verhaeghen en a écrit l'histoire. Le gouvernement de Charles VI le fit baron pour l'aide apportée par ses vaisseaux à l'Etat.

En même temps qu'il insistait pour un nouveau règlement de notre commerce maritime, le ministre plénipotentiaire à Londres, Barbiano de Belgiojoso voulait unifier les pavillons impériaux en supprimant les pavillons particuliers aux Pays-Bas. Il y revient à plusieurs reprises. Nous avons plusieurs de ses lettres. Voici celle où il prend position le plus nettement. Je la reproduis en allant à la ligne pour mieux distinguer ses divers arguments.

Après avoir rappelé les pertes de fret causées par le fait que des bâtiments français naviguent sous pavillon flamand sans toucher les ports de Flandre, il se demande « s'il ne serait pas plus utile et plus honorable pour les bâtiments des Pays-Bas autrichiens de les obliger à arborer le Pavillon Impérial et Royal au lieu de celui des Provinces qu'il portent à présent, beaucoup moins respecté et moins connu

et qui par sa ressemblance au pavillon hollandais⁽¹⁾ sert souvent d'encouragement aux capteurs pour l'arrêter, ou d'excuse lorsqu'on veut les rendre responsables des suites;

à mon faible avis, indépendamment de l'exemple de toutes les autres grandes puissances maritimes et commerçantes qui n'ont qu'un seul pavillon,

(1) Ressemblance au loin seulement, tous deux étant formés de 3 bandes perpendiculaires à la hampe : rouge-blanc-jaune (Fl.); rouge-blanc-bleu (Holl.).

je crois qu'on ne saurait faire assez connaître dans toutes les mers le pavillon impérial et royal,

quelques négociants des Pays-Bas en font déjà usage, comme Mrs Romberg et Cie, mais je sais que les armoiries ne sont pas exactement celles adoptées à Vienne par la chancellerie d'Etat sous le règne actuel. »

Puis il rappelle qu'on travaille aux Pays-Bas à un règlement de Police pour nos vaisseaux dans le goût de ceux des autres nations et de ce qui est pratiqué pour le Littoral autrichien de l'Adriatique ou de Toscane.

Cette lettre fut adressée à S. Exc. le Chancelier de Cour et d'Etat, comte de Stahremberg, à Bruxelles, le 24 juillet 1781. Elle fut renvoyée au Comité du Commerce pour un rapport que nous trouvons dans le fasc. 13 du n° 61 de l'ancienne liasse du Comité du Commerce, devenue le 2180 de la Secrétairerie d'Etat et de Guerre (arch. du Roy. Brux.) sous le titre : S'il convient que les bâtiments des Ports de Flandre arborent le Pavillon I. et R. Il est daté du 11 sept. 1781 et approuvé par tous les membres du Comité.

Ce rapport me paraît un chef d'œuvre de finesse administrative, amenant, après certaines concessions polies au ministre plénipotentiaire, des conclusions fort nettes et documentées pour le statu quo, avec une ligne de retraite destinée à sauver le minimum si l'adversaire, dont ils connaissent la pertinacité — et l'influence — l'emportait à Vienne.

Après avoir reproduit la lettre ci-dessus de M. de Belgiojoso ils y répondent d'abord par un déclinatoire de compétence :

« L'usage de l'ancien pavillon flamand est une chose qui dérive vraisemblablement à ce que la constitution, les lois ou plutôt la coutume à cet égard n'ont pas été changés lorsque ces Provinces ont été annexées d'abord à la monarchie espagnole⁽¹⁾ et ensuite à la monarchie autrichienne.

» Il est probable que les navires flamands n'ont pas employé le pavillon espagnol⁽²⁾ lorsque ce pays-ci appartenait aux rois d'Espagne, et que sous le règne de Charles VI de glorieuse mémoire on aura

(1) Le pavillon, d'après ceci, fut bien celui du « comté » de Flandre.

(2) D'autant plus que le commerce essentiel d'Espagne avec les 2 Indes était réservé au seul pavillon castillan, sous lequel seul avait été découverte l'Amérique; les ressortissants des autres pays soumis aux rois d'Espagne — les nôtres spécialement — n'avaient accès en Amérique que moyennant séjour et « naturalisation » en Espagne.

laissé subsister cet usage qui a continué jusqu'à présent, peut-être sans que la question ait été mise sur le tapis.

» Au reste comme les objets de ce genre tiennent à la police supérieure, à la législation et aux Règles des Amirautés exercés dans nos ports par des magistrats qui sont sous le ressort du Conseil Privé et qu'il ne se trouve rien la-dessus dans les archives du Conseil des Finances, nous nous bornerons à quelques remarques accidentelles.

» Nous convenons de la justesse des remarques de S.E.M. le comte de Belgiojoso quant à la théorie; mais il nous paraît que dans la crise actuelle d'une guerre maritime il y aurait des inconvénients d'obliger nos navigateurs flamands de quitter le pavillon auquel ils sont habitués pour en arborer un autre; la plupart de nos navires sont en mer et quelques-uns dans des parages fort éloignés. Ces derniers ne pourraient être informés de l'innovation; ils reviendraient sous l'ancien pavillon assez longtemps après qu'on se servirait du nouveau; et si les armateurs des puissances belligérantes les arrêtaient sous quelque prétexte que ce soit, les intéressés se figureraient que la circonstance du pavillon y aurait contribué.

» D'ailleurs ce changement dans le moment d'une guerre pourrait jeter de l'inquiétude dans l'esprit de nos négociants et navigateurs, qui s'imagineraient peut-être aussi qu'on ne leur ferait abandonner l'ancien pavillon que parce qu'il y aurait des difficultés à le protéger.

» Tous les Etats voisins sont habitués à ce que les navires des ports flamands se servent de leur ancien pavillon; il peut même se présenter des cas où l'on distinguerait la navigation flamande d'avec celle du Littoral adriatique.

» En supposant qu'on fût dans le cas de se prévaloir du Traité de Marine de 1650 avec les Hollandais ou du Traité des Pyrénées avec la France, ces traités ne sont applicables qu'aux navires flamands en particulier.

» La déclaration du Roi de France du 16 mai 1769 relative aux droits de fret ne concerne pas les habitants des Pays-Bas sujets de S.M. qui doivent jouir de l'exemption du droit de 100 sols par tonneau et de même qu'en jouissent actuellement les Nations du Nord les plus favorisées et tant et si longtemps qu'aucune autre Nation du Nord en jouira.

» D'un autre côté le pavillon flamand qui « par lui-même est un pavillon général et national pour les Pays-Bas », se trouve soumis à des restrictions auxquelles le pavillon des navires de l'Adriatique n'est

point assujetti, pour le commerce des Indes orientales. Si l'on voyait les navires flamands prendre le même pavillon que ceux de Trieste, cela pourrait faire soupçonner quelque dessein caché de jouir de tous les avantages et de s'exempter des restrictions de la navigation flamande et triestaine en les confondant dans un pavillon uniforme.

» Ces considérations semblent militer pour ne pas faire d'innovation là-dessus quant au présent, et peut-être même quant à l'avenir.

» Si quelques négociants de ce Pays ont fait usage d'un nouveau pavillon, il se peut que ce n'est pas à la connaissance des magistrats de nos Ports; et pour autant qu'il serait décidé qu'on s'en tiendrait provisionnellement à l'ancien pavillon dans les Ports de Flandres, il serait bon que ce défaut d'uniformité n'eût pas lieu.

» D'ailleurs si les armoiries de ce nouveau pavillon ne sont pas exactement les mêmes que celles qui ont été prescrites pour les bâtiments de Trieste et du Littoral, la confusion qui résulterait de cette bigarrure pourrait excuser des prétendues méprises de la part des armateurs des Puissances en guerre.

» Il paraît que, supposé qu'on voulût faire accepter un nouveau pavillon par la suite aux bâtiments flamands, il pourrait y avoir convenablement dans les armoiries de ce nouveau Pavillon impérial quelque différence qui distinguerait les Flamands d'avec les Triestins, comme cela se pratique à l'égard des monnaies des Provinces allemandes et belgiques (il y a même plusieurs de nos navigateurs qui au milieu du Pavillon national des Pays-Bas portent l'aigle impérial avec l'écusson d'Autriche et de Bourgogne.)

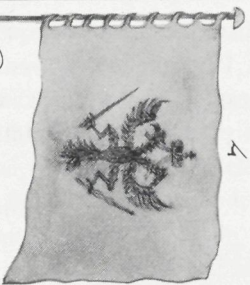
» Mais entretemps il semble aussi que le meilleur moyen actuel de faire respecter l'ancien Pavillon flamand consiste dans les précautions qui seraient proposées pour que les papiers de bord soient en règle, et que tandis qu'on reproche aux navires flamands des abus et des irrégularités il ne serait pas convenable de faire cesser la différence de Pavillon qui les distingue d'avec les Triestins.

» Nous estimons que le Conseil Privé pourrait être chargé de consulter ultérieurement sur ces objets ».

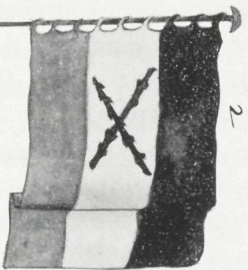
Une note signale que « ce document sera expédié le 9 Octobre à Vienne et on attendra la décision de S. M. sur la matière. Entretemps, comme il résulte d'une lettre de M. le Comte de Belgiojoso que quelques négociants du Pays ont fait déjà usage du Pavillon I et R. nommément Mrs Romberg et Cie, j'ai été chargé d'éclaircir ce fait; en conséquence j'ai remis à M^r R. la note ci-jointe, qui y a fait la

EXTRAIT d'une feuille imprimée aiant pour titre

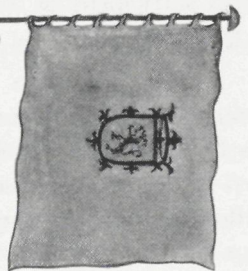
CARTE NOUVELLE de tous les Pavillons du monde, corrigée de
toutes les précédentes fautes.



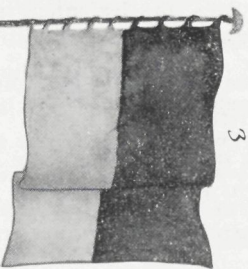
Pavillon Impérial.



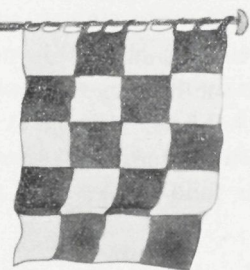
Pavillon de Marine.



Pavillon de Garde Impériale.



Pavillon d'Armée.



Pavillon de Cosaques.

réponse qui y est conservée en marge, et l'on y voit qu'en effet la plupart des navires de M^r R. portent Pavillon jaune avec un double aigle noir surmonté des couronnes Imp. et R. Son Alt. me charge, Monsieur, de vous remettre cette pièce pour votre information et celle du Comité.

Bruxelles 9 8bre 1781.

Signé : Crumpipen.

A Monsieur le Trésorier Général (Delplancq).

Celui-ci envoie les pièces à Gryspere; elles retournent chez Delplancq, qui les remet de nouveau à Gryspere « pour les annexer aux autres qu'il a maintenant en mains sur le même sujet ». On voit que l'affaire, ici, se centralise chez M. De Gryspere.

Une note marginale dit ceci : « On demande si les navires de Mrs Romberg et Cie portent le pavillon flamand ou s'il est vrai comme on le dit qu'ils ont le Pavillon impérial; enfin quelles sont les couleurs, les marques distinctives de ce Pavillon et s'il est le même que le Pavillon sous lequel s'expédient les navires autrichiens de Trieste. »

Voici la réponse de M. Romberg (Elle porte en marge la question posée le 9 8bre 1781):

« La plupart de mes navires portent le pavillon jaune avec un double aigle noir portant les couronnes I. et R. — quelques-uns seulement pour lesquels il ne se trouvait pas de toilles jaunes au moment de leur expédition ont encore le Pavillon flamand sur lequel l'on a peint au milieu de la raye blanche un aigle noir Impérial.

» Quelques bâtiments flamands autres que les miens portent encore Pavillon blanc avec la Croix de Bourgogne.

» Je crois que le Pavillon jaune avec le double aigle noir couronné est celui que portent les navires de Trieste.

» Les négociants des Pays-Bas qui demeurent hors de la Flandre ont le choix du Pavillon Flamand et du Pavillon Impérial. »

(Ceci est dans le fasc. 12 de la liasse 2180 de Secrétairerie d'Etat et de Guerre).

Ainsi, au lieu d'un Pavillon, *nous en avons cinq* :

le Pavillon flamand simple rouge-blanc-jaune,

le même avec croix de Bourgogne sur le blanc,

le même avec aigle impériale sur le blanc,

l'aigle impériale couronnée sur fond jaune,

la grande croix de Bourgogne sur fond blanc.

Nous ne sommes pas au bout de nos découvertes et de nos surprises.

Je trouve dans le fasc. 9 ou 41 de la même liasse 2180 cette lettre du 6 déc. '81 de Crumpipen : « Le chancelier de Cour et d'Etat a communiqué au Comte de Starhemberg les intentions de l'Empereur concernant le Pavillon flamand; j'ai ordre de vous le remettre pour que le Comité informe S.A. de ses observations. »

A cela étaient jointes la lettre de Belgiojoso et la réponse du Comité.

Par la suite je trouve une note du 18 déc. 1781.

Les navires ne portent pas les mêmes Pavillons; et on devra revenir sur ce sujet. Il faudrait avoir du magistrat d'Ostende des éclaircissements tout prêts sur les points suivants :

Si les navires d'Ostende, Bruges, Nieuport... Gand, Brabant et autres endroits du Pays portent divers pavillons;

si ceux-ci sont pareils à ceux figurés sur la feuille ci-jointe et éventuellement en quoi ils en diffèrent;

enfin quelles sont les remarques ou propositions dont cette matière serait susceptible.

On pourrait mieux juger ce qu'il peut y avoir à faire quand on aurait l'avis du magistrat d'Ostende.

On pense en général que pour avoir cet avis avec moins d'éclat M. de Grysperre pourrait envoyer « cette » feuille des Pavillons figurés en demandant l'avis dont il s'agit. (Elle reproduisait des extraits d'un album des pavillons).

La feuille de 7 pavillons qui existe aux archives dans cette liasse 2180 n'a donc pas été envoyée à l'Empereur, comme le croit M. Cuvellier; c'est celle qui, concordant avec la note ci-dessus du 18 décembre, devait servir à s'informer silencieusement des divers pavillons en usage en les confrontant avec ces exemplaires.

La double feuille nous présente 7 dessins coloriés de pavillons dont l'Impérial est à fond jaune mais avec 5 stries noires et une aigle impériale assez maigre, sans surcharge de blason.

En plus des 5 pavillons signalés plus haut, ce tableau y ajoute un pavillon d'Ostende jaune et rouge; un pavillon de poupe, de Flandre, jaune avec un lion noir dans un cadre fleurdelysé et le damier brabançon rouge et blanc. Ces deux derniers concordent aussi (comme les 2 tricolores) avec le Tableau des Pavillons, édité en 1737 chez Van Kieboom à La Haye.

Comme il faudrait y ajouter les pavillons de Bruges et de Furnes, — car des navires arborent ces pavillons — et peut-être celui de Gand, nous arrivons au joli total de dix ou onze drapeaux maritimes officiels! C'est beaucoup pour un petit pays et pour si peu de ports (Anvers étant fermé).

Il est normal de dire « qu'on devra revenir sur ce sujet. »

Je trouve encore aux archives du Royaume, fasc. 9 du 2180 de Secrét. d'Etat et de Guerre, un extrait de la dépêche de S.E. M. le Comte de Belgiojoso, du 25 Xbre 1781, concernant en général la Police de la Navigation :

« Sur l'article d'un Pavillon Impérial uniforme, ayant déjà eu l'honneur de soumettre mes idées antérieures à V. Alt. il ne me restera rien à ajouter ici, sinon de désirer que ce qu'elle m'a dit avoir proposé à la Cour à cet égard puisse être effectué le plus tôt possible.

» Son uniformité produirait un grand bien pour autant qu'elle pourrait s'accorder avec les anciens usages des Pays-Bas; et il n'est pas à moi de décider si le mal qui résulterait en s'en écartant à cette occasion ne serait pas grandement inférieur au bien dans ses effets.

» Nous serions la seule Puissance qui ait deux Pavillons différents comme nous sommes la seule qui ait trois espèces de monnaies; mais cette dernière diversité n'étant relative qu'à l'intérieur de nos Provinces, séparées les unes des autres, ne mérite-t-elle pas l'attention souveraine comme celle du Pavillon dont les effets bons ou mauvais regardant les pays étrangers et surtout les mers les plus éloignées des deux Indes seraient plus fortement senti. »

Comme on le voit, cet Italien ignorant de nos traditions nationales, commence par cette proposition impossible à réaliser : uniformiser — tout en n'uniformisant pas les anciens usages dont on lui a montré la nécessité. Puis il lâcherait même ce bien par souci d'uniformité. Il ne verra que cela dans toute sa politique : périsse notre existence et la forme séculaire de notre pays plutôt que le principe d'uniformité. Il le réalisera à la lettre. C'est lui qui sera l'âme damnée du Joseph II réformiste; de ses maladresses sortira la révolution brabançonne et Joseph II dira un jour au prince de Ligne : votre pays m'a tué. Quant à Belgiojoso qui devint en 1783 ministre plénipotentiaire à Bruxelles, pour notre malheur, il n'osait presque plus sortir de chez lui, sur la fin de sa carrière chez nous, sans risquer la mort, rappelle Gachard (Biogr. nat^{le} : art. Belgiojoso). On se doute de ce qui adviendrait de notre vieux drapeau le jour où il serait maître.

On est d'autant plus étonné de son entêtement à cette date du 25 déc. 1781 que depuis un mois la réponse de Joseph II avait tranché la question, si du moins les dates données à sa lettre par M. Cuvelier sont exactes, car le document auquel il fait allusion, sans en donner de référence ne figure pas ou ne figure plus dans les liasses des archives ayant trait à cette question.

Autre hypothèse : c'est qu'on aurait jugé plus prudent à Bruxelles de n'en pas souffler mot à l'ambassadeur Belgiojoso à Londres.

Mais il nous faut revenir un peu en arrière et parler d'une démarche assez étonnante de M. de Grysperre auprès de M. de Crumpipen, secrétaire d'Etat et de Guerre à Bruxelles le 24 septembre 1781.

Alors qu'il a signé le 12 sept. avec l'unanimité du Conseil du Commerce ces conclusions d'un statu quo pur et simple pour le présent et pour l'avenir dans la question du pavillon traditionnel à maintenir pour nos pays, voilà que le plus « national » de ces conseillers y suggère des modifications. M. Cuvelier en déduit que M. de Grysperre veut « faire sa cour » à l'Empereur et lui sacrifie ainsi nos privilèges et traditions historiques. S'il avait lu les rapports et notes confidentielles ou autres qui se trouvent dans les liasses qu'il cite, il ne donnerait pas un jugement aussi contraire aux documents. Il semble au contraire que des renseignements auront fait croire à Grysperre qu'il se heurtait à une opposition très puissante auprès de l'Empereur, spécialement de la part de ce Belgiojoso, assez écouté de Joseph II puisque bientôt on le verra à la tête du gouvernement de Bruxelles; et il aura cru bon de jeter du lest, et pour sauver quelque chose, de proposer une mesure « middelmaticque ».

Voici sa lettre. M. Cuvelier la cite d'après Gachard, dit-il. Celui-ci pourtant n'en donne que le commencement que M. Cuvelier supprime, — et l'on comprend pourquoi : ce début contredit carrément sa thèse sur l'origine espagnole de notre drapeau. Je commence par donner ce début d'après Gachard. (Etudes et Notices... II, 397).

Le Comté de Flandre a eu de tout temps son pavillon propre et national; ce pavillon est composé de trois bandes de largeur égale; celle du dessus est rouge, celle du milieu est blanche et celle du dessous est jaune.

Sous les princes de la maison de Bourgogne on a souvent porté dans la bande blanche de ce pavillon qui en forme le milieu une croix de Bourgogne ou croix de S. André rouge, en sorte cependant

qu'il était absolument libre à chacun de prendre cette croix de Bourgogne ou de ne la point prendre; dans tous les cas le pavillon flamand demeurait le même et il n'a reçu aucun changement quelconque sous les rois d'Espagne.

Après la séparation des Sept Provinces-Unies et leur établissement en république, le pavillon flamand est devenu le pavillon *général et national* des Pays-Bas Autrichiens en conservant toujours les mêmes couleurs; et la République des Provinces-Unies a pris aussi un pavillon général composé de trois bandes de largeur égale et dont celle du dessus est rouge, celle du milieu blanche, celle du dessous est en bleu foncé.

On sait que les Pays-Bas appartenant à l'auguste maison d'Autriche forment encore aujourd'hui un cercle particulier de l'Empire, connu sous le nom de cercle de Bourgogne, sous les conditions énoncées dans la transaction d'Augsbourg du 26 juin 1548 par lequel ce cercle fut érigé.

M. Cuvelier commence sa transcription ici :

« Les Pays-Bas depuis leur réunion, n'ont jamais cessé d'être considérés comme un Etat et un ensemble particulier, distinct et séparé ayant sa manière d'être, ses loix, constitutions et traités propres, qui n'ont jamais été confondus avec ceux des autres Etats de la monarchie espagnole ni avec les autres Etats de l'auguste maison d'Autriche en Allemagne et ailleurs. Ces mêmes Pays-Bas ont aussi conservé jusqu'à ce jour leur pavillon propre et national... »

Si ceci n'est pas un plaidoyer ferme et motivé pour le drapeau traditionnel, qu'est-ce que c'est ?

(Gachard arrête ici sa citation)

» ...qu'il paraît à tous égards convenable de leur conserver quand au fond; mais il semble qu'en même temps il convient d'y ajouter une marque caractéristique du grand Prince qu'ils ont le bonheur (!) d'avoir aujourd'hui comme Maître, et qui leur est si cher à tant de titres. Cela pourrait se faire en plaçant au milieu dudit pavillon l'aigle double impérial couronné avec l'écusson aux armes d'Autriche, de Lorraine et de Bourgogne tel qu'on le voit sur le nouveau souverain d'or frappé aux coins de S.M. comme souverain des Pays-Bas. » (Conseil Privé 683).

Le prince de Starhemberg, ministre plénipotentiaire, envoya le dossier à Vienne dès le 9 octobre 1781.

La réponse à dû causer un grand soulagement à Bruxelles. M. Cuvelier la résume :

Le 22 novembre, Kaunitz fit savoir à Bruxelles qu'il avait mis ce dossier sous les yeux de l'Empereur, dont les réflexions méritent d'être épinglées tant elles sont caractéristiques des dispositions de Joseph II à cette époque.

Joseph II estimait qu'il n'était nullement nécessaire de modifier le pavillon flamand qui avait le grand avantage d'être reconnu de longue date par les puissances étrangères. Il fallait donc maintenir le statu quo en notifiant simplement aux pays en guerre les *divers pavillons* des Pays-Bas. Outre le pavillon national il y avait en effet des navires qui arboraient le drapeau de la ville d'Ostende, d'autres celui de Bruges, de Nieuport, etc.

Lorsque la paix sera revenue on verra s'il y a lieu d'apporter des modifications au pavillon belge, mais pour les motifs allégués par le Comité du Commerce « il sera toujours convenable de le distinguer de celui des autres Etats de Sa Majesté. Nos Flamands n'y perdront rien, ajoute l'Empereur, vu que la pavillon de Trieste n'empêche pas plus que le leur l'arrêt ou la saisie des vaisseaux lorsque d'après les principes du droit des gens ou ceux que les puissances belligérantes s'arrogent d'établir, la cargaison en est réputée de contrebande, et qu'après tout, le pavillon flamand, quoique blasonné différemment de celui de Trieste, n'en est pas moins que celui-ci un pavillon impérial et royal. »

M. Cuvelier ne dit pas où il a trouvé ce texte important. Il continue ainsi : « Les ordres de l'Empereur furent exécutés dès les premières semaines de l'année 1782. La Belgique conservait son drapeau national et la question paraissait arrangée à la satisfaction générale... »

Ce qui veut bien dire que l'on gardait l'ancien tricolore rouge-blanc-jaune avec ou sans la croix de Bourgogne en surcharge sur le blanc. Mais il se contredit en présentant comme officielle dès lors une grande aigle écussonnée aux armes du cercle de Bourgogne, sur l'ancien tricolore. La contradiction est flagrante entre le texte et la gravure. Lequel des deux a raison ? Car personne n'a fait remarquer à l'auteur cette opposition, m'a dit M^{me} Cuvelier. Je crois que c'est la gravure qui est dans le vrai, si je m'en rapporte à un témoignage ultérieur qui, en 1785, présente dans une note ce drapeau tricolore à l'aigle avec la mention « autorisé par l'Empereur ».

Y a-t-il moyen de concilier les deux énoncés? Peut-être.

Ne serait-ce pas un déploiement plus grand de l'aigle que Romberg, le 9 8bre 1781, disait « peint au milieu de la raye blanche » dans la série de cinq drapeaux qu'il disait usités (premier des 10 en usage). Comme l'Empereur maintient le statu quo, ce pavillon reçoit une sorte d'autorisation malgré l'envahissement de l'aigle sur les trois couleurs et un blason complet du cercle, donc Autriche, Lorraine et Bourgogne.

L'Empereur maintenir dix pavillons, quelle entorse à la légende de Joseph II unificateur ! Mais attendons la suite.

Celle-ci c'est la retraite de Starhemberg et son remplacement à Bruxelles dès juin 1783 par Belgiojoso lui-même. Il faut s'attendre à du changement.

La suite aussi c'est la paix entre l'Angleterre d'une part, les Etats-Unis et leurs alliés de France, de Hollande et d'Espagne, la fin de la guerre de corsaires, la fin des profits des neutres en temps de guerre et de leur recours au pavillon neutre, la restitution à la France du monopole du commerce avec ses colonies qu'elle nous avait concédé. Avec la paix attendue on pourra revoir les questions de Pavillon. C'était prévu.

Cependant les archives ne nous signalent rien jusqu'en 1785. Au 23 août 1785 je trouve une note envoyée par M. de Gysperre à son collègue, le conseiller aux Finances Delplancq. M. Cuvelier n'en parle pas.

« Il paraît qu'il convient à tous égards que le pavillon pour la marine de guerre aux Pays-Bas autrichiens soit différent de celui qui y est à l'usage de la marine marchande dont le blasonnement se trouve ci-joint. » (C'est notre tricolore flamand, chargé de l'aigle blasonné aux armes du Cercle de Bourgogne, entourées du collier de la Toison d'or.)

« Il pourrait être réglé que le pavillon pour la marine impériale de guerre aux Pays-Bas sera d'une jaune foncé en entier aiant au milieu l'aigle impérial éployé de sable supportant la croix de Bourgogne et la Toison d'or avec l'écusson parti de deux, au 1^r d'Autriche au 2^e de Lorraine et au 3^e de Bourgogne ancienne, sur le même pied que l'aigle impérial se trouve au pavillon de la marine marchande. Il est à remarquer que le fond du pavillon purement impérial a toujours été de couleur jaune.

« En adoptant la distinction ci-dessus proposée chacun des deux pavillons aura quelque chose de différent. Et ils auront en commun l'aigle impérial et l'écusson du Cercle de Bourgogne qui caractérise les Pays-Bas soumis à l'auguste maison d'Autriche. »

Le dessin de ces deux pavillons y est joint; et sous le pavillon marchand est écrit : Pavillon général de commerce pour les Pays-Bas Autrichiens à l'usage de la marine marchande. Et approuvé par l'Empereur (phrase qui n'existe pas sous le pavillon de guerre).

L'administration avait probablement repris en main la question du Pavillon. Le 9 mars 1786 Kaunitz fit savoir au ministre plénipotentiaire Barbiano de Belgiojoso que l'Empereur avait résolu « de ne faire prendre à ses sujets dans tous ses Etats que le seul pavillon autrichien et de supprimer tout autre pavillon dont ils pourraient s'être servis jusque là » (Cons. priv. autr. Portef. p. 683).

Le dessin venu de Vienne le 22 mars, fut reproduit par le peintre Cardon et son coloriage revu 2 fois par le bon peintre Lorent (car « deux pierres du cercle de la couronne devaient être bleues — certaines perles blanches manquaient d'abord »). Quant au décret qui devait intervenir il fit l'objet d'un projet du conseiller de Aguilar; son article 4 stipulait : Ceux qui n'auraient pas satisfait aux articles précédents ne pourront avoir aucun recours à la protection souveraine (20 juillet 1786). Le Conseil trouva cette clause trop rigoureuse : « il dépendra des circonstances s'il y aura lieu d'accorder ou de refuser la protection dans les cas qui pourraient arriver (20 juill. 1786). » Sous cette réserve, le Conseil, d'accord avec celui des Finances, observe qu'il ne convient pas de notifier le modèle de ce pavillon au public en plat pays ni dans les provinces de Luxembourg, Gueldre et Limbourg; qu'il convient aussi d'en remettre des exemplaires aux magistrats des villes où il y a des corps de navigation afin qu'ils les fassent déposer aux Préposés de ces corps pour que chaque Battelier puisse en prendre inspection et faire faire des Pavillons sur le modèle qui devra être inséré dans chaque exemplaire avec ses couleurs, d'autant que ceux qui font des Pavillons ne sont guère au fait des termes du Blason.

« La Déclaration de l'Empereur pour que les Vaisseaux des Sujets de tous ses Etats qui naviguent sur mer ne prennent que le seul Pavillon Autrichien » est du 26 mars 1787.

En résumé : ces navires ne pourront sortir des ports de ce pays sans être muni de ce pavillon, et certains délais, d'un mois ou de trois mois, sont accordés en cas de certains voyages au loin.

On avait la précaution de ne publier cette déclaration que d'une façon très restreinte et sans aucun éclat pour diminuer les réactions à l'étranger ou dans le pays.

Déjà pour les drapeaux d'armée l'ordonnance de Marie-Thérèse de 1743 avait pourvu à l'uniformité (chez nous et en Autriche) et à la laideur des étendards (drapeau gros-vert (sic) chargé d'un grand blason de l'Empereur et des lettres M.T.; un cadre, formé de triangles verts blancs et rouges l'entourait. Pour le général le fond était blanc avec l'image de la Vierge).

D'autre part le drapeau « général » semble ne pas avoir eu autant d'importance alors qu'il en a de nos jours, et cela parce qu'il était avant tout dynastique et aussi par suite de la prédominance provinciale (du duché, du comté etc.) et de son blason sur l'idée nationale qui s'élaborait difficilement, comme on le verra bientôt dans la lutte de Van der Noot contre Vonck.

Mais ce grief du pavillon supprimé allait se joindre à tant d'autres que nos représentants traditionnalistes reprochaient au despotisme éclairé de Joseph II; 1787 se souvient de 1477.

Trois semaines après la Déclaration ci-dessus, le 19 avril, les Etats de Brabant refusaient de voter les impôts.

Le 30 mai apparaissait la cocarde tricolore brabançonne rouge noire et jaune comme insigne de la Résistance.

Le 4 Juin un comité fut créée pour agréger des volontaires aux serments bruxellois; leur uniforme était un habit noir avec gilet rouge et culotte jaune.

Le jeudi 10 déc. 1789, les fidèles assistaient en masse à la grand'messe à Ste Gudule. Au moment où l'on entonna le Credo, une énorme cocarde noire, jaune et rouge fut arborée au jubé; et de petites cocardes analogues commencèrent à circuler dans l'église. Les assistants se répandirent en ville et ce fut de l'enthousiasme. Les magasins de rubans furent bientôt épuisés. Le comble de la bravoure était de passer devant un poste autrichien avec une cocarde ou des rubans tricolores bien apparents. Quant aux drapeaux des régiments de la Révolution, nous trouvons dans ceux qui nous sont conservés diverses associations de ces trois couleurs. Ce sont elles que la Révolution de 1830 reprendra; car le mouvement patriotique fut éphémère et la Restauration autrichienne était un fait accompli à la fin de 1790.

ANNEXE I

Mémoire joint au rapport du Comité du Commerce du 6 avril 1782 sur la Police maritime.

Depuis plus de deux ans on discute si les lettres et papiers de mer tels que depuis un siècle on est accoutumé de les expédier aux Pays-Bas sont ou non en règle; si l'antique simplicité conservée à cet égard et avouée par nos anciens Traités de marine est compatible ou non avec les maximes suivies aujourd'hui par les Puissances maritimes.

L'affirmative a eu ses partisans comme la négative : cette dernière opinion s'est appuyée sur différents Règlements portés par d'autres Puissances, sur des formes établies par elles et différentes des nôtres, sur des abus, qui, d'après le bruit public, l'on faisait de nos papiers de mer et de notre Pavillon, d'où l'on a conclu qu'il fallait faire des grands changements dans la police et dans les formes de nos Papiers de mer, divers projets ont été faits là dessus, mais jusqu'à ce jour il n'a pas été pris de résolution définitive à cet égard.

Cependant la guerre entre la France et l'Angleterre a toujours continué; l'Espagne s'est jointe à la France et la mer a été couverte de vaisseaux armés en guerre; les armateurs anglais ont pris des vaisseaux naviguant sous notre pavillon, les ont conduits dans leurs ports, les ont vexés et molestés; mais les vaisseaux des sujets des autres puissances neutres, dont on nous proposait les Règlements comme modèles, n'ont pas été plus respectés ni plus ménagés que les nôtres; et, à ce que l'on sache, aucun vaisseau portant notre pavillon n'a été confisqué ni déclaré de bonne prise pour quelque défaut vrai ou présumé dans la forme de nos Lettres et expéditions de mer.

L'an 1778, lorsque la France s'est brouillée avec l'Angleterre, notre propre Pavillon était si rare à Ostende même que pendant toute cette année-là on n'a vu que 81 vaisseaux qui le portaient; parmi lesquels la plus grande partie a fait dans le cours de ladite année quatre à cinq voyages; de sorte qu'on peut sans risquer de se tromper évaluer le nombre des vaisseaux qui naviguaient pour lors sous notre Pavillon tout au plus à 20 ou 25 en tout.

Le nombre de nos matelots nationaux était à peine proportionné à ce petit nombre de navires.

Comment dans cet état d'extrême médiocrité eussions nous pu tirer parti des circonstances favorables qu'une guerre maritime étrangère venait nous offrir de toute part, si nous avions eu la maladresse d'embarrasser les progrès et les accroissements de notre navigation par des formalités embarrassantes et multipliées par des inquisitions austères et recherchées en abandonnant les formes simples et unies que nous avons constamment suivies jusqu'à cette époque ?

Il fallait des vaisseaux pour transporter d'abord une quantité prodigieuse de marchandises; il n'y avait pas du temps pour en construire; nous n'avions d'ailleurs ni chantiers ni constructeurs ni bois de construction seulement pour 6 vaisseaux de mer de 100 tonneaux de port : Il fallait donc acheter promptement des vaisseaux déjà construits partout où l'on pouvait trouver, sans être difficile là dessus; il fallait pourvoir ces vaisseaux d'équipages, et à défaut de marins nationaux il fallait recruter en tout pays où il s'en présentait sans trop s'attacher scrupuleusement de quelle nationalité ils étaient; les opérations exigèrent la plus grande célérité sans quoi l'occasion nous échappait, et les autres nations neutres nous eussent enlevé les précieux avantages que nous n'eussions pas eu l'esprit de nous approprier.

Dans cet état de choses il est évident que nous ne devons nos succès rapides qu'à la simplicité de notre police maritime actuelle, qu'à cette sorte de liberté inappréciable qui en résultait, et qui ne pouvait manquer de tourner vers nous les yeux et les projets des étrangers, de les engager à former des liaisons multipliées avec les naturels de ces pays, de leur inspirer l'esprit de commerce et la hardiesse nécessaire pour le cultiver, d'étendre leurs vues et leurs spéculations, en un mot de faire de vrais négociants de ceux qui auparavant n'étaient proprement que de simples commissionnaires ou tout au plus des commerçants bornés et timides.

Si dans l'année 1779 le nombre de vaisseaux portant notre Pavillon entrés au port d'Ostende fut de 358 de sorte que l'augmentation depuis l'année immédiatement précédente fut en proportion de 6 à 17 et au delà.

Dans le courant de 1780 il entra au Port d'Ostende 886 vaisseaux naviguant sous notre pavillon et par conséquent l'augmentation, depuis l'année 1779 fut en proportion de 17 à 44, et depuis l'année 1778 en proportion de 6 à 44.

Nous voici parvenus au moment de la rupture entre l'Angleterre et la République des Provinces-Unies aux Pays-Bas qui éclata formellement le 20 déc 1780. Cet événement causa une révolution étonnante dans le commerce et donna un essor prodigieux à la navigation du Port d'Ostende, essor qui devint plus vif encore lorsque la bienfaisance éclairée de l'Empereur érigea Ostende en port franc le 11 juin 1781 et délivra la plus grande partie du commerce de réexportation de tous droit et des formalités y relatives. Cette liberté de commerce secondant admirablement la liberté et simplicité de notre police maritime fournit à nos navigateurs le moyen de profiter des circonstances uniques que la nouvelle guerre entre la Grande Bretagne et la République Batave venait de faire naître.

Pendant l'année 1781 il est entré au Port d'Ostende 1955 vaisseaux naviguant sous notre Pavillon : d'où il résulte que l'augmentation de leur nombre depuis l'année 1780 immédiatement précédente est en proportion de 44 à 97 $\frac{3}{4}$ et depuis l'an 1778 en proportion de 6 à 97 $\frac{3}{4}$, c'est-à-dire qu'à ce sujet l'année 1778 est à l'égard de l'année 1781 comme 6 est à l'égard de 97 $\frac{3}{4}$.

Telle est la progression brillante de notre navigation, sans y comprendre aucun pavillon étranger dont l'ensemble a formé à peu près le tiers du total des vaisseaux entrés à Ostende pendant la susdite année 1781 qui approcha de 3000 et il est très probable que pendant l'année 1782 le nombre en sera encore plus grand.

Mais, dira-t-on, dans ce nombre il s'en trouve beaucoup de masqués; cela est possible; mais quoiqu'il en soit et malgré toutes les clameurs suscitées jusque maintenant à ce sujet, il est vrai de dire qu'aucun de cette grande quantité de vaisseaux n'a encore été juridiquement prouvé tel, ni confisqué de ce chef. Il était également vrai de dire qu'il n'y a qu'un très petit nombre de vaisseaux naviguant sous notre pavillon à qui l'on ait fait quelque difficulté là dessus et que ce très petit nombre ne peut pas entrer en ligne avec les 1955 entrés au Port d'Ostende sous notre pavillon pendant l'année 1781 qui y ont produit un bénéfice immense; qu'on n'entend presque plus parler de prise de nos vaisseaux, que quoique l'on crie aux manœuvres indirectes notre commerce et notre navigation s'augmentent de jour en jour; le port d'Ostende et le bassin de Bruges ne désemplissent pas de navires, et d'un autre côté les vexations et les molestations des armateurs et commandans des bâtimens de guerre des Puissances belligérantes diminuent et cessent presque totalement.

Dans cette heureuse position nous n'avons, manifestement, rien de mieux à faire que de nous tenir tout à fait tranquilles et de laisser prendre un libre cours aux spéculations et à l'industrie de nos commerçants qui ont de si grands intérêts à éviter que leurs navires et marchandises ne soient pas confisqués, et dont la plus grande partie sait très bien quelles sont les meilleures précautions pour s'en garantir.

Il nous doit suffire que le Gouvernement n'ait rien fait qui puisse prétendre à des manœuvres indirectes; qu'on n'a fait cesser aucune disposition établie dans notre police maritime; qu'on a laissé cette police telle qu'elle se trouvait depuis plus d'un siècle et telle que nos anciens Traités de marine l'avaient confirmée et qu'enfin il est bien certain que c'est à cet Etat des choses que nous devons le passage rapide de notre médiocrité à la prospérité brillante à laquelle nous sommes parvenus.

Aussitôt que le Gouvernement s'est aperçu que quelque Magistrat apportait trop de facilité et trop peu de circonspection dans l'expédition des Lettres de mer, on s'est hâté d'y remédier par des dispositions secrètes pour diriger ce Magistrat;

tel est le Décret adressé au Magistrat d'Ostende et au Magistrat de Nieuport le 27 décembre 1780;

telles aussi les dispositions adressées aux Bourgmestres des villes de Bruges, d'Ostende et de Nieuport le 26 janvier 1781;

le décret adressé au Magistrat d'Ostende le 5 avril de la même année;

les décrets adressés au magistrat de la ville de Gand le 9, le 21 et le 22 du présent mois de mars;

ceux du 11 du même mois adressés au Magistrat de Bruxelles et à celui d'Anvers;

toutes ces dispositions particulières vont directement à la source du mal et l'arrêtent sans avoir besoin de recourir à des dispositions publiques qui ne pourraient que décréditer notre navigation chez l'étranger et annoncer que notre gouvernement même la tient pour suspecte;

ce remède serait mille fois pis que le mal même; ce serait le vrai moyen de bouleverser entièrement notre navigation actuelle; et de lui faire dans un instant plus de tort que tous les corsaires et tous les vaisseaux de guerre lui ont pu causer pendant toute la durée de la guerre présente.

On a eu soin de faire faire de temps en temps des insinuations particulières à nos principaux négociants pour leur faire entendre que dès qu'on découvrirait quelque manœuvre indirecte à l'égard de leurs vaisseaux et de leurs marchandises, le Gouvernement leur refuserait absolument tout appui et toute protection envers les Puissances belligérantes et les abandonnerait aux disgrâces que leur conduite indirecte leur aurait attirées.

Les ministres de l'Empereur près des Cours étrangères ont été chargés de tenir constamment le même langage; et c'est là en effet le seul et vrai parti à prendre pour faire tomber le blâme et la punition chez ceux qui se mettent dans le cas de la mériter sans que la généralité y souffre du préjudice; et pour prouver que le Gouvernement n'entend aucunement de favoriser de mauvaises manœuvres quelconques, sans cependant avoir l'air de croire ou d'avouer qu'il en existe; précaution qui est indispensablement nécessaire pour le maintien de crédit de notre commerce et de notre navigation.

Si dans le courant de l'année dernière on a pu croire qu'il convenait à quelques égards de faire ou de porter une disposition publique sur certains points de notre police maritime, l'expérience et un examen plus approfondi ont fait voir depuis lors qu'il vaut infiniment mieux de n'en faire aucune; et qu'il serait même très dangereux d'introduire à présent des changements quelconques à ce sujet; cela résulte en partie de ce qui a été déduit ci-dessus, à quoi l'on ajoutera les considérations suivantes :

L'accroissement de notre navigation surpasse infiniment nos espérances;

cette navigation n'est pour ainsi dire plus inquiétée aujourd'hui;

l'esprit de commerce gagne tous les jours de plus en plus dans les Pays-Bas;

les Brabançons et les Flamands, vrais et anciens nationaux, ont déjà acquis et acquièrent journellement des vaisseaux en véritable et réelle propriété;

enfin voici la 5^e année que la guerre dure; et depuis son commencement jusqu'à ce jour nos affaires ont toujours été en augmentant.

Que pouvons nous désirer davantage et quels motifs devons-nous avoir de nous inquiéter sur notre police maritime, qui nous a si bien servi pour conduire les choses au point avantageux où elles se trouvent.

L'on est étonné du grand nombre de vaisseaux qui naviguent aujourd'hui sous notre pavillon; on en veut conclure que parmi eux

il s'en trouve beaucoup de masqués; l'impéritie de quelques-uns de nos Consuls étrangers et surtout dans les Ports de France, et peut-être même leurs vues particulières qui ne quadrent pas toujours avec le bien de notre commerce, accréditent ce soupçon bien ou mal fondé.

Ils voient à Bordeaux, au Havre et ailleurs des vaisseaux sous pavillon flamand prendre un chargement de marchandises de propriété française pour les transporter en Amérique; cela est vrai; mais ils prétendent que ce sont là des vaisseaux masqués dont la véritable propriété française serait couverte sous le nom de quelques sujets flamands; on est même parvenu à donner des inquiétudes là-dessus à M. le Comte de Belgiojoso qui en a parlé dans plusieurs de ses lettres. Si ce masque est réel, si quelqu'un de ces vaisseaux est pris par les Anglais et si le masque est prouvé, il faudra sans balancer l'abandonner à son malheureux sort et lui refuser tout appuy quelconque, en désavouant ouvertement sa conduite; mais on sait, à n'en pas douter que plusieurs anciens et opulents sujets flamands ou brabançons envoient dans les ports de France les navires dont ils sont vrais propriétaires, pour y prendre un chargement sur l'Amérique de marchandises innocentes, pour compte français en stipulant un fret très considérable. M. le Comte de Belgiojoso observe lui-même, dans son avis rendu le 25 octobre dernier sur la police maritime « que si un navire neutre est chargé d'effets pour compte ennemi, il n'en souffre rien puisque la Cour d'amirauté, en condamnant la cargaison, ordonne de relâcher le vaisseau avec paiement complet du fret et tous frais quelconques de procédure, de stallie (droit de planche), de voyage pour le capitaine, s'il est obligé de venir d'un autre port à Londres, pour réclamer son bâtiment et qu'on lui paye son entretien personnel à Londres, le port des lettres, outre tout dommage causé au dit vaisseau pour sa détention; que ces dépenses sont prélevées sur la valeur de la cargaison ennemie confisquée; que de cette manière le vaisseau neutre ne perd rien en portant les effets ennemis et gagne autant que s'il portait des effets neutres, excepté le cas bien rare où la valeur de la cargaison ne suffirait point pour les dédommagements qui dans cette occasion ne sauraient être jamais à la charge des capteurs. »

M. le Comte de Belgiojoso va même plus loin; il ajoute « que cet article de profit et de convenance est si grand qu'il le recommande particulièrement au Gouvernement afin qu'on insinue à nos négociants de le faire hardiment comme le plus grand gain qu'ils puissent faire pendant la durée de la guerre. »

Si ce dernier point est vrai lorsque le chargement entier consiste en marchandises innocents de propriété ennemie, il n'est pas également vrai lorsque ce chargement est composé en partie de marchandises de propriété neutre parce que en ce cas les propriétaires de ces marchandises neutres souffriraient un préjudice très considérable pour le retard résultant de la détention du navire à cause des marchandises de propriété ennemie, retard pour lequel ils n'auraient jamais la moindre indemnité à espérer.

Ce que nos vaisseaux font à ce sujet pour les Ports de France ils le font aussi pour les Ports d'Angleterre en transportant des marchandises innocentes de propriété anglaise sur le pied ci-dessus mentionné; l'on voit cependant qu'il ne s'agit point de masque dans tout cela ni de manœuvre indirecte, puisque la propriété des vaisseaux est réellement flamande et que les propriétaires de ces vaisseaux sont toujours assurés de gagner un fret considérable de quelque manière que les choses puissent tourner.

C'est à quoi bien des personnes qui ne sont pas au fait de ces spéculations se trompent grandement en faisant passer pour masqués les navires qui font ce commerce.

D'un autre côté il est certain que nombre de Nos Sujets trouvent moyen de se faciliter l'acquisition de navires, et bien des entreprises de navigation au moyen des assurances qu'ils savent se procurer à bas prix soit en Angleterre, soit à Brême ou à Hambourg contre tous risques tant de la mer que de la guerre; ceux qui ne connaissent pas ces ressources font passer tous ces vaisseaux comme masqués, tandis qu'au fond il n'en existe pas la moindre apparence.

Il résulte de tout ceci qu'il y a beaucoup à rabattre de toutes ces imputations de manœuvres indirectes que l'on fait sans cesse à nos navigateurs et à nos commerçants.

Mais quand bien même il serait vrai que parmi les vaisseaux navigant aujourd'hui sous notre pavillon, il y en aurait beaucoup qui sont masqués, il serait également vrai qu'un très grand nombre des dits vaisseaux n'est point dans ce cas, mais au contraire appartient à de véritables sujets de l'Empereur; or comment discerner et distinguer dans une foule de navires, répandus actuellement dans toutes les mers ceux qui sont masqués d'avec ceux qui ne le sont pas ?

Toutes les dispositions que l'on pourrait faire pour cela ne serviraient vraisemblablement qu'à fournir prétexte à tous les corsaires

des Puissances belligérantes d'inquiéter indistinctement nos vaisseaux, en les accusant d'être masqués; et ces corsaires s'appuyeraient sur nos dispositions mêmes qui annonceraient nos propres soupçons et notre propre méfiance à cet égard; d'ailleurs nous seconderions par là et contribuerions aux succès des ruses des autres nations neutres, qui par jalousie de nos succès, cherchent à discréditer notre navigation en répandant contre elle et en affectant de croire des imputations vagues de masques et de manœuvres indirectes pour tâcher de s'enrichir de nos dépouilles, et d'augmenter leur navigation aux dépens de la nôtre : il paraît donc que à tous égards le meilleur parti que nous puissions prendre c'est de nous borner à dire que si parmi nos vaisseaux il s'en trouve qui sont masqués, malheur à ceux qui seront prouvés tels parce qu'ils ne jouiront d'aucune protection, mais seront abandonnés à toutes les disgrâces qu'ils auront méritées.

D'après toutes ces considérations réunies l'on croit que dans l'état actuel des choses et aussi longtemps que la guerre présente durera il ne convient en aucune façon et qu'il serait même très dangereux de faire aucun changement quelconque à notre police maritime soit par des dispositions publiques par l'obligation de prendre des passeports pour chaque voyage ou pour le terme d'un an ou davantage, soit par des indagations, inquisitions, rédimations, formalités nouvelles et compliquées ou autres embarras semblables; mais que la volonté royale de Sa Majesté pourrait être de prendre à ce sujet une décision semblable à celle qu'elle a daigné prendre relativement aux divers pavillons dont ses sujets des Pays-Bas se servent pour leurs vaisseaux, c'est-à-dire de laisser en attendant les choses in statu quo et sur le pied actuel dont nous nous sommes si bien trouvés jusqu'à cette heure, sans que le Gouvernement ait l'air de s'en mêler, et que si, à la Paix, on trouve qu'effectivement il y ait quelques changements à faire, on pourra y disposer pour lors de la manière qui sera trouvée la plus convenable et la plus avantageuse à notre navigation, sans risque d'en arrêter ou troubler l'existence et l'accroissement.