

Un Relèvement Maritime Belge au XVIII^e Siècle

Quelques Étapes de la Compagnie, dite d'Ostende

Communication de M. Albert de BURBURE de WESEMBEEK,
Membre de l'Académie de Marine.

ON sait qu'avec l'éroulement des rêves d'hégémonie de Louis XIV, le sort des Pays-Bas méridionaux fut fixé par le traité de la Barrière (1715), où triompha la volonté des Etats Généraux hollandais d'étouffer toutes les vellétés économiques de nos provinces. La fermeture des bouches de l'Escaut, qui continuait à perdurer, ne pouvait que ruiner le commerce anversoïis. Les Habsbourg d'Autriche, frappés d'une certaine impopularité, n'osaient pas réagir. Cependant, l'empereur Charles VI, malgré l'hostilité des puissances maritimes, fut enfin gagné aux idées d'expansion commerciale.

Se rapprochant de ses anciens ennemis, il décida de protéger les navires naviguant sous son pavillon et spécialement les bateaux que quelques armateurs ostendais, secouant l'apathie et le découragement général, voulaient envoyer en Extrême-Orient. Déjà on s'efforçait dans nos provinces de mettre sur pied des associations qui, sous une forme collective, auraient exploité les marchés exotiques.

Les premiers projets paraissent utopiques. Il fut successivement question de la colonisation de l'archipel Salomon, d'un établissement à Madagascar, de la création d'une société de navigation vers les Indes

orientales. Mais l'opinion se montrait rétive et les pouvoirs publics méfiants. Cependant certaines tentatives individuelles réussissent.

En 1716, Ostende voit arriver, après 16 mois de voyage, le *Saint Mathieu*, qui avait trafiqué sur les côtes de Chine et du Bengale. Menacé au retour par les canons de Ste Hélène, il n'en revint pas moins avec une riche cargaison d'épices dont la vente laissa un bénéfice de cent pour cent

Malgré la difficulté de recrutement des équipages, les refus du marquis de Prié, Gouverneur des Pays-Bas autrichien, d'accorder autrement qu'au compte-goutte des patentes de mer, malgré la crainte de complications internationales, malgré des émeutes suscitées par des fabricants belges furieux de la concurrence que leur fait la vente des soieries venues du dehors, enfin malgré la défense d'exporter les métaux précieux — ce qui crée des difficultés financières — les départs se multiplient.

En 1718, un Irlandais, le capitaine Tobin, naturalisé belge, gagne avec le *Prince Eugène*, Canton, seul port de Chine alors accessible au commerce européen, mais est immédiatement en but aux attaques hollandaises et anglaises auprès de l'empereur Khang-Hi et de certains mandarins influents. Des indigènes soudoyés par ces concurrents maltraitent l'équipage. A force de diplomatie... et de cadeaux, Tobin obtient tout de même la publication d'un édit disant que désormais « tous les vaisseaux de sa Majesté impériale, qui viendraient à l'avenir en Chine, étaient assurés de sa protection et que seuls ils pourraient arborer le grand pavillon ». Notre capitaine reçoit de plus l'autorisation d'édifier à Canton une factorie qui hissa bientôt les couleurs de Bourgogne. En juillet 1719, Tobin rentre à Ostende, réalisant un énorme bénéfice avec la cargaison vendue. Pour le récompenser des services qu'il lui avait rendus, l'Empereur Charles l'anoblit.

A peu près dans le même temps, la mort du Grand Mogol et la désagrégation de ses Etats en une série de principautés rivales, facilitent la pénétration des Européens au Bengale. L'heureuse issue du voyage du capitaine Tobin, encourage une nouvelle entreprise ostendaise. Le *Charles VI*, commandé par Godefroid La Merveille, fait voile vers les Indes. Il échange, il est vrai, quelques coups de canon avec les dirigeants des établissements hollandais du Cap de Bonne Espérance. Un mois après il veut jeter l'ancre dans la baie de Tranquebar, possession fortifiée danoise sur la côte de Coromandel, mais, là aussi,

est fort mal reçu et doit pousser plus loin, jusqu'à Cabelon, qui dépendait du vice-roi d'Arcate. Entré en négociations avec ce petit potentat, il obtint l'autorisation d'ériger, sur un territoire long de deux lieues, entre Madras et Sadraspatman, une factorerie d'où il pouvait rayonner dans le pays.

Après des fêtes qui marquèrent la création de cet embryon de colonie, La Merveille décide d'aller faire rapport à Charles VI, laissant à Cabelon une trentaine de Belges armés. Notre explorateur fut assez mal reçu au retour par ses commanditaires, estimant les dépenses trop considérables pour les bénéfices escomptés. Seul l'Empereur Charles apprécia le résultat acquis. Cet antécédant lui permettait, en tous cas, d'aller de l'avant et, éventuellement, de créer une compagnie sur le modèle de celles qui trafiquaient pour le compte de la Hollande et de l'Angleterre.

Le marquis de Prié, d'accord avec l'Empereur, estima qu'une semblable expansion commerciale l'aiderait à remplir les caisses assez vides de l'Etat. Deux Français, Marsant et Perray, présentèrent alors des projets — à première vue assez séduisants — mais qui, examinés de plus près, parurent d'une réalisation peu pratique. Prié pressa plutôt son maître de s'adresser à des personnes du pays. « Les Flamands, lui dit-il, sont gens plus propres qu'aucun autre, pour le négoce. Ils ont de la patience, de la constance et de la fermeté pour franchir les difficultés ». Il cita, à cet égard, le cas de quelques armateurs qui, sans encouragements officiels, étaient allés au loin commercer avantagusement. C'est dans ces conditions qu'une conférence fut convoquée à Anvers. Elle se prolongea pendant plusieurs mois, tandis que le *Charles VI* repartait pour le Bengale dont il devait revenir une seconde fois avec une riche cargaison.

Les principaux armateurs d'Anvers, les financiers Proli et de Pret, les capitaines Jean Tobin et La Merveille donnèrent un avis favorable.

Le bruit du projet impérial s'étant répandu faillit causer de nouveaux incidents. Les « protectionnistes » locaux, excités par les marchands anglais, craignaient la naissance d'une concurrence ruineuse pour leurs fabriques. Mais de Prié était décidé. Il chargea l'un de ses protégés, l'Irlandais réfugié, Patrice Mac Neny, et Jean Tobin de rédiger un projet de charte dont l'Empereur Charles approuva la teneur le 19 décembre 1722.

Le nouvel organisme fut dénommé « Compagnie impériale et royale des Indes, établie dans les Pays-Bas Autrichiens, sous la protec-

tion de Saint-Charles ». On l'appela bientôt, plus simplement, « La Compagnie d'Ostende », car c'est d'Ostende que devaient partir nos bateaux, les Hollandais continuant à nous interdire l'Escaut.

La souscription au capital de la Compagnie n'eut lieu que six mois après. Il avait été entendu que la moitié, soit 3 millions de florins, serait en tous cas offerts sur la place d'Anvers. Le 11 août, un service solennel eut lieu à la cathédrale. A l'issue d'une messe au St Esprit, les bénédictions du ciel furent appelées sur les opérations de la future entreprise. Au milieu d'un grand enthousiasme et au son des cloches, un cortège, précédé de bannières, se rendit à la Bourse. En deux heures, la souscription atteignait déjà 3 millions, et 4 à la fin de la journée. Il fallait, pour obtenir du papier, payer une prime de 10 pour cent. Le lendemain, 2 autres millions furent offerts. Aux portes de la Bourse, une foule agitée demandait à pouvoir apporter encore 1 1/2 million de florins. L'affaire avait donc pris l'allure d'une entreprise nationale.

Sept administrateurs furent nommés : l'armateur Thomas Ray, échevin de la ville d'Ostende, Louis François de Coninck et Pietro Proli, d'Anvers ; Paulo de Kimpe, Jacques Maelcampe et Jacomo Baut, de Gand, tous hommes intègres et prudents.

Dès le début, l'entreprise s'avéra lucrative. Des Anglais, eux-mêmes, furent bientôt parmi ses meilleurs clients. Lorsque la Compagnie fut mise, plus tard, en interdit par les puissances maritimes, ils continuèrent à s'approvisionner à Ostende de produits exotiques par l'intermédiaire de bateaux contrebandiers.

Le 14 avril les actions de la Compagnie se traitaient avec une hausse de 12 %. La municipalité ostendaise s'était inscrite, malgré l'état précaire de ses finances, pour 12 actions. Le marquis de Prié en avait pris 150 ; le Prince Eugène de Savoie un certain nombre, de même que les corporations des brasseurs et des merciers de Bruges. A la suite d'une ordonnance du Conseil d'Etat de France, défendant sévèrement aux sujets du Roi de s'intéresser à l'entreprise belge, le cours des actions retomba jusqu'au pair, mais elles remontèrent bientôt à 1150 florins pour atteindre plus tard des hauteurs astronomiques.

La compagnie avait obtenu de l'Empereur des armes spéciales : d'or aux deux batons noueux de Bourgogne enflammés. Elle pouvait, à son choix, arborer le pavillon impérial et royal, où le sien propre. C'est celui-ci qu'elle choisit lors de la première expédition vers la Chine, avec *l'Impératrice Elisabeth, l'Aigle, l'Empereur Charles*, qui

partirent le 10 février 1724. Le voyage se passa heureusement. Mais, lors des expéditions suivantes, il fallut souvent se défendre contre les navires des Compagnies rivales qui s'emparèrent de quelques cargaisons, tandis que les équipages étaient emprisonnés et maltraités.

Une des premières décisions d'un des directeurs, l'Anversois Jacques de Pret, fut de développer la factorerie de Cabelon et de créer des établissements au bord du Gange. En 1725 le *Charles VI* faisait un troisième voyage, sous le commandement, cette fois, de l'Ostendais Jacques de Winter. Il revint cinq mois après du Bengale avec une riche cargaison de mousselines, de soieries, de salpêtre et de bois de coliatour. Au même moment, s'en allaient *La Paix* (capitaine Philippe Joseph Perrenot — 36 canons) et l'*Espérance* (capitaine Nicolas Carpentier — 34 canons), salués par les carillons des églises. Ces voiliers étaient chargés d'armes, de plomb, de toiles et d'autres produits belges.

Le 18 juillet 1726 eut lieu l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie d'Ostende. On y annonça la distribution d'un dividende de 25 pour cent. Au cours de 1727, quatrième voyage heureux du *Charles VI* (capitaine Meyne) accompagné de l'*Archiduchesse Elisabeth* (capitaine Michel Cayphas), tandis que revenaient, le 29 octobre, *la Paix* et, le 23 décembre, l'*Espérance*. Ils étaient chargés de toiles peintes, d'étoffes de soie et de damas, d'épices et de produits tinctoriaux.

C'est à Bruges que, le 11 septembre, le *Charles VI*, offrit en vente publique un grand assortiment. A la suite d'une coalition des marchands étrangers, cette cargaison se vendit mal. Mais, à la vacation suivante, les directeurs, avertis, prirent certaines précautions et purent réaliser un bénéfice de 20 pour cent.

L'ère extraordinaire de prospérité que connaissait alors la Belgique et le fait qu'elle avait cessé d'être tributaire de l'étranger en matière coloniale suscitaient cependant les protestations intéressées des exportateurs britanniques. A l'ouverture du Parlement, en 1727, le Roi déclarait dans son discours « que le commerce et la nation étaient menacés de ruine aux Indes occidentales par l'établissement de la Compagnie d'Ostende » !

Celle-ci poursuivait en effet une activité inlassable aux Indes. Après Cabelon, elle avait créé des comptoirs à Bankbasar, à Bourompore, à Itchapour, à Balasore. Après trois années, cinq ou six mille indigènes

travaillaient déjà dans nos concessions de là-bas. Si elle avait dépensé pour ces divers établissements un million et demi de florins, qu'était-cela, à côté des bénéfices réalisés ! Le directeur général n'était cependant pas un Belge, mais un Anglais, Alexandre Hume qui, venu aux Indes en 1721, était au mieux avec tous les potentats locaux.

L'activité de la Compagnie d'Ostende ne se bornait pas, au surplus, aux Indes. Elle avait aussi créé des comptoirs, vite florissants, en Chine.

Six expéditions vers la Chine laissèrent en effet un bénéfice de 8 millions de florins. Nos efforts vers l'Inde donnèrent également de beaux résultats. La société put distribuer, à la fin de l'année 1730, 6.180 mille florins de dividende. En 1745, alors qu'on liquidait ses derniers comptoirs, et ce sous le coup des intrigues et des attaques des puissances maritimes, la Compagnie avait payé au total 11.700 mille florins, soit le double de son capital social.

Marchands français, portugais, espagnols et hollandais, mais surtout anglais, ne cessaient de réclamer contre la concurrence des Belges. Le Ministre Walpole laissa entendre aux représentants de Charles VI que ce dernier risquait d'entraîner l'Autriche dans une guerre. L'empereur chercha alors quelque soutien en Espagne, en se réconciliant avec les Bourbons. Mais, en 1727, recevant un véritable ultimatum de la France, alliée à deux puissances maritimes, Charles VI fut obligé de suspendre l'octroi qui avait été accordé à la Compagnie pour « naviguer et négocier aux Indes occidentales et sur les côtes d'Afrique, tant en deça qu'au delà du Cap de Bonne Espérance ».

La Compagnie d'Ostende essaya de passer outre et ses bateaux continuèrent à parcourir les océans. En 1728, des représentants des grandes Puissances se réunirent à Soissons pour nous interdire définitivement toute navigation vers les Indes. N'attendant même pas la fin des négociations que poursuivaient les délégués autrichiens et belges, les officiers des comptoirs hollandais molestèrent aux Indes les agents de la Compagnie, arrêtaient nos transports terrestres, empêchèrent le ravitaillement des comptoirs, provoquant ainsi un arrêt brusque des transactions.

Charles VI, craignant la guerre, avait donné l'ordre de ne pas riposter. Il fallut user d'un stratagème et affréter en 1729 deux voiliers sous pavillon polonais, qui entrèrent dans le Gange et y débarquèrent des vivres.

La Compagnie fit, au cours de l'année 1730, un dernier essai en envoyant, sous son propre pavillon, l'*Impérial* avec du ravitaillement et de l'argent ! Ce bateau se vit interdire, par un bâtiment de guerre, l'entrée du Gange et ses protestations furent fort mal reçues. Le Gouverneur de la Compagnie Hume, qui avait jusque là tenu le coup, vit se soulever contre lui les princes Hindous, tandis que les Hollandais et Anglais, attaquant nos navires, maltrahaient les équipages !

L'Empereur qui avait peur d'une coalition européenne, voulait, d'autre part, assurer à sa fille Marie-Thérèse la succession du trône d'Autriche. Aussi, le 16 mars 1731, signait-il à Vienne un acte interdisant, cette fois formellement, à la Compagnie d'Ostende tout trafic colonial. Le 6 août 1732, partait d'Ostende, la *Concorde* (capitaine Larmes), ayant comme mission de ramener du Bengale les employés et marchandises restant encore dans nos comptoirs côtiers. Le navire revint, le 4 août 1733, avec une cargaison assez riche pour permettre d'ajouter un second dividende de 10 p.c. à celui de 6 p.c. payé peu de temps auparavant.

L'activité de la Compagnie cessa-t-elle absolument ? Non, car l'Empereur, qui continuait à espérer en l'avenir, avait conservé sous pavillon autrichien, la factorie de Bankibazar, à l'entretien de laquelle il consacra des sommes importantes. Malheureusement, la côte de Coromandel étant d'une approche difficile, il fallait transborder les marchandises des navires sur des allèges qui souvent étaient attaquées par les indigènes. Le dernier directeur du comptoir de Bankibazar, François de Schonamille, qui appartenait à une vieille famille de négociants ostendais, fut, en 1745, attaqué par une nombreuse bande d'indigènes. Il se défendit courageusement avec les quelques soldats qu'avaient épargné la maladie et les privations, et périt, les armes à la main, avec ses compagnons.

La Compagnie d'Ostende continua cependant à fonctionner clandestinement, soit par personnes interposées, soit sous pavillons simulés. En 1770, plusieurs de ses navires trafiquaient encore avec succès pour le compte de la Compagnie de Trieste, créée du reste par les mêmes actionnaires. C'est pourquoi, lors de l'invasion de notre sol, par les troupes de la Révolution Française, la liquidation du vaste organisme commercial que nous avons mis debout n'était pas encore terminée. Lorsque tous les comptes furent enfin apurés, on fut obligé de constater que les frais judiciaires avaient absorbé les dernières liquidités.

Albert de BURBURE.