

ANNÉE ACADÉMIQUE : 2021-2022

SESSION : Septembre

NOM : Noël

PRÉNOM : Quentin

TITRE DU MÉMOIRE : Les échanges commerciaux et culturels de la compagnie d'Ostende (1722-1731). Contexte et modalités d'activité, importation et consommation de produits orientaux dans les Pays-Bas autrichiens au début du 18ème siècle

PROMOTEUR : Silvia Mostaccio

**Résumé du mémoire en 12 lignes :**

1. La Compagnie d'Ostende (1722-1731) est une compagnie maritime implantée dans les Pays-
2. Bas autrichiens qui a comme objectif de commercer en Chine (à Canton) et au Bengale. Ce
3. mémoire a pour but d'étudier ce que l'apport de nouvelles marchandises (essentiellement le
4. thé, la porcelaine et les cotonnades) a eu comme impact à l'intérieur du territoire des Pays-Bas
5. autrichiens. Pour ce mémoire, l'étude de différentes sources a été nécessaire : la
- 6.correspondance de Louis Bernaert, commissionnaire de la Compagnie ; des mémoires issus du
- 7.Conseil des Finances mais aussi des sources iconographiques et matérielles. Au terme du
8. travail, il a pu être noté que la structure de la Compagnie est très semblable à celle des grandes
- 9.compagnies maritimes de son époque. En ce qui concerne les importations, il a été constaté
- 10.que les marchandises sont essentiellement destinées à un simple transit. La consommation
11. intérieure des denrées asiatiques est vouée à une élite issue de la noblesse et de la haute
12. bourgeoisie qui commence à s'intéresser à la culture asiatique.

Il est demandé aux étudiants qui déposeront leur mémoire pour la prochaine session d'examens de bien vouloir rédiger un résumé (12 lignes maximum), à insérer en début de mémoire.

Ce résumé doit faire état de la problématique, des sources utilisées et des principaux résultats obtenus.

**Faculté de philosophie, arts et lettres**

# **Les échanges commerciaux et culturels de la compagnie d'Ostende (1722-1731)**

Contexte et modalités d'activité, importation et consommation de produits orientaux dans les Pays-Bas autrichiens au début du 18<sup>ème</sup> siècle

Auteur : Quentin Noël

Promotrice : Silvia Mostaccio

Année académique : 2021-2022

Master en histoire à finalité approfondie



## Remerciements

Avant d'entrer dans le vif du sujet de ce mémoire, je tiens à remercier les personnes qui m'ont permis d'arriver au terme de ce travail.

Tout d'abord, ma promotrice, Silvia Mostaccio qui m'a beaucoup apporté : en premier lieu, un grand gout pour l'histoire des Temps Modernes. Ensuite, elle m'a soutenu sur la façon d'entreprendre la rédaction de ce mémoire. Grâce à ses relectures et recadrages, elle m'a permis de construire de manière plus sérieuse mes recherches. À travers elle, je tiens aussi à remercier les professeurs à qui elle a fait appel afin de m'aider dans l'élaboration de mon travail, à savoir le professeur Luca Lo Basso de l'Université de Gênes et le professeur Paul Servais professeur émérite à l'Université catholique de Louvain. Grâce à leur expertise dans le domaine de l'histoire des échanges économiques entre Orient et Occident aux Temps Modernes, ils m'ont apporté des recommandations sur lesquelles j'ai pu m'appuyer afin de diriger mon mémoire dans les meilleures conditions possibles.

Ensuite, j'aimerais remercier l'ensemble du personnel des bibliothèques et centres d'archives que j'ai côtoyé lors de mes recherches, à commencer par celui de la bibliothèque des arts et des lettres de Louvain-La-Neuve et de leurs collègues de la réserve patrimoniale. Pour la rédaction de ce mémoire, j'ai aussi eu l'occasion de me rendre à la bibliothèque universitaire de Gand, aux Archives générales du Royaume à Bruxelles et au centre des archives communales de la ville d'Anvers. Dans tous ces endroits, j'ai été reçu avec le sourire et une aide attentive pour la recherche de documents.

Je tiens enfin à remercier mes parents, Fabienne Bernaerts et Pascal Noël qui m'ont permis d'accéder à ma formation universitaire pendant cinq ans sans que j'aie à me soucier du financement de mes études. Leur soutien ainsi que celui de toute ma famille au sens plus large m'ont été précieux pour poursuivre mon parcours d'apprentissage. Je tiens à glisser un remerciement particulier à ma tante, Linda Bernaerts qui a gentiment accepté de relire mon travail et de corriger mes erreurs.

# Introduction

## 1. Objectifs de la recherche

Si l'histoire de la Compagnie d'Ostende semble brève (1722-1731), son activité en Asie est à ce point intense qu'elle rivalise avec les puissances maritimes voisines (Angleterre, et Provinces-Unies en premier lieu).<sup>1</sup> Les succès financiers remportés au moyen de l'activité commerciale de la compagnie contraste avec le marasme économique que connaît les Pays-Bas méridionaux dans le premier quart du 18<sup>ème</sup> siècle. Ce marasme est dû en grande partie à différents traités économiques défavorables mais aussi aux conflits qui ont secoué le territoire.

Pour contrer cela, l'empereur Charles VI rend l'octroi à une nouvelle compagnie maritime, inspirée des grandes compagnies maritimes des Provinces Unies (*Vereenigde Oostindische Compagnie*) et d'Angleterre (*East India Company*). Cette compagnie basée à Ostende a pour rôle de coordonner et de protéger les navires qui partent commercer en Asie, il n'y a donc aucun but militaire. Le centre administratif et financier de la compagnie se situe à Anvers, à la bourse. À la tête de la compagnie se trouvent sept directeurs, des hommes issus d'une élite urbaine d'Ostende, Gand ou Anvers et qui ont une connaissance en matière de commerce et d'affaires.<sup>2</sup> Pour démarrer la structure, l'ensemble des capitaux doit rassembler un total de 6 millions de florins ; soit 6.000 actions de 1.000 florins. Les actionnaires ont été rapidement trouvés. Pour la grande majorité, ils sont issus de l'aristocratie.

L'activité commerciale se concentre sur le Bengale (au Nord-Est de la péninsule indienne) et à Canton en Chine. Sur toute l'histoire de la Compagnie, quatre expéditions pour un total de quinze traversées en navire-cargo ont eu lieu. Le succès de l'initiative est au rendez-vous : les bénéfices nets par rapport aux investissements sont importants. Il y a cependant de fortes disparités selon les régions : les échanges avec la Chine sont bien plus fructueux, à tel point qu'en 1725-26,

---

<sup>1</sup> DAVIES C. Collin, « Rivalries in India », dans Lindsay Jean Olivia (éd.), *The new Cambridge modern history*. 7, *The Old Regime, 1713-63*, Cambridge, Cambridge university press, 1970, p. 558.

<sup>2</sup> BAGUET Jelten, « Politics and commerce: a close marriage? The case of the Ostend Company (1722-1731) », dans *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 2015, vol. 12, p. 51-75.

48% du thé importé en Europe transite par la Compagnie d'Ostende.<sup>3</sup> L'importance que prend la Compagnie d'Ostende agace Amsterdam et Londres. Face aux pressions des Néerlandais et des Anglais, Charles VI qui est soucieux de transmettre la couronne à sa fille Marie-Thérèse, s'est trouvé dans l'obligation de mettre un terme à cette aventure.

### 1.1. *Problématiques et méthodologie*

Comme cela sera présenté plus loin, l'historiographie consacrée à la compagnie s'est d'une part longtemps consacrée à l'impact positif qu'elle a eu sur les finances des Pays-Bas autrichiens (et certainement pour les investisseurs) et d'autre part sur l'activité commerciale que la Compagnie d'Ostende entretient avec l'extérieur (Chine et Bengale). Cependant, peu de choses ont été écrites sur ce que l'apport de nouvelles marchandises (essentiellement le thé, la porcelaine et les cotonnades) a eu comme impact à l'intérieur du territoire des Pays-Bas autrichiens. Un exemple d'étude sur ce sujet est le mémoire qu'Olivier Lardinois a réalisé en 1984.<sup>4</sup> Ce dernier s'intéresse à la consommation de denrées coloniales (comme le café, le cacao, le thé ou encore le sucre) dans les Pays-Bas autrichiens dans la deuxième moitié du 18<sup>ème</sup> siècle. Le cadre choisi dans le mémoire d'Olivier Lardinois se situe hors du champ de portée de l'étude des marchandises importées par la Compagnie d'Ostende. Son analyse porte sur des denrées qui proviennent certes d'Asie mais également d'Amérique et sur une période postérieure à la mort de la Compagnie au moment où la consommation de tels produits est en plein essor et en voie de démocratisation. Toutefois, l'analyse qu'il fait, à partir des sources du Conseil des Finances notamment, est précieuse et la méthode qu'il propose pour rendre compte de la consommation de produits exotiques aux Pays-Bas autrichiens pour la deuxième moitié du 18<sup>ème</sup> siècle pourrait être adaptée à une période antérieure.

Face à ces constats, il est clair qu'il existe quelques manques en ce qui concerne le sujet des ventes et de la consommation des biens importés par la Compagnie d'Ostende. Dès lors, en

---

<sup>3</sup> HASQUIN Hervé, « Le temps des assainissements (1715-1740) », dans HASQUIN Hervé (dir.), *La Belgique autrichienne, 1713-1794. Les Pays-Bas méridionaux sous les Habsbourg d'Autriche*, Bruxelles, Crédit communal de Belgique, 1987 (Europalia 1987 Österreich) p. 71-94.

<sup>4</sup> LARDINOIS Olivier, *L'importation et le commerce de denrées coloniales dans les Pays-Bas autrichiens (1749-1789). Les épices, le cacao, le thé, le café, le sucre et le riz*, Université catholique de Louvain, 1984, sous la promotion de Claude Bruneel).

s'inspirant de la manière dont Olivier Lardinois a construit son mémoire et en s'appuyant sur une historiographie déjà bien fournie, il peut être intéressant de chercher à comprendre en quoi les importations de la Compagnie d'Ostende ont eu un impact sur la consommation intérieure des produits exotiques aux Pays-Bas autrichiens.

Grâce à cette problématique, plusieurs points intéressants pourront être abordés. Tout d'abord, il s'agira de s'intéresser de manière précise au contexte qui entoure l'avènement d'une compagnie maritime aux Pays-Bas autrichiens. Pour cela, il faut saisir la toile de fond qui entoure la création de la Compagnie. Il sera donc nécessaire de se pencher sur l'atmosphère économique générale (avec la pensée mercantiliste) et particulière tant aux Pays-Bas autrichiens qu'en Chine et au Bengale. Dans une conjoncture internationale tendue où les Provinces-Unies et l'Angleterre forment un quasi-duopole sur le marché asiatique, il est indispensable d'étudier les bases de la construction de la Compagnie d'Ostende face à une concurrence aussi rude.

Ensuite, l'attention sera portée sur l'organisation des importations. À ce titre, il est nécessaire de comprendre le modèle économique de la Compagnie et la manière dont les expéditions vers l'Asie sont organisées pour répondre au mieux à ce modèle. Au travers de la figure du commissionnaire Louis Bernaert, l'homme à la tête de l'appareil du fonctionnement quotidien de la Compagnie, il sera étudié la façon dont la venue des importations se structure à partir de l'arrivée des navires-cargos au port d'Ostende jusqu'aux ventes en passant par le déchargement et le stockage des produits.

Enfin, le mémoire pourra se pencher de manière plus précise sur la consommation des produits importés. On s'intéressera particulièrement à l'achat des marchandises. Dans cette partie du mémoire, les objectifs seront divers. Il s'agira notamment d'étudier la clientèle intéressée par les produits importés par la Compagnie : quelle est la proportion de marchandises destinée au marché intérieur et vers quel public s'adresse ces biens de consommation seront des questions intéressantes. Cette partie permettra aussi de voir si le choix des biens importés est seulement guidé par l'objectif de maximiser les profits ou si la curiosité des acheteurs pousse les agents de la Compagnie à se pencher vers d'autres types de produits.

Tout au long de cette recherche, deux éléments feront leur apparition régulièrement. D'abord, la comparaison avec ce qui se passe dans les deux grandes puissances de l'époque et en particulier avec leurs compagnies maritimes la V.O.C. des Provinces-Unies et l'E.I.C. de l'Angleterre. La confrontation avec ces deux puissances rivales peut être révélatrice de l'importance de la Compagnie d'Ostende sur le marché. Le second point d'attention sera particulièrement porté au thé car il s'agit de la marchandise la plus importée par la Compagnie et qu'elle constitue la plus grande source de bénéfices.

### *1.2. Frontières spatio-temporelles (1722-1731)*

La vie de la Compagnie d'Ostende s'étale sur seulement neuf années d'activité : la charte est octroyée en 1722 et la compagnie a été dissoute en 1731. Ce cadre semble d'autant plus restreint que la première expédition sous le contrôle de la compagnie n'a lieu qu'en 1724. Toutefois, il est nécessaire d'étaler la frontière temporelle de la recherche au-delà de l'année de la dissolution de la compagnie pour pouvoir avoir accès à certaines sources (spécialement les peintures) mais aussi pour mesurer l'impact de l'activité de la Compagnie sur le long terme.

Les produits importés à Ostende provenant de Chine et du Bengale sont consacrés à la vente pour la consommation intérieure mais également à la vente pour l'étranger. Dès lors, il est nécessaire de savoir jongler avec l'échelle spatiale. En effet, si l'objectif est de mesurer l'impact de l'arrivée et de la consommation de produits exotiques aux Pays-Bas autrichiens, il est parfois essentiel de présenter un panorama plus large à la fois sur ce qui se passe sur les sites de productions en Asie et à la fois sur les tendances de consommation en Europe dans les puissances voisines.

### *1.3. Typologie des sources*

Afin d'avoir un aperçu global sur l'importation de biens par la Compagnie d'Ostende, il est nécessaire de prendre différents types de sources en considération.

Tout d'abord, la correspondance écrite est une source de premier choix. Ainsi, il est par exemple impossible de passer à côté de la correspondance du commissionnaire Louis Bernaert. Cet homme est quotidiennement à la tâche à Ostende et échange aussi bien avec les directeurs de la

Compagnie qu'avec la clientèle. Au travers de ces lettres, des informations importantes sont transmises tant au sujet de l'organisation de l'arrivée des navires, de leur déchargement que de l'organisation des ventes au sens large. Il a également la charge du bon état des navires et de l'embauchage des matelots mais ceci nous intéresse moins dans le cadre de cette recherche. Au Conseil des Finances, certains agents correspondent également avec les directeurs de la Compagnie, surtout lorsque des oppositions ont lieu au sujet des droits d'entrée et de sortie des marchandises.

Ensuite, des mémoires seront également étudiés. Il s'agit essentiellement de mémoires écrits au Conseil des Finances dans lesquels on retrouve des informations sur l'évolution d'une marchandise sur le territoire et sur la façon dont elle est utilisée que ce soit en transit ou dans l'objectif de la garder pour la consommer.

De manière plus parcellaire, on pourra se pencher sur certains livres de ventes de la compagnie. Ces documents reprennent l'ensemble des biens importés par chaque navire venant de Chine et du Bengale et vendus à Ostende ou à Bruges.

Afin de ne pas se limiter à des sources écrites, il ne faudra pas négliger l'iconographie comme des peintures utiles pour voir la représentation de la consommation de produits exotiques aux Pays-Bas autrichiens au 18<sup>ème</sup> siècle et même des sources matérielles comme les porcelaines importées de Chine, afin de présenter la richesse des produits importés.

## 2. État de l'art

La Compagnie d'Ostende a déjà été étudiée par de nombreux historiens. Les recherches plus récentes tendent à montrer qu'il existe une coupure entre les premiers ouvrages consacrés à la compagnie et les travaux plus récents (depuis les années 1960). Ce découpage permet d'avoir un regard critique sur la première historiographie, bien que les œuvres qui la composent soient encore essentiels pour tout chercheur qui s'intéresse au sujet.

### 2.1. *La première historiographie à l'aube du Congo belge*

L'ouvrage principal à partir duquel toute étude sur la Compagnie d'Ostende démarre est sans conteste celui de Michel Huisman<sup>5</sup>. Ce travail est remarquable par l'effort fourni dans le dépouillement des archives : Huisman s'est rendu aux archives communales d'Anvers, où se trouve l'essentiel des archives de la Compagnie d'Ostende mais il s'est aussi rendu aux archives impériales de Cour et d'État à Vienne et aux archives du Royaume à Bruxelles pour y consulter les documents liés à la gouvernance autrichienne du territoire et des liens que les diverses institutions des Pays-Bas autrichiens ont entretenu avec la compagnie et les autres puissances européennes.

L'objet du livre se penche non seulement sur l'épopée coloniale de la Compagnie d'Ostende mais aussi sur le contexte économique très large qui entoure son histoire. De fait, la thèse que l'auteur expose dans sa préface est que la Compagnie d'Ostende est le fruit de son époque et de son contexte politique et économique. C'est pour cette raison qu'il annonce qu'il ne va opérer aucune scission entre les faits purement politiques et les informations structurelles sur la compagnie maritime mais aussi qu'il va mêler l'histoire économique avec l'histoire politique et diplomatique. Ainsi, dans l'introduction de l'ouvrage, l'auteur revient sur la situation économique des Pays-Bas de 1648 à 1713 et en particulier sur les traités de Munster et d'Utrecht, deux traités qui, selon lui, ont plongé la région dans une certaine apathie économique. Il s'en suit alors onze chapitres dans lesquels il va tracer, de manière chronologique, la trajectoire de la compagnie maritime d'Ostende tout en insistant sur les liens diplomatiques liant les Pays-Bas autrichiens aux autres grandes

---

<sup>5</sup> HUISMAN Michel, *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI : la Compagnie d'Ostende : étude historique de politique commerciale et coloniale*, Bruxelles, Lamartin, 1902.

puissances maritimes (et qui auraient même provoqué la chute de la compagnie, Charles VI voulant assurer l'héritage de son trône à sa fille Marie-Thérèse).

Bien qu'il s'agisse véritablement d'une bible d'informations, cet ouvrage, vieux de plus de 100 ans, doit être lu avec précaution. On observe facilement que cet historien ainsi que ceux qui l'ont suivi au début du siècle dernier ont des objectifs politiques en écrivant sur la Compagnie d'Ostende. On présente l'entreprise comme une réussite belge, et une aspiration coloniale couronnée de succès. Dans un moment où le pays s'interroge sur le bien-fondé de la colonie du Congo, alors propriété du roi Léopold II, ces historiens cherchent dans les colonies du 18<sup>ème</sup> siècle des précédents historiques. À ce titre, cet extrait de la préface de l'ouvrage est très éloquent : « *Au moment où les problèmes d'expansion préoccupent tous ceux qui ont souci du développement et de la prospérité de la Belgique, il pouvait être intéressant d'étudier, d'une façon approfondie, l'une des périodes de notre histoire où se révélèrent vivement les aptitudes colonisatrices et l'esprit d'initiative de nos compatriotes.* »<sup>6</sup>.

Dans la nécrologie qu'elle consacre à Michel Huisman, l'historienne belge Suzanne Tassier avance même que l'idée d'un ouvrage sur les expéditions coloniales de la Compagnie d'Ostende et de ses bienfaits sur l'économie des Pays-Bas autrichiens serait venue de Léopold II lui-même. Plus loin, elle affirme même que Michel Huisman aurait obtenu son poste de haut-fonctionnaire au sein du ministère des affaires étrangères avec l'appui royal.<sup>7</sup>

Parmi les autres ouvrages qui composent cette première historiographie, on retrouve celui de Norbert Laude qui offre une histoire de l'activité coloniale au Bengale.<sup>8</sup> Son travail se construit en quatre chapitres : les deux premiers se concentrent sur l'histoire globale de la Compagnie d'Ostende (sa naissance et son ascension) tandis que les deux derniers s'intéressent à l'activité commerciale et coloniale de la compagnie au Bengale (avec une attention particulière sur les factories). L'auteur a, ici aussi, un point de vue très eurocentré : l'histoire ne se construit qu'au

---

<sup>6</sup> *Ibid*, p. vii.

<sup>7</sup> Tassier Suzanne, « Michel Huisman (1874-1953) », dans *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, vol. 32, 1954, p. 1006-1015.

<sup>8</sup> LAUDE Norbert, *La compagnie d'Ostende et son activité coloniale au Bengale (1725-1730)*, Brussel, Van Campenhout, 1944 (Institut royal colonial belge. Section des sciences morales et politiques.).

regard de la direction de la compagnie ou d'Alexandre Hume, un officier anglais qui est venu aux Pays-Bas autrichiens pour devenir subrécargue<sup>9</sup>. Il faut noter qu'en plus d'être un historien, Laude a été directeur de l'institut colonial et à ce titre, il s'intéresse à la colonie du Congo. Son ouvrage sur la Compagnie d'Ostende constitue une exception dans son œuvre (tous ces autres livres s'intéressent au Congo). Par ailleurs, il signale au début de son livre qu'il a reçu l'aide de Michel Huisman dans le cadre de sa recherche.

L'ouvrage de Jacques Crokaert<sup>10</sup> se situe également dans le courant de cette première historiographie. Le livre, plus court que ceux présentés précédemment, est une synthèse qui trace brièvement l'histoire de la Compagnie d'Ostende. À nouveau, le poids du contexte de l'époque de la publication de l'ouvrage se fait sentir. La préface est signée par Léon Hennebicq, un avocat et jurisconsulte belge qui a milité en faveur de la reprise du Congo par l'état belge.<sup>11</sup> Dans le dernier chapitre de ce livre, Jacques Crokaert effectue un éloge de la colonie congolaise de Léopold II en situant cette dernière dans la continuité de l'élan de l'expérience de la Compagnie d'Ostende : « Depuis [l'expérience de la Compagnie d'Ostende], les Belges n'ont pas renoncé à leurs belles traditions de gloire maritime et coloniale. Sans cesse, leurs efforts ont tendu à les renouer. »<sup>12</sup>. Ainsi, les sentiments nationaux belges et l'envie d'encourager l'effort colonial au Congo ont forgé cette première historiographie.

## 2.2. L'historiographie plus récente

Avec l'apport des sciences économiques et sociales à l'histoire, les historiens examinent l'activité commerciale de la compagnie avec de nouvelles intentions. C'est d'abord la discipline de l'histoire économique qui va réexaminer l'histoire de la compagnie.

---

<sup>9</sup> Un subrécargue est responsable de représenter les intérêts de la compagnie à l'endroit où il se rend. En l'occurrence, Hume était chargé de négocier avec le Nabab (gouverneur de province) au Bengale pour la fondation et le fonctionnement des factoreries.

<sup>10</sup> CROKAERT Jacques, *Un exemple d'énergie nationale. La Compagnie d'Ostende*. Bruxelles, G.VAN HOEST & Cie, 1919.

<sup>11</sup> ARONSTEIN Georges, « HENNEBICQ (Léon) », dans *La Biographie Nationale de Belgique*, t. 30, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 1958, p. 452-458.

<sup>12</sup> *Ibid*, p. 92.

C'est notamment sous l'impulsion du travail monumental dirigé par Louis Dermigny sur le commerce réalisé par les compagnies maritimes à Canton en Chine<sup>13</sup> que des historiens belges vont se pencher à nouveau sur la Compagnie d'Ostende. Dans cette étude en quatre tomes, Dermigny scrute toutes les facettes liées à l'activité commerciale des compagnies maritimes européennes à Canton en s'appuyant notamment sur des données chiffrées. À sa suite, Karel Degryse va publier son article<sup>14</sup> consacré au commerce de la Compagnie d'Ostende avec la Chine qui fera autorité pour de nombreuses études. Cet historien, qui porte un grand intérêt à la richesse dans les Pays-Bas méridionaux au 18<sup>ème</sup> siècle, fournit une recherche très fouillée tant par l'examen des archives que par la présentation de statistiques (sur la répartition des biens importés de Chine par la Compagnie d'Ostende, sur la part du thé importé par la Compagnie d'Ostende vis-à-vis des autres grandes compagnies maritimes de l'époque, etc...). L'article s'intéresse également aux ventes des biens importés dans les Pays-Bas autrichiens. Un an après la publication de cet article fondamental, Roland Baetens effectuera une étude comparative sur les rendements commerciaux de la compagnie des produits importés de Chine et du Bengale.<sup>15</sup> Ainsi, avec ces travaux réalisés sur une dizaine d'années, l'historiographie de la Compagnie d'Ostende a totalement changé de regard en passant de chroniques écrites à la gloire de la compagnie à des études plus factuelles sur ses activités économiques.

Il faut noter qu'à côté de ces études sur l'action de la Compagnie d'Ostende (et sur les compagnies maritimes occidentales en général), on retrouve également des recherches qui se concentrent sur un bien de consommation en particulier. Ainsi, en ce qui concerne la porcelaine chinoise, la monographie réalisée sous la direction de Robert Picard, Jean-Pierre Kerneis et Yves-Henri Bruneau reste notable.<sup>16</sup> Une autre figure majeure est Jan Parmentier qui a réalisé une

---

<sup>13</sup> DERMIGNY Louis (dir.), *La Chine et l'Occident : le commerce à Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle, 1719-1833*, Paris, Service d'édition et de vente des publications de l'Éducation Nationale, 1964, 4 vol.

<sup>14</sup> DEGRYSE Karel, « De Oostendse Chinahandel (1718-1735) », in *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. LII, 1974, p. 307-347.

<sup>15</sup> BAETENS Roland, « Investeren en rendement bij de Generale Indische Compagnie : de handel op Bengalen vergeleken met de Chinahandel », dans *Album aangeboden aan Charles Verlinden ter gelegenheid van zijn dertig jaar Professoraat*, Gand, 1975, p. 17-42.

<sup>16</sup> PICARD Roberd, KERNEIS Jean-Pierre et BRUNEAU Yves Henri, *Les compagnies des Indes : route de la porcelaine*, Grenoble, Arthaud, 1966 (Bibliothèque historique (Arthaud)).

multitude d'études sur les produits importés par la Compagnie d'Ostende, notamment sur les épices venant d'Inde<sup>17</sup> ou le thé de Chine<sup>18</sup> qui reste le premier produit importé par la compagnie.

Des recherches plus récentes sur les réussites économiques de la compagnie sont également primordiales. On pense notamment aux divers travaux de Michael-Washington Serruys sur la géopolitique maritime belge. Dans un article paru en 2005, ce dernier étudie les effets des réussites commerciales de la compagnie sur la ville et le port d'Ostende.<sup>19</sup> Comme ses prédécesseurs, il va alors se pencher sur des données chiffrées (avec notamment une présentation des dépenses de la Compagnie d'Ostende dans la ville d'Ostende et la part qui profite aux habitants d'Ostende) mais aussi sur la cartographie. Par l'étude de cartes inédites, il met en avant les travaux effectués en vue de la fortification de la ville ou pour le port (agrandissement des docks et des quais) afin de faciliter le passage des navires de la compagnie. Plus récemment, Jelten Baguet a publié un article dans lequel il met en avant l'implication financière de l'élite politique des Pays-Bas autrichiens dans les activités commerciales de la compagnie, tout en comparant ces faits avec ce qui a pu être observé ailleurs (notamment avec la V.O.C. et les Provinces-Unies ou l'E.I.C. et l'Angleterre).<sup>20</sup> Bien que la méthode utilisée par ces deux chercheurs soit la même que leurs prédécesseurs (avec utilisation de données chiffrées pour l'analyse du succès de la compagnie maritime), on note que l'envie est d'observer davantage les effets de l'activité commerciale à l'intérieur des Pays-Bas autrichiens.

En outre, l'historiographie de la Compagnie d'Ostende a également été touchée par l'histoire globale et connectée. Alors que jusque-là la focale des historiens a été posée sur les marchands européens, un chercheur comme Wim de Winter la déplace vers le « monde d'en face ». Ainsi, dans une contribution à un ouvrage collectif paru en 2020<sup>21</sup> consacré à l'histoire du

---

<sup>17</sup> PARMENTIER Jan, « La Compagnie d'Ostende (1723-1735) », dans *Saveurs de paradis: les routes des épices*, Bruxelles, CGER, 1992, p. 226-235.

<sup>18</sup> PARMENTIER Jan, *Thee Van Overzee : Maritieme En Handelsrelaties Tussen Vlaanderen En China Tijdens De 18de Eeuw*, Aalst, Ludion, 1996.

<sup>19</sup> SERRUYS Michael-Washington, « Oostende en de Generale Indische Compagnie. De opbloei en neergang van een koloniale handelshaven (1713-1740) », dans *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, vol. 24, 2005, p. 43-59.

<sup>20</sup> BAGUET Jelten, « Politics and commerce: a close marriage? The case of the Ostend Company (1722-1731) », dans *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 2015, vol. 12, p. 51-75.

<sup>21</sup> DE WINTER Wim, « The Ostend Company's Worlds : Courtly Interactions and Local Life in Eighteenth-Century Bengal », dans AQUIL Raziuddin et MUKHERJEE Tilottama (éd.), *An Earthly Paradise : Trade, Politics and Culture in Early Modern Bengal*, Delhi, Manohar, 2020, p. 157-185.

Bengale du 16<sup>ème</sup> au 18<sup>ème</sup> siècle (pratiques politico-culturelles, traditions religieuses, réseaux commerciaux, etc...), il cite les noms de plusieurs marchands arméniens et perses qui ont servi d'intermédiaires entre les membres de la compagnie et les marchands du comptoir de Banquibazar mais il étudie aussi la vie locale des travailleurs et artisans présents dans les usines impériales au service de la compagnie.

Enfin, notons quelques références qui peuvent permettre d'ouvrir les horizons et de procéder à des comparaisons bien utiles. D'abord, le travail de Kirti N. Chaudhuri<sup>22</sup> sur le commerce de l'*East India Company* (compagnie maritime anglaise) en Asie semble important à citer. L'auteur y expose non seulement les grandes théories économiques qui entourent le commerce avec l'Asie mais il développe également des points précis sur le commerce de certaines denrées (café, textile, poivre...). Ainsi, le chapitre qui s'intéresse spécifiquement à l'importation du thé et de la porcelaine chinoise est d'un grand intérêt dans l'étude de la Compagnie d'Ostende car elle concurrence sérieusement les marchands anglais de l'époque. Ensuite, l'ouvrage collectif édité par Jaap R. Bruijn et Femme S. Gaastra<sup>23</sup> est très efficace dans l'étude comparative entre les différentes compagnies maritimes du 16<sup>ème</sup> au 18<sup>ème</sup> siècle. Le livre se compose de différents articles, chacun destiné au commerce d'une puissance européenne ou d'une compagnie maritime avec l'Asie. Ces articles brefs mais très complets permettent aisément de procéder à des comparaisons sur deux éléments en particulier : les routes maritimes et les résultats commerciaux obtenus. Enfin, l'ouvrage rédigé sous la direction de Martine Raibaud et François Souty<sup>24</sup> est également digne de consultation. Au-delà de l'étude de l'exportation du thé de la Chine et vers l'Europe et l'Amérique, les auteurs se penchent également sur la théiculture et la consommation de cette boisson en Occident.<sup>25</sup> Il a donc le double avantage d'ouvrir l'éventail géographique sur le commerce chinois tout en rapprochant la focale sur un bien spécifique : le thé.

---

<sup>22</sup> CHAUDHURI Kirti N., *The trading world of Asia and the English East India company: 1660-1760*, Cambridge, Cambridge university press, 1978.

<sup>23</sup> BRUIJN Jaap R. et GAASTRA Femme Simon (éd.), *Ships, sailors and spices : East India Companies and their shipping in the 16th, 17th and 18th centuries*, Amsterdam, Aksant, 1993.

<sup>24</sup> RAIBAUD Martine et SOUTY François (dir.), *Le commerce du thé. De la Chine à l'Europe, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2008.

<sup>25</sup> DUPAIGNE Bernard, « Raibaud Martine, Souty François (dir.), *Le commerce du thé. De la Chine à l'Europe, XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle* [compte-rendu] », dans *Outre-Mers. Revue d'histoire*, n°360-361, 2008, p. 356-358.

À l'issue de cet excursus bibliographique, il convient de rappeler la nouveauté de cette enquête par rapport à tout ce qui l'a précédée. Depuis les années 1960 les études sur la Compagnie d'Ostende d'un point de vue économique se sont concentrées sur les réussites financières des ventes et des bénéfices tirés par les investisseurs. Encore récemment, les travaux de Jelten Baguet s'attardent à analyser les interactions entre la direction de la Compagnie d'Ostende et les administrateurs autrichiens. Bien qu'ils soient très importants et passionnants, ces travaux posent un regard précis sur le haut de la pyramide de la compagnie. Ceci pourrait laisser penser que la Compagnie d'Ostende est avant tout un centre d'attractivité économique pour les investisseurs et la direction de la compagnie.

Avec la problématique de ce mémoire, le souhait est de mettre les biens importés d'Asie au centre de l'étude en portant un regard attentif à la vente et à la consommation de ces produits. Ainsi, l'étude retracera le parcours de ces produits : de l'arrivée des importations au port d'Ostende à l'analyse du public vers lequel ils sont destinés et la mise en scène qui tourne autour de la consommation en passant par les ventes publiques de ces produits. De manière assez symbolique, il peut être dit que dans ce mémoire, le regard se portera davantage sur Ostende, lieu d'arrivée des produits et de leurs mises en vente plutôt qu'à Anvers où affluent les investisseurs en bourse. Ceci constitue dès lors l'originalité et la nouveauté de cette étude vis-à-vis des recherches qui l'ont précédées : plutôt que la réussite financière de la Compagnie d'Ostende, ce sont les biens de consommation qui sont mis en avant.

### 3. Corpus de sources et méthodologie

Pour ce sujet de mémoire, il est nécessaire de s'appuyer sur des sources solides. Heureusement, en ce qui concerne l'histoire de la Compagnie d'Ostende et de la consommation de produits exotiques dans les Pays-Bas autrichiens, les sources ne manquent pas tant que l'on accepte d'effectuer certains déplacements.

#### 3.1. *Le fonds « Hye Hoys » conservé dans la bibliothèque universitaire de Gand*

Le fonds « Hye Hoys » à Gand reprend de nombreux documents liés à l'activité commerciale avec l'Orient par la Compagnie d'Ostende. Face à la masse de sources disponibles, il a été nécessaire de poser des choix sur certains documents en particulier. C'est pour cette raison que la décision a été prise de se pencher spécifiquement sur la correspondance de Louis Bernaert très présente dans ce fonds d'archives.

En effet, dans ce travail, il pourra être observé que le rôle du commissionnaire Bernaert est central dans le cadre de l'organisation de stockage et de vente des produits importés par la Compagnie d'Ostende. Au travers de son importante correspondance, plusieurs éléments clés liés aux sujets abordés dans ce mémoire pourront être analysés. Par ces échanges avec les directeurs de la Compagnie, il dévoile la manière dont il organise le déchargement des navires à Ostende, et dont il conserve les marchandises avant d'évoquer avec eux la structure des ventes à Ostende. Pour Bernaert, ces lettres sont le lieu d'un langage franc avec les directeurs et elles sont aussi un moyen pour lui de faire un compte rendu de son travail. En plus de cela, on retrouve également des lettres envoyées à l'attention de Bernaert où l'on retrouve notamment des demandes particulières sur les denrées importées par la Compagnie.

En plus de la correspondance de Bernaert, le fonds « Hye Hoys » conserve également un mémoire écrit par les directeurs de la Compagnie d'Ostende à l'attention de Marie-Elisabeth d'Autriche, gouvernante générale des Pays-Bas autrichiens. Dans ce mémoire, des plaintes sont adressées sur la manière dont Bernaert a effectué son travail. Si ce sujet n'a pas grande importance

ici, le document est particulièrement intéressant pour comprendre les actions que Bernaert peut ou ne peut pas effectuer.

### *3.2. Les archives du Conseil des Finances*

En ce qui concerne l'étude de l'achat et de la consommation des biens importés, certaines archives du Conseil des Finances pourront être analysées. Le Conseil des Finances est un conseil collatéral qui a été institué sous Charles-Quint en 1531. Parmi les archives reprises dans ce fonds, il faudra se pencher sur celles du département commerce et douane. Cette institution établissait les tarifs douaniers, délivrait des octrois pour les entreprises industrielles et intervenait dans le domaine des voies de communication, de la navigation, des postes, des chambres de commerce. Dès le 17<sup>ème</sup> siècle les taxes douanières sont une source importante de rentrées fiscales mais c'est aussi en jouant avec la réglementation de ces droits de douanes qu'une politique du commerce peut être mise en place.

Conservées au sein des archives générales du Royaume à Bruxelles, les archives du Conseil des Finances et en particulier les sources liées au travail des douanes reprennent de nombreux mémoires intéressants. Dans ces mémoires, les agents du Conseil des Finances posent des constats sur la politique commerciale mise en place au sein des Pays-Bas autrichiens et avancent certaines propositions pour que le système douanier apporte encore plus de rentrées dans les caisses de l'état. Au travers de ces textes, on retrouve par exemple, un mémoire montrant le désir de mettre en place une compagnie maritime à la manière des voisins néerlandais ou encore différents autres mémoires communiquant des informations intéressantes sur les importations de thé sur le territoire et sur l'évolution de la consommation ou du transit de cette denrée au cours de l'histoire des Pays-Bas autrichiens.

En plus des mémoires, les archives du Conseil des Finances reprend également une série de correspondances entre les agents liés au Conseil et la direction de la Compagnie lors d'une période de tensions. Certains agents du Conseil soupçonnent la Compagnie de commettre des fraudes au

droit d'entrée. Si le conflit entre les deux institutions n'a pas beaucoup d'intérêt dans cette recherche, certains éléments présents dans les lettres sont utiles pour l'étude du débarquement des navires-cargos à Ostende.

### 3.3. Sources complémentaires

#### 3.3.1. LES LIVRES DE VENTE À ANVERS

Le fonds d'archive de la Compagnie d'Ostende se trouve dans les archives communales de la ville d'Anvers. La masse des sources est très importante : on y retrouve 260 liasses et registres. Au sein de ces documents, on retrouve notamment les livres d'achats des marchandises orientales (les *Packboeken*) et les livres de ventes de la Compagnie d'Ostende (les *Venditieboeken*). Au travers de ces documents, les différentes sortes de marchandises importées dans les Pays-Bas autrichiens peuvent être déterminées.

#### 3.3.2. LES SOURCES ICONOGRAPHIQUES ET MATÉRIELLES

Pour compléter cette étude quelques sources complémentaires peuvent entrer en compte. D'une part, les peintures d'époque pourront être prises en considération pour observer la place que prennent les biens de consommation importés dans la vie quotidienne (quelle catégorie de personne a accès à ces biens, etc...). D'autres sources iconographiques et même certains éléments architecturaux peuvent également mettre en avant l'influence qu'a eu le succès de la Compagnie d'Ostende sur la vie culturelle des Pays-Bas autrichiens au travers des chinoiseries notamment.

Parmi les sources matérielles disponibles, il y a notamment la porcelaine importée de Chine qui pourrait apporter certaines informations. L'étude réalisée par Henry Maertens de Noordhout<sup>26</sup> ainsi que d'autres recherches peuvent mettre en avant le style de porcelaine apprécié mais aussi les personnes vers qui ces pièces sont destinées. Certaines porcelaines sont visibles sur les sites internet d'institution de mise en enchère.

---

<sup>26</sup> DE NOORDHOUT Henry Maertens, *Porcelaines chinoises "Compagnie des Indes" décorées d'armoiries belges: la "Compagnie d'Ostende" ses antécédents et ses prolongement*, Andenne, Magermans, 1997.

## Chapitre 1 : La Compagnie d'Ostende, naissance et modalités d'activité

Ce chapitre se charge de contextualiser la situation économique large (dans le cadre de l'expansion Européenne) et plus précise (Pays-Bas autrichiens, Bengale et Chine) dans laquelle la Compagnie d'Ostende va jouer un rôle intéressant. Grâce aux descriptions de ce panorama économique, et par une brève présentation de l'histoire de la Compagnie d'Ostende, il sera plus aisé pour chacun de saisir l'analyse qui sera faite plus tard des actions commerciales entreprises par la Compagnie d'Ostende (importations et ventes de marchandises), et de l'étude de la consommation des biens importés par celle-ci aux Pays-Bas autrichiens.

### 1. L'expansion Européenne comme toile de fond

En 1981, Léonard Blussé et Femme Simon Gaastra, deux historiens néerlandais spécialisés dans l'histoire maritime et l'histoire des échanges commerciaux entre le continent européen et le continent asiatique éditent un ouvrage consacré aux compagnies maritimes et aux échanges commerciaux qu'elles organisent. Dans l'introduction qu'ils écrivent ensemble, ils expliquent l'intérêt qu'ils ont à effectuer des recherches sur l'histoire des compagnies maritimes. D'une part, l'étude comparée des différentes compagnies maritimes des Temps Modernes permet d'offrir un spectre large sur l'histoire du commerce transocéanique. D'autre part, les compagnies maritimes permettent de comprendre l'histoire de l'expansion Européenne à la fois comme rencontre entre des systèmes de civilisation différents et comme l'intégration de ces civilisations et de leurs développements au travers d'un nouveau système universel.<sup>27</sup>

Afin de mieux appréhender l'histoire spécifique de la Compagnie d'Ostende et de son fonctionnement, il est tout d'abord utile de prendre du recul et de se pencher sur l'expansion Européenne telle qu'elle a été définie ci-dessus et sur l'état des relations maritimes internationales aux Temps Modernes et plus particulièrement au début du 18<sup>ème</sup> siècle. Les informations fournies ici permettront de familiariser le lecteur avec les concepts utilisés par les historiens pour décrire

---

<sup>27</sup> BLUSSÉ Leonard et GAASTRA Femme Simon, « Companies and trade : some reflections on a workshop and as a concept », dans BLUSSÉ Leonard et GAASTRA Femme Simon, *Companies and trade : essays on overseas trading companies during the Ancien Régime*, Leiden, Leiden University Press, 1981, p. 3.

les échanges commerciaux qui se déroulent entre les grandes puissances de l'Europe de l'Ouest et l'Asie du Sud-Est. Ces concepts seront utiles en vue de définir les liens qui unissent Ostende (et de manière plus générale les Pays-Bas autrichiens) et les comptoirs commerciaux avec lesquels la Compagnie commerce au Bengale et en Chine.

### *1.1. La notion d'économie-monde et son application aux échanges entre l'Occident et l'Orient aux Temps Modernes*

Afin de dresser un panorama large sur les grands échanges mondiaux qui se sont effectués au cours de l'histoire, des historiens de l'économie et des économistes ont mis en place la notion d'économie-monde. Fernand Braudel est l'historien qui fait encore référence aujourd'hui pour les chercheurs en sciences sociales qui se penchent sur l'étude de cette dernière. Par ailleurs, la notion d'économie-monde a également été étudiée par Immanuel Wallerstein un économiste néo-marxiste mais aussi un historien de l'économie. Il existe un désaccord profond entre les deux hommes sur les origines des économies-mondes : Braudel estime que les économies-mondes existent depuis toujours tandis que Wallerstein considère que le concept d'économie-monde est indissociable du capitalisme et que les économies-mondes n'apparaissent qu'à la fin du 15<sup>ème</sup> siècle avec l'apparition d'une économie-monde européenne. Cette différence d'analyse n'empiète cependant pas sur l'étude des grands échanges économiques entre l'Occident et l'Orient aux Temps Modernes.

Dans le deuxième tome de son ouvrage *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle* Braudel définit l'économie-monde en l'opposant à l'économie mondiale. Selon ce dernier, « l'économie-monde ne met en cause qu'un fragment de l'univers, un morceau de la planète économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à lui-même et auquel ses liaisons et ses échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique »<sup>28</sup>, alors que l'économie mondiale regroupe le marché de tout l'univers. C'est en se basant sur cette définition que l'historien a étudié l'économie-monde (ou la *Weltwirtschaft* en allemand) de la Méditerranée en analysant les

---

<sup>28</sup> BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, t. III : *Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 12.

échanges économiques qui y ont été effectués entre différentes structures politiques, économiques, culturelles et sociales. La définition et les caractéristiques de l'*économie-monde* proposées par Fernand Braudel sont encore très pertinentes afin d'analyser de manière adéquate les échanges entre l'Occident et l'Orient au travers des Compagnies des Indes Orientales entre le 17<sup>ème</sup> et le 19<sup>ème</sup> siècle. Au sein de cette route vers l'Orient, on retrouve en effet différentes entités étatiques à commencer par les Portugais qui sont les premiers à avoir atteint le port de Calicut, sur la côte sud-ouest de l'Inde en 1498.<sup>29</sup>

Parmi les caractéristiques d'une *économie-monde*, les deux historiens pointent notamment la présence d'un centre sous la forme d'une *ville capitaliste dominante* où se trouve le centre logistique des affaires.<sup>30</sup> Dans le cadre de l'*économie-monde* qui relie l'Occident à l'Asie orientale aux Temps Modernes, les deux principaux pôles urbains sont Amsterdam et Londres qui sont les centres des deux grandes puissances de l'époque : respectivement les Provinces-Unies et l'Angleterre. Il n'est donc pas étonnant de constater que c'est à partir de ces villes-mondes que les deux principales compagnies maritimes de l'époque éclosent (respectivement la *Verenigde Oost-Indische Compagnie* pour les Provinces-Unies et l'*East India Company* pour l'Angleterre). Aux côtés de ces deux grandes puissances économiques et coloniales, il convient d'ajouter que d'autres puissances occidentales de l'époque comme la France, le Danemark et la Suède mettent également sur pied des compagnies maritimes qui rencontrent aussi un certain succès.<sup>31</sup>

Avec la centralisation des états en cours aux Temps Modernes, les grands centres urbains que sont à l'époque successivement Amsterdam et Londres jouent un rôle dans la modernisation des états et de leurs économies. D'une part, la bourgeoisie marchande devient de plus en plus puissante économiquement et prend un grand rôle politique<sup>32</sup> et d'autre part la mutation de la

---

<sup>29</sup> HAUDRÈRE Philippe, *Les Compagnies des Indes orientales*, Paris, Editions Desjonquères, 2013, p. 7.

<sup>30</sup> BRAUDEL Fernand, *op. cit.*, p. 17

<sup>31</sup> MORINEAU Michel, *Les grandes Compagnies des Indes orientales (XVI<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècles)*, Paris, PUF, 1994, p. 3 (Collection : Que sais-je ?).

<sup>32</sup> BLOCKMANS Wim, « Les origines des États modernes en Europe », dans BLOCKMANS Wim et GENET Jean-Philippe, *Visions sur le développement des états européens : théories et historiographies de l'état moderne*, Rome, École française de Rome, 1993, p. 7.

paysannerie (apparition d'ouvriers agricoles)<sup>33</sup> font émerger une concentration de l'économie et de la production manufacturière et proto-industrielle autour d'une ville dominante.

À son apogée, la Compagnie d'Ostende est l'une des seules compagnies maritimes qui met en difficulté l'*East India Company*, la compagnie maritime la plus importante de l'époque. La courte épopée de la Compagnie d'Ostende peut, de ce fait, être analysée dans le cadre du concept d'*économie-monde* et les caractéristiques que les chercheurs en sciences humaines précités (Braudel, Wallerstein, Tilly et Blockmans) ont employé pour définir ce concept et celui de la modernisation des États en Europe peuvent être appliqués à la Compagnie d'Ostende. Toutefois, il convient de veiller à maintenir un certain regard critique à cette analyse. Bien qu'elle ait mis ses concurrentes en difficulté, l'importance moindre de la Compagnie d'Ostende vis-à-vis de la V.O.C. et de l'*E.I.C.* dans le commerce mondial et sa courte durée de vie poussent à la considérer à la fois comme encrée dans l'économie-monde entre Occident et Orient aux Temps Modernes mais aussi comme périphérie des deux plus grandes puissances maritimes de l'époque.

## 1.2. *Le mercantilisme*

L'*économie-monde* qui se penche sur les échanges commerciaux aux Temps Modernes ne peut pas se comprendre sans définir le mercantilisme. Cette théorie de l'économie va influencer en profondeur les politiques économiques menées par les différents États des Temps Modernes, en particulier dans les Provinces-Unies et en Angleterre. Plus tard dans ce travail, une présentation des politiques menées par l'empereur Charles VI montrera comment ce dernier est particulièrement acquis aux idées mercantilistes. Mais avant cela, il est plus commode de présenter les éléments essentiels qui composent cette doctrine économique. Les grandes idées du mercantilisme présentées ici seront réinvesties dans l'analyse de la création et du fonctionnement de la Compagnie d'Ostende.

Aux Temps Modernes, l'idée autour de laquelle les théoriciens du mercantilisme se rejoignent est que l'État doit intervenir dans l'économie par des réglementations et incitations afin

---

<sup>33</sup> TILLY Charles, *Contrainte et capital dans la formation de l'Europe 990-1990*, Paris, Aubier, 1992, p. 255-256.

d'orienter celle-ci dans la direction appropriée. Les grandes mesures proposées au sein du mercantilisme sont : la restriction des importations, l'incitation aux exportations des produits manufacturés, la limitation, voire la prohibition de l'exportation des produits agricoles ou bruts, mesures favorisant les commerçants et armateurs à l'exportation, incitation au développement des industries à forte valeur ajoutée.

Un courant de pensée au sein des théoriciens mercantilistes semble particulièrement pertinent ; il s'agit du commercialisme. Singulièrement bien mis en œuvre dans les Provinces-Unies et en Angleterre (grâce à leurs maîtrises des mers), cette école de pensée voit dans le commerce extérieur la source de la richesse d'un pays. Thomas Mun (1571-1641) est un écrivain et économiste anglais et l'un des principaux défenseurs du commercialisme qu'il oppose au bullionisme. Mun, comme les écrivains mercantilistes qui vont le suivre, ont compris que la fonction principale de l'argent (au sens de *money*) est de servir d'instrument d'échange alors que les bullionistes estiment que la puissance d'un état est liée à la quantité de métaux précieux (or et argent) qu'il possède et préconisent dès lors une thésaurisation de ces métaux par les états.<sup>34</sup> C'est ainsi qu'il avance son idée de la balance commerciale pour enrichir l'état en exportant des produits de valeur plus importantes que les produits importés, le surplus devenant ainsi du trésor.<sup>35</sup> Les idées de Mun (et d'autres écrivains du mercantilisme) vont circuler jusqu'à ce qu'en 1663, l'Angleterre accepte l'exportation des espèces.

De manière concrète, les états qui vont adopter la doctrine mercantiliste (principalement les Provinces-Unies et l'Angleterre) vont fournir les infrastructures et les conditions essentielles au développement des marchands et des compagnies maritimes. Ainsi, les Provinces-Unies accordent le monopole du commerce des produits asiatiques (principalement les épices et le thé) par la création de comptoirs commerciaux et la négociation avec les souverains asiatiques mais aussi le droit de faire la guerre, de rendre la justice et de frapper monnaie.<sup>36</sup> Au 17<sup>ème</sup> siècle, l'Angleterre et les Provinces-Unies vont casser le monopole des empires coloniaux ibériques (portugais et

---

<sup>34</sup> LIPSON Ephraïm, *The economic history of England. 2-3: The age of mercantilism*, 5<sup>e</sup> édition, London, Adam & Charles Black, 1948, p. 62-63.

<sup>35</sup> SPECTOR Céline, « Le concept de mercantilisme », dans *Revue de métaphysique et de morale*, n°39, 2003, p. 291-292.

<sup>36</sup> PASTOUREAU Mireille, *Voies océanes : de l'ancien aux nouveaux mondes*, Paris, Hervas, 1990, p. 134.

espagnol) en remplaçant les entrepreneurs financiers mais aussi en mettant en place une nouvelle politique commerciale. Désormais, ce sont les compagnies maritimes par actions qui reçoivent des états la tâche d'exécuter des échanges avec les marchands asiatiques ; ces marchands anglais et néerlandais utilisent par ailleurs des méthodes plus pacifiques.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> CHAUDHURI Kirti Narayan, « Reflections on the organizing Principle of Premodern Trade », dans TRACY James Donald, *The political economy of merchant empires*, Cambridge, Cambridge university press, 1991, p. 439.

## 2. L'état des lieux avant la création de la Compagnie d'Ostende

L'histoire de la Compagnie d'Ostende s'inscrit dans l'*économie-monde* qui entoure les échanges commerciaux entre l'Occident et l'Orient aux Temps Modernes. Il convient donc de décrire les différents éléments qui vont composer la vie de la Compagnie maritime et les initiatives qui vont rendre possible sa création.

### 2.1. *Les Pays-Bas autrichiens*

#### 2.1.1. **LES PAYS-BAS MÉRIDIONAUX AU DÉBUT DU 18<sup>ÈME</sup> SIÈCLE : CHANGEMENT POLITIQUE ET MARASME ÉCONOMIQUE**

L'historiographie belge fait démarrer la période des Pays-Bas autrichiens à partir de l'acquisition du territoire des Pays-Bas méridionaux par l'empereur Charles VI, des suites de la Guerre de Succession d'Espagne (1702-1715) et singulièrement avec le traité d'Utrecht de 1713.<sup>38</sup> Dans cette première moitié du 18<sup>ème</sup> siècle qui a vu ce territoire être au centre de nombreux conflits, le malaise économique est palpable à de nombreux points de vue : crise des finances publiques, déclin de l'industrie drapière, etc.<sup>39</sup>

L'empereur habsbourgeois est représenté aux Pays-Bas par un gouverneur général. Le premier de l'ère autrichienne est Eugène de Savoie qui gouverne de 1716 à 1724. Marie-Elisabeth, la sœur du monarque le succède de 1725 à 1741. Son règne est marqué par les thèmes de la lutte contre le jansénisme et les actions menées en relation avec la Compagnie d'Ostende. Contrairement à son prédécesseur, elle réside sur le territoire des Pays-Bas autrichiens. Bien que ses décisions doivent recevoir l'aval de Vienne, elle jouit d'une grande liberté dans son exercice du pouvoir. L'empereur Charles VI lui délègue certaines prérogatives comme la nomination de personnes haut

---

<sup>38</sup> DE SCHRYVER Reginald, « Les prétentions autrichiennes à l'héritage des Habsbourg d'Espagne. Les Pays-Bas du Sud pendant la Guerre de Succession d'Espagne 1700-1716 », dans HASQUIN Hervé (dir.), *La Belgique autrichienne, 1713-1794. Les Pays-Bas méridionaux sous les Habsbourg d'Autriche*, Bruxelles, Crédit communal de Belgique, 1987 (Europalia 1987 Österreich) p. 11-36.

<sup>39</sup> HASQUIN Hervé, « Le temps des assainissements (1715-1740) », dans HASQUIN Hervé (dir.), *La Belgique autrichienne, 1713-1794. Les Pays-Bas méridionaux sous les Habsbourg d'Autriche*, Bruxelles, Crédit communal de Belgique, 1987 (Europalia 1987 Österreich), p.71-94.

placées dans les administrations religieuses et laïques des Pays-Bas méridionaux.<sup>40</sup> À ses côtés, se trouve le grand maître de Cour qui la conseille sur les décisions politiques. Au cours de son règne, elle a connu successivement deux hommes à ce poste : le comte italien Julio Visconti de 1725 à 1732 et l'énergique comte Frédéric de Harrach de 1732 à 1743 qui deviendra le gouverneur général faisant fonction après le décès de l'archiduchesse.<sup>41</sup>

Dans son ouvrage consacré à l'histoire économique des Pays-Bas méridionaux et septentrionaux, l'historien spécialiste de l'histoire économique et sociale des Temps Modernes Herman Van der Wee estime que le passage des Pays-Bas méridionaux sous domination autrichienne va permettre à la région de moderniser et de développer l'économie du territoire. En effet, alors que l'empire espagnol montre une grande vulnérabilité au tournant du 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> siècle, l'empire autrichien est en pleine expansion et le territoire des Pays-Bas méridionaux devient le centre des trafics commerciaux entre l'Europe centrale et la mer du Nord. Le développement économique des Pays-Bas méridionaux se manifeste concrètement par l'exportation du charbon du Hainaut, du textile de Verviers et des métaux de Liège mais aussi par les actions portées sur le port d'Ostende comme cela sera vu plus loin.<sup>42</sup>

Néanmoins, le début de l'ère autrichienne sur les Pays-Bas méridionaux est marqué par de nombreuses difficultés sur le plan économique. Ceci est dû notamment à la guerre de Succession d'Espagne, qui a été marquée par des pillages des soldats, mais aussi à cause de la fermeture de l'embouchure de l'Escaut qui dure depuis 1585 et empêche la ville d'Anvers de se déployer pleinement vers le commerce maritime.<sup>43</sup> L'économie est encore consacrée en grande partie à

---

<sup>40</sup> DE SCHEPPER Hugo et VERMEIR René, « Gouverneur-général », dans AERTS Erik, BAELE Michel, COPPENS Herman, DE SCHEPPER Hugo (éd.), *Les institutions du gouvernement central des Pays-Bas habsbourgeois (1482-1795)*, t.1, traduit du néerlandais par DE MOREAU DE GERBEHAYE Claude, Bruxelles : Archives générales du Royaume, 1995, p. 197-198.

<sup>41</sup> LENDERS Piet, « Grand maître de la Cour », dans AERTS Erik, BAELE Michel, COPPENS Herman, DE SCHEPPER Hugo (éd.), *Les institutions du gouvernement central des Pays-Bas habsbourgeois (1482-1795)*, t.1, traduit du néerlandais par DE MOREAU DE GERBEHAYE Claude, Bruxelles : Archives générales du Royaume, 1995, p. 241.

<sup>42</sup> VAN DER WEE Hermann, *The Low Countries in the early modern world*, traduit par FACKELMAN Lizabeth, Aldershot, Variorum, 1993, p. 37.

<sup>43</sup> VAN HOUTTE Jan, *Economische en sociale geschiedenis van de Lage Landen*, Anvers, Standaard Boekhandel, 1964, p. 137-138.

l'agriculture et ce davantage en Flandre où l'industrie du lin constitue seulement une activité complémentaire.<sup>44</sup>

### 2.1.2. LA VILLE ET LE PORT D'OSTENDE

Si les Pays-Bas autrichiens connaissent un certain marasme économique, le contexte particulier d'Ostende n'est guère plus réjouissant, la ville tient debout économiquement presque exclusivement grâce à l'activité de pêche entretenue dans son port. La rivalité avec la ville de Bruges et son port est forte et celles-ci travaillent chacune pour leurs intérêts particuliers. Pourtant, elles pourraient être complémentaires : Ostende a une ouverture directe à la mer et peut travailler avec des gros cargos tandis que Bruges, dont l'accès à la mer est plus compliqué (la distance est longue et il y a de nombreuses écluses), a l'avantage d'avoir un accès rapide avec les marchés de Flandre.

À cette fragilité économique, il faut y ajouter une certaine incertitude politique. En effet, depuis le 15<sup>ème</sup> siècle, la ville d'Ostende accorde une grande importance à sa défense militaire. Ceci est dû à sa position stratégique sur la mer du Nord mais aussi à sa proximité avec la France. À la fin du 16<sup>ème</sup> siècle, le territoire des Pays-Bas méridionaux est le théâtre de nombreux conflits et d'attaques françaises. Ces attaques entrent dans le cadre d'une part, par la guerre des Réunions menée par Louis XIV contre la monarchie espagnole (1679-1684) et d'autre part, par la guerre de Neuf Ans (1688-1697) qui voit s'opposer la monarchie française et la Ligue d'Augsbourg (comprenant notamment les Provinces-Unies et la monarchie espagnole).<sup>45</sup> Au cours de ces deux conflits majeurs, les incursions françaises sur le territoire des Pays-Bas espagnols ont stimulé la publication de nombreuses cartes de la ville d'Ostende. La ville et surtout son port font l'objet de convoitises car il s'agit d'une porte d'entrée vers les Pays-Bas méridionaux. Les traités de la Barrière de 1713 et de 1715 et la mort de Louis XIV mettent fin aux visées expansionnistes françaises et permettent ainsi à la ville d'appréhender l'avenir plus sereinement. Par ailleurs, ces

---

<sup>44</sup> MENDELS Franklin, « Agriculture and Peasant Industry in Eighteenth-Century Flanders », dans PARKER William Nelson, *European peasants and their markets : essays in agrarian economic history*, Princeton, Princeton university press, 1975, p. 203.

<sup>45</sup> ROEGIERs Jan et VAN DER HERTEN Bart (réd.), *Eenheid op papier : de Nederlanden in kaart van Keizer Karel tot Willem I*, Leuven, Davidsfonds, 1994, p. 127-128.

traités laissent la place ouverte à un désenclavement économique des Pays-Bas autrichiens, ce qui constitue un terreau fertile pour la naissance d'une compagnie maritime.<sup>46</sup>

### 2.1.3. CHARLES VI ET LE DÉSIR DU COMMERCE AVEC L'ORIENT

L'empereur Charles VI qui règne sur les possessions de la branche autrichienne des Habsbourg entre 1711 et 1740 organise son pouvoir de manière assez absolutiste. En ce qui concerne sa politique économique, il semble très attaché aux idées mercantilistes. Ceci se note par son désir d'organiser le commerce maritime avec l'Europe de l'Est et l'Orient. Tout d'abord, il met en place une politique de construction de routes, de canaux et de dragage de cours d'eau afin de faciliter l'accès à l'Europe de l'Est, aux Balkans et à l'Empire Ottoman.<sup>47</sup> D'autre part, il encourage le commerce maritime en mettant sur pied une série de compagnies maritimes ayant comme objectif d'établir une balance commerciale bénéficiaire pour son empire. Cette politique se marque par le développement de deux ports de la mer Adriatique : Trieste (actuellement en Italie) et Fiume (aujourd'hui Rijeka en Croatie), auxquels Charles VI accorde le statut de port-franc.<sup>48</sup> Par ailleurs, à Trieste, il met sur pied une compagnie maritime orientale en accordant le droit de commerce à deux marchands basés sur le port de la ville et il accorde des privilèges aux initiateurs de compagnies privées. Trieste se trouve alors au centre de nombreuses routes commerciales qui lient l'Europe centrale (le long du Danube), l'Europe du Sud-Est et la Méditerranée orientale (jusqu'au Levant).<sup>49</sup>

Toutefois, le commerce avec l'Europe et la Méditerranée reste un exercice périlleux tant la concurrence est rude avec les marchands étrangers (notamment Serbes, Grecs et Arméniens) mais aussi avec l'hostilité de Venise. Pour Charles VI, une façon d'esquiver ces problèmes est de rendre possible le commerce avec l'Extrême-Orient et de casser le monopole anglais et néerlandais. Ce

---

<sup>46</sup> ANTOINE François et HEIRWEGH Jean-Jacques, « Le port franc d'Ostende », dans BERNARD Bruno (éd.), *Lombardie et Pays-Bas autrichiens : regards croisés sur les Habsbourg et leurs réformes au XVIIIe siècle*, Bruxelles, éditions de l'Université de Bruxelles, 2008, p. 100.

<sup>47</sup> INGRAO Charles W., *The Habsburg monarchy 1618-1815*, Cambridge, Cambridge university press, 1994, p. 138.

<sup>48</sup> BÉRENGER Jean, *Histoire de l'empire des Habsbourg 1273-1918*, Paris, Fayard, 1990, p. 425-426.

<sup>49</sup> DO PAÇO David, « Trieste : les horizons d'une ville centre-européenne, 1690-1820 », dans *Monde(s)*, n°14, 2018, p. 81-83.

désir de voyages lointains lui vient également de la formation qu'il a reçue en Espagne (il a grandi à Barcelone).<sup>50</sup>

Pour lancer ces grands projets de commerce, Charles VI compte s'appuyer sur le port d'Ostende. Par ailleurs, dès 1714, différents hommes puissants de Flandre reçoivent des lettres patentes permettant d'organiser un commerce avec les Indes Orientales. Parmi ces hommes, on retrouve notamment Thomas Ray, un négociant irlandais naturalisé ostendais et échevin de la ville ainsi que les deux frères gantois Jacques et Charles Maelcamp.<sup>51</sup> Les différents marchands issus des grandes villes comme Gand, Bruges, Anvers et Ostende<sup>52</sup> participent à la construction de navires-cargos qui démarrent leurs courses vers l'Inde et la Chine afin d'y commercer des produits exotiques. Face à ses grands succès économiques, l'empereur Charles VI a le désir de rassembler les différentes initiatives privées au départ d'Ostende et de créer une compagnie maritime semblable à la V.O.C. et à l'E.I.C..<sup>53</sup>

## 2.2. *Canton et la Chine*

### 2.2.1. LE CONTEXTE POLITIQUE CHINOIS

Depuis 1644, l'Empire chinois est dirigé par la dynastie Qing. La structure étatique chinoise peut, en effet, être qualifiée d'empire car il s'agit d'un état composite étendu dans l'espace, avec une population importante, caractérisé notamment par un pouvoir autoritaire tentant de mettre en place des politiques d'unification économique et culturelle. Ainsi, entre 1680 et 1770, les trois

---

<sup>50</sup> BÉRENGER Jean, *Les Habsbourg et l'argent : de la Renaissance aux Lumières*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2014, p. 98-99.

<sup>51</sup> DE WINTER Wim, et PARMENTIER Jan, « Factorijen En Forten: Zuid-Nederlanders in Achttiende-Eeuws India. », dans GODDEERIS Idesbald (éd.), *Het Wiel van Ashoka : Belgisch-Indiase Contacten in Historisch Perspectief*, Louvain, Leuven University Press, 2013, p. 36.

<sup>52</sup> DE WINTER Wim, *Worlds of the Ostend Company in Qing China and Mughal India (1717-1744). A comparative approach of the GIC's 18th-century trade communities, cultural interactions and foreign exchanges*, Université de Gand, 2020-2021, [Thèse de doctorat en histoire], p. 16.

<sup>53</sup> GÉRARD Jo, *Quand la Belgique était Autrichienne*, Bruxelles, Paul Legrain, 1976, p. 30.

empereurs successifs maintiennent le territoire en paix et contrôlent avec attention la production intellectuelle et culturelle.<sup>54</sup>

Les empereurs de la dynastie Qing d'origine mandchoue s'attachent à mettre en place une administration efficace du territoire et du peuple. C'est en particulier l'empereur Kangxi (qui règne de 1661 à 1722) qui parvient à faire passer la domination du territoire d'une occupation militaire à une structure d'administration civile.<sup>55</sup> Les différentes provinces composant le territoire sont conduites par des gouverneurs issus des deux ethnies (chinoise et mandchoue).<sup>56</sup> Les tensions entre le pouvoir provincial et le pouvoir impérial sont une constante durant le règne de Kangxi. Pour remédier à cela, son successeur Yongzheng (qui règne sur l'Empire de 1722 à 1735) renouvelle les dirigeants à la tête de nombreuses provinces mais le véritable pouvoir de décisions dans la politique de l'Empire reste dans les mains de l'élite mandchoue ayant participé à la conquête du territoire.<sup>57</sup> Par ailleurs, Yongzheng réforme également les finances de l'Empire et s'attaque à la corruption des fonctionnaires (notamment par la diffusion du confucianisme), ce qui permet d'accroître les revenus de l'État.<sup>58</sup>

### **2.2.2. L'ORGANISATION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX AVEC LES COMPAGNIES MARITIMES À CANTON**

Dès le début du 16<sup>ème</sup> siècle, l'arrivée des marchands portugais à Canton fait du port et de ce comptoir commercial un des épicentres du commerce mondial. Avec l'intensification des échanges internationaux au cours du 18<sup>ème</sup> siècle et la demande accrue en Occident de produits exotiques comme le thé, la porcelaine et la soie, la place que prend Canton devient centrale car il s'agit de la seule porte d'entrée pour le commerce entre la Chine et l'Occident. Cette concentration du commerce chinois vers l'extérieur est une volonté du pouvoir chinois. Toutefois, des

---

<sup>54</sup> PETERSON Willard J., *The Cambridge history of China*, t. 9, *The Ch'ing empire to 1800*, vol. 2, Cambridge, Cambridge university press, 2002, p. 14-15.

<sup>55</sup> *Ibid*, p. 27.

<sup>56</sup> KING FAIRBANK John et GOLDMAN Merle, *Histoire de la Chine. Des origines à nos jours*, Paris, Tallendier, 2010, p. 225.

<sup>57</sup> BRIZAY Bernard, *Les trente « empereurs » qui ont fait la Chine*, Paris, Perrin, 2018, p. 340.

<sup>58</sup> CHAUSSENDE Damien, *Histoire de la Chine ancienne et impériale*, Paris, Presses Universitaires de France, 2022, p. 102 (Que sais-je ?).

occidentaux sont bien présents ailleurs en Chine, bien qu'ils n'y fassent pas du commerce mais plutôt des missions religieuses.<sup>59</sup> Malgré les attitudes hostiles des autorités face aux missionnaires chrétiens (singulièrement à partir du règne de Yongzheng), le gouvernement central et les autorités locales (à l'image de K'ung Yü-hsün, le gouverneur général de la province de Guangdong où se trouve Canton) ont une attitude vigilante mais favorable pour le commerce avec les Européens.<sup>60</sup>

À Canton, un tissu économique important se développe avec la présence de nombreux marchands chinois. L'historien Paul Arthur Van Dyke, spécialisé dans l'histoire du commerce à Canton, classe ces marchands en trois catégories : les marchands « Hong » qui sont les seuls pouvant commercer directement avec les étrangers, les marchands extérieurs qui sont des commerçants ayant un magasin à Canton à proximité des *factories* et les marchands intérieurs qui sont des agents pour les fournisseurs de marchandises provenant de l'intérieur des terres chinoises. Il est intéressant de noter qu'à partir de 1730, il devient obligatoire pour les étrangers de nommer un marchand « Hong » pour qu'il s'assure de la sécurité de chaque navigation à tout point de vue : le navire, le commerce et l'échange, les membres de la traversée et leurs activités et les paiements des différents frais de port. Ces marchands de sécurité sont appelés « fiadors ».<sup>61</sup> Pour les compagnies maritimes occidentales, il est d'usage de s'associer à plusieurs d'entre eux pour chaque traversée afin de ne pas dépendre d'une seule source pour la gestion de ces biens. Tandis que les compagnies anglaises et néerlandaises confèrent entre 20 et 60 pourcents d'une cargaison à un fiador qui devient majoritaire, la Compagnie d'Ostende attribue parfois 80 pourcents de la cargaison à un seul fiador.<sup>62</sup>

---

<sup>59</sup> DERMIGNY Louis (dir.), *La Chine et l'Occident : le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833*, Paris, Service d'édition et de vente des publications de l'Éducation Nationale, 1964, vol. 1, p. 274-275.

<sup>60</sup> PETERSON Willard J., *op. cit.*, p. 279.

<sup>61</sup> VAN DYKE Paul Arthur, *Merchants of Canton and Macao: Politics and Strategies In Eighteenth-century Chinese Trade*, Hong Kong, Hong Kong University Press, 2011, p. 8-12.

<sup>62</sup> *Ibid*, p. 22.

## 2.3. *Le Bengale et la péninsule indienne*

### 2.3.1. LE CONTEXTE POLITIQUE DE LA PÉNINSULE INDIENNE

L'historiographie récente rechigne à utiliser le terme d'Inde pour désigner le commerce fait par les occidentaux avec l'actuelle péninsule indienne. Elle est dénoncée par une série d'historiens attachés à l'histoire postcoloniale ou connectée du Bengale comme Ashin Das Gupta, Sanjay Subrahmanyam ou Sushil Chaudhury. Il existe plusieurs raisons à cette réticence.

D'une part cette expression laisse penser que l'Inde forme un ensemble politique uni et homogène qui tient debout économiquement grâce aux échanges économiques réalisés avec l'Occident, or, rien n'est plus faux. Certains villages ou régions de l'Inde et du Bengale sont relativement indépendants vis-à-vis des échanges en cours avec les compagnies maritimes occidentales et même avec l'administration indienne. En réalité, seules certaines villes portuaires ou comptoirs commerciaux profitent de ces échanges entre les marchands européens et les princes-marchands indiens.<sup>63</sup> Toutefois, d'un point de vue européen, le Bengale renvoie l'image d'une région où le commerce des mousselines, des toileries et de la soie est très profitable.<sup>64</sup>

D'autre part, à partir de la mort de l'empereur moghol Aurangzeb en 1707, la cour impériale connaît une grande instabilité, ce qui renforce l'indépendance d'états locaux vis-à-vis du pouvoir central. Par ailleurs, les seigneurs de ces états locaux profitent de la fragilité de la cour impériale pour renforcer leur pouvoir. À ce titre, un exemple frappant est celui du Bengale. Alors qu'en 1701 Kartalab Khan (également connu sous le nom de Murshid Quli Khan) a été nommé chef de l'administration fiscale par l'empereur Aurangzeb, il cumule ce poste avec celui de gouverneur (aussi appelé *Nawab*)<sup>65</sup> de la province du Bengale à partir de 1717. Il devient de fait l'homme le

---

<sup>63</sup> DE WINTER Wim, « The Ostend Company's Worlds : Courtly Interactions and Local Life in Eighteenth-Century Bengal », dans AQUIL Raziuddin et MUKHERJEE Tilottama (éd.), *An Earthly Paradise : Trade, Politics and Culture in Early Modern Bengal*, Delhi, Manohar, 2020, p. 162.

<sup>64</sup> TOUSSAINT Auguste, *L'Océan Indien au XVIIIe siècle*, Paris, Flammarion, 1974, p. 152-153.

<sup>65</sup> « Nawab (Nabab), Inde », dans FRÉDÉRIC Louis, *Dictionnaire de la civilisation indienne*, Paris, Laffont, 1987, p. 786.

plus puissant de sa région mais aussi l'un des interlocuteurs les plus importants dans le commerce avec l'Occident.<sup>66</sup>

Pour ces deux raisons, il est préférable de parler de commerce avec le Bengale en tant que province ou de commerce avec la péninsule indienne lorsque l'on évoque les échanges avec les régions dépassant les limites de la province.

### **2.3.2. L'ORGANISATION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX AVEC LES COMPAGNIES MARITIMES AU BENGAL**

Comme à Canton en Chine, les premiers européens à atteindre le Bengale au 16<sup>ème</sup> siècle sont les Portugais. Leurs objectifs sont non seulement commerciaux mais aussi religieux, avec la présence de missionnaires jésuites (les pères atteignant les confins de la région en 1576).<sup>67</sup> Deux événements vont précipiter la transition du monopole portugais au Bengale : la conquête de Negapatam, une colonie portugaise du sud-est de l'Inde par les Néerlandais en 1658<sup>68</sup> et l'attaque de São Tomé de Meliapor, territoire portugais également situé au sud-est de l'Inde par Neknam Khan, général indien du Golconde en 1662.<sup>69</sup> Ces deux épisodes sont symboliques et s'inscrivent dans la longue série des pertes portugaises en Asie du Sud-Est entre 1630 et 1670 au profit des anglais et des néerlandais.<sup>70</sup> Ainsi, l'EIC et surtout la VOC deviennent les principaux partenaires des villes portuaires situées le long des rivières du Bengale ; les deux compagnies maritimes recevant par ailleurs d'importants privilèges pour le commerce.<sup>71</sup> Le fonctionnement du commerce s'organise au moyens de plusieurs comptoirs commerciaux issus des principales puissances européennes. Ces comptoirs situés très proches géographiquement les uns des autres le long du golfe du Bengale se font concurrence, faisant de la région le théâtre de la compétition européenne

---

<sup>66</sup> ASHER Catherine Ella Blanshard et TALBOT Cynthia, *India before Europe*, New York, Cambridge university press, 2006, p. 247-248.

<sup>67</sup> DE OLIVEIRA MARQUES Antonio Henrique, *Histoire du Portugal et de son empire colonial*, Paris, Karthala, 1998, 252-254.

<sup>68</sup> RAYCHAUDHURI Tapan, *Jan Company in Coromandel 1605-1690: A Study in the Interrelations of European Commerce and Traditional Economies*, Leiden, Brill, 1962, p. 57.

<sup>69</sup> SUBRAHMANYAM Sanjay, *L'empire portugais d'Asie 1500 - 1700 : histoire politique et économique*, traduit de l'anglais par CAPELLE Marie-José, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999, p. 251.

<sup>70</sup> DE OLIVEIRA MARQUES Antonio Henrique, *op. cit.*, p. 245-246.

<sup>71</sup> DONALD TRACY James, « Introduction », dans DONALD TRACY James, *The rise of merchant empires: long-distance trade in the early modern world, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge university press, 1990, p 9.

du marché indien.<sup>72</sup> Bien que le golfe du Bengale reste une zone difficilement abordable pour les gros navires en raison de sa côte très dentelée, les compagnies restent avides du commerce dans la région en raison de la haute qualité du textile qui s'y trouve.<sup>73</sup> Les soies du Bengale ont d'autant plus investi les marchés européens à la suite de la fermeture du Japon envers les compagnies maritimes à la fin du 17<sup>ème</sup> siècle. Alors que jusqu'en 1675 le Japon a accueilli la moitié des marchandises achetées au Bengale par la VOC, il ne réceptionne plus que 10 % de celles-ci en 1693. Ceci a pour conséquence que 75 à 80 pourcents des marchandises bengalis sont exportées vers l'Europe (le restant étant réparti sur le continent asiatique).<sup>74</sup>

Le Bengale est la zone de prédilection du commerce avec l'Inde pour les compagnies maritimes occidentales car les profits qu'elles y réalisent sont très attrayants. Les Néerlandais, les Anglais mais aussi les Français et les Danois y rencontrent un certain succès dans cette région mais aussi sur les côtes Ouest et Est de la pointe de la péninsule (respectivement la côte de Malabar et la côte de Coromandel). Face à ces réussites commerciales, l'Inde intéresse donc aussi Charles VI pour la Compagnie d'Ostende.

Toutefois, les expéditions à partir des Pays-Bas méridionaux ne démarrent pas d'une page blanche. Différentes initiatives privées ont déjà été menées grâce aux investissements d'entrepreneurs financiers de Flandre (Gand et Anvers). La demande de commerce vient parfois des seigneurs locaux. Ainsi, en 1719, le *Zamorin* (le seigneur de la principauté de Calicut)<sup>75</sup> propose au capitaine Joseph de Gheselle de fonder un comptoir d'où il aurait une grande liberté de commerce.<sup>76</sup> Ce commerce demande un important effort financier de la part des investisseurs mais aussi un risque important et les puissances financières flamandes attendent avec impatience la mise

---

<sup>72</sup> SINGH Anjana, « Early Modern European Mercantilism and Indian Ocean Trade », dans STROOTMAN Rolf, VAN DEN EIJNDE Floris, VAN WIJK Roy (éd.), *Empires of the sea : maritime power networks in world history*, Leiden, Brill, 2020, p. 254

<sup>73</sup> CHAUDHURI Kirti N., *The trading world of Asia and the English East India company: 1660-1760*, Cambridge, Cambridge university press, 1978, p. 249.

<sup>74</sup> DE VRIES Jan, VAN DER WOUTE Ad, *The first modern economy : success, failure, and perseverance of the Dutch economy, 1500-1815*, Cambridge, Cambridge university press, 1997, p. 435.

<sup>75</sup> « Zamorin, Inde », dans FRÉDÉRIC Louis, *op. cit.*, p. 1163.

<sup>76</sup> PARMENTIER Jan et DE WINTER Wim, « Factorijen en forten. Zuid-Nederlanders in achttiende-eeuws India », dans GODDEERIS Idesbald (dir.), *Het wiel van Ashoka: Belgisch-Indiase contacten in historisch perspectief*, Louvain, Leuven University Press, 2013, p. 41.

en place d'une compagnie maritime qui leur permettrait de ne pas s'exposer à un risque de pertes. C'est le cas du premier voyage du cargo *Keyser Carolus VI* en 1719 vers la côte de Coromandel sous le capitanat de Godefroy de la Merveille, un navigateur breton. Le résultat commercial de ce cargo a été déficitaire et a mis en difficulté de nombreux investisseurs. Ceci s'explique par différentes raisons. Le trajet vers la péninsule a duré 15 mois et pris beaucoup de retard dû à différents problèmes du navire, à une tempête intervenue au niveau du Cap de Bonne-Espérance et à des tensions entre le capitaine et son équipage. Par ailleurs, une fois sur place, Godefroy de la Merveille s'attache davantage à obtenir un accord avec le *Nawab*<sup>77</sup> de Karnataka pour acquérir un comptoir commercial à Cabelon.<sup>78</sup> Bien que ce comptoir soit conquis (puis légué plus tard à la Compagnie d'Ostende), il ne devient pas le grand centre commercial espéré et sera plus tard délaissé.<sup>79</sup>

---

<sup>77</sup> « Nawab (Nabab), Inde », dans FRÉDÉRIC Louis, *op. cit.*, p. 786.

<sup>78</sup> PARMENTIER Jean, *De holle compagnie. Smokkel en legale handel onder Zuidnederlandse vlag in Bengalen, ca. 1720-1744*, Hilversum, Verloren, 1992, p. 11-12.

<sup>79</sup> PARMENTIER Jan et DE WINTER Wim, *op. cit.*, p. 42.

### 3. L'épopée courte mais riche de la Compagnie d'Ostende

Avec l'expansion européenne qui prend court depuis plusieurs centaines d'années, le désir politique de la création d'une compagnie maritime au départ des Pays-Bas autrichiens et un contexte favorable pour les échanges avec l'Orient, l'instauration de la Compagnie d'Ostende répond à toutes les attentes. L'historiographie récente tend à diviser l'histoire de la Compagnie d'Ostende en deux parties : les années glorieuses entre 1723 et 1727 et le déclin qu'elle connaît ensuite jusqu'à sa dissolution définitive en 1731. L'intérêt de présenter brièvement l'histoire de la Compagnie d'Ostende est de poser un cadre autour de l'étude des importations qu'elle effectue avec l'Orient.

#### 3.1. *L'acte de naissance de la Compagnie d'Ostende : la charte d'octroi*

Afin de comprendre les activités de la Compagnie d'Ostende qui vont se mettre en place, il est nécessaire de revenir sur le document qui signe la création de la Compagnie. Il s'agit de la charte d'octroi délivrée par l'empereur qui, à la manière de la constitution pour un Etat moderne, est le document de base auquel tous les membres de la compagnie (directeurs, capitaines, etc.) sont tenus de se conformer.

##### **3.1.1. LE DOCUMENT ET SES SPÉCIFICITÉS**

La charte d'octroi de la compagnie est écrite sous la forme de lettres patentes, c'est-à-dire, un texte législatif promulgué par l'empereur dans lequel il donne des droits à une personne ou ici une institution. Ici, le texte est évidemment signé par l'empereur Charles et contresigné par son secrétaire André François de Kurz. Le document est daté du 19 décembre 1722 or, comme cela sera vu plus loin, le texte définitif tel qu'il est présenté a été promulgué le 5 juin 1723. Les statuts ont, en effet, subi des modifications par rapport à sa première version. Les négociations avec les nobles des Pays-Bas autrichiens qui vont devenir les plus importants investisseurs dans les actions de la compagnie maritime et les directeurs de la compagnie ont été assez âpres. Il est important d'étudier le texte tel qu'il est finalement établi car il permet de comprendre la trajectoire, les réussites et les complexités à venir de la compagnie.

À la genèse de ce texte, on retrouve un homme : Patrice Mac Neny, un haut fonctionnaire des Pays-Bas autrichiens d'origine irlandaise. Après avoir étudié le droit à l'Université de Louvain et exercé en tant qu'avocat au Conseil de Brabant, il devient conseiller fiscal au Conseil des Finances de 1713 à 1724.<sup>80</sup> Il est en charge d'élaborer les statuts de la future compagnie. Dans cette optique, il fait appel à 3 hommes d'affaires et banquiers influents à Anvers : Charles Proli, Paul Jacques Cloots et Jacques de Pret. Selon Michel Huisman, le grand historien de la Compagnie d'Ostende, Neny agit d'une manière habile durant ces négociations car il amadoue ces grands négociants afin qu'ils intègrent l'idée d'une compagnie à charte dans les Pays-Bas autrichiens et renoncent aux initiatives individuelles qui ont cours jusque-là à partir du port d'Ostende.<sup>81</sup> Le texte final est composé de 103 statuts et est largement inspiré des deux grandes compagnies maritimes qui dominent alors le commerce mondial de l'époque (la V.O.C. et l'E.I.C.).

### 3.1.2. ANALYSE DES STATUTS

Avant de présenter les différents articles qui composent la charte de la compagnie, le texte revient d'abord sur les raisons qui ont poussé l'empereur à ériger une telle compagnie. Ainsi, les objectifs énoncés allient à la fois la nécessité de rétablir des finances correctes pour les Pays-Bas autrichiens mais aussi le désir politique de l'empereur d'organiser le commerce avec l'Orient de manière plus dirigée par la création d'une compagnie que par l'assentiment à différents acteurs privés. Il est ainsi écrit : « *Etant également attentif à procurer ce qui peut être de l'avantage de nos Peuples, & à contribuer à la conservation de tous nos Etats, nommément de ceux de nos Païs-bas, & considérant qu'il seroit bien difficile de parvenir à ces deux buts si importants sans le rétablissement du Commerce & de la Navigation, d'où dépend non seulement le bonheur de nos Sujets, mais aussi le bon ordre, & l'augmentation de nos Finances, de même que la défense de nos Païs-bas, considérant aussi, que ce Commerce ne eut pas être bien établi & solidement soutenu par des Particuliers, qui le font depuis quelques années, sous nôtre Pavillon, & sur nos Passeports ; Nous avons jugé nécessaire d'établir & de former une Compagnie générale de Commerce dans nos Païs-bas, afin que par l'union de tous nos Sujets, & leur correspondance, ils*

---

<sup>80</sup> MORTIER Roland et HASQUIN Hervé, *Une famille noble de hauts fonctionnaires : les Neny*, Bruxelles, Éditions de l'Université Libre de Bruxelles, 1985, p. 11-12.

<sup>81</sup> HUISMAN Michel, *op. cit.*, p. 200.

*puissent se faire avec plus d'ordre & de succès, & se soutenir avec plus de fermeté & de de vigueur contre les dangers & difficultés, qui peuvent se rencontrer dans des voyages de si long cours ; (...)* »<sup>82</sup>. Il faut également noter que le nom complet de la compagnie est le suivant : « Compagnie impériale et royale des Indes établie dans les Pays-Bas autrichiens sous la protection de Saint Charles ». Aussi bien les contemporains que les historiens utilisent plus régulièrement le nom « Compagnie d'Ostende ».

L'analyse de la charte d'octroi de la Compagnie sera intéressante dans la suite de ce mémoire car les statuts qui la compose constituent la base administrative du fonctionnement de la Compagnie. Ici, afin de ne pas encombrer le texte avec des citations, seuls les numéros des articles dont il est question seront mentionnés. Le lecteur qui désire lire le statut correspondant dans son entièreté est invité à se référer soit à l'une des sources originales conservée à la bibliothèque universitaire de Gand (et disponible en ligne), soit à l'édition qu'en a fait Louis Prosper Gachard dans le recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens.<sup>83</sup>

De la même manière que les chartes connues par ailleurs, le privilège du commerce est donné à la compagnie pendant une certaine durée de temps. S'il s'agit de 20 ans pour l'E.I.C., il s'agit ici d'une durée de 30 ans pour la Compagnie d'Ostende, comme cela est spécifié dans l'article 1. De plus, les trois articles suivants confirment l'aspect monopolistique de ce commerce. Comme pour les autres grandes compagnies maritimes de l'époque, la Compagnie d'Ostende forme

---

<sup>82</sup> Charles VI, contresigné André François de Kurz, *Lettres patentes d'octroy accordées par sa Majesté impériale et catholique pour le terme de trente années à la Compagnie générale à établir dans les Pays-Bas Autrichiens pour le commerce & la navigation aux Indes*, imprimé à Gand chez François & Dominique vander Ween, Imprimeurs de Sa Majesté Impériale et Catholique, 1723, p. 3-4.

<sup>83</sup> Pour le document disponible à la bibliothèque universitaire de Gand : Charles VI, contresigné André François de Kurz, *Lettres patentes d'octroy accordées par sa Majesté impériale et catholique pour le terme de trente années à la Compagnie générale à établir dans les Pays-Bas Autrichiens pour le commerce & la navigation aux Indes*, imprimé à Gand chez François & Dominique vander Ween, Imprimeurs de Sa Majesté Impériale et Catholique, 1723. Pour le texte inclus dans le recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens : *Lettres patentes de Charles VI autorisant l'établissement et la formation aux Pays-Bas d'une compagnie pour le commerce avec les Indes orientales et occidentales*, dans GACHARD Louis Prosper, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens. Troisième série, 1700-1794*, v. 3, Bruxelles, Devroye, 1878, p 322-333.

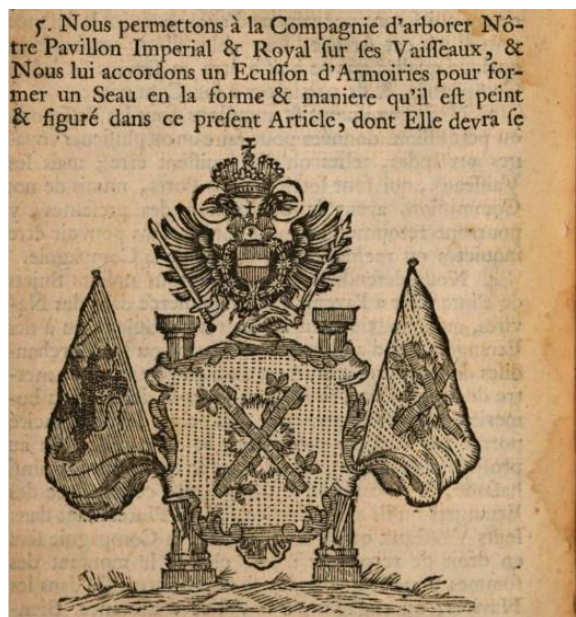


Figure 1 : Article 5 de la Charte d'octroi de la Compagnie d'Ostende ainsi que les armoiries spéciales

une étonnante symbiose entre une entreprise publique et privée. Bien que l'empereur se trouve à l'initiative du projet, la compagnie est destinée à être dirigée par des directeurs qui sont en réalité des marchands issus de la noblesse marchande.<sup>84</sup>

Par ailleurs, elle se voit doter d'une certaine politique régaliennne notamment en ce qui concerne la fondation de colonies et de factoreries<sup>85</sup> comme le spécifie l'article 91.<sup>86</sup> Le temps de l'octroi, la compagnie est souveraine sur son territoire et plusieurs articles présentent les droits régaliens qu'elle acquiert en matière de commerce mais l'article 95 déclare qu'en aucun cas elle a le droit de

déclarer la guerre sans le consentement de l'empereur, bien que les navires de la compagnie soient équipés d'une artillerie.<sup>87</sup> La souveraineté de la compagnie est soulignée par ses armoiries spéciales qui marquent encore une fois sa relative indépendance vis-à-vis de l'institution impériale.

La charte d'octroi de la Compagnie d'Ostende marque bien l'idéal mercantiliste. L'esprit marchand est soutenu par une politique fiscale qui promeut la construction de navires au travers des articles 85, 86 et 87, et la manufacture ainsi que la proto-industrie qui produit des biens destinés à l'exportation. À l'inverse, les denrées qui reviennent d'Asie sont frappées d'une taxe de 6%, comme le précise l'article 89.<sup>88</sup> Ce dernier article est l'un de ceux qui a été le plus débattu.

Un autre point sur lequel des débats ont été faits est le fonds social de la compagnie, finalement établi à 6 millions de florins partagés en 6 mille actions de mille florins comme présenté

<sup>84</sup> *Lettres patentes de Charles VI, op. cit.*, p 322-323.

<sup>85</sup> Une factorerie est un comptoir commercial où s'établissent les compagnies maritimes aux Temps Modernes.

<sup>86</sup> *Ibid*, p. 331-332.

<sup>87</sup> *Ibid*, p. 332.

<sup>88</sup> *Ibid*, p. 331.

dans l'article 19.<sup>89</sup> Au moment des négociations, il a été question de faire monter ce fonds à 10 millions de florins mais plusieurs hauts-fonctionnaires ont marqué leur désaccord. Une première raison invoquée par Neny est le fait que les puissances financières des Pays-Bas autrichiens ne sont pas suffisamment importantes pour acheter une quantité si grande de produits exotiques. La seconde raison, est que si le nombre d'actions aurait été plus réduit avec pour chaque action une valeur plus élevée, il y a un risque d'agiotage par une minorité.<sup>90</sup> D'autres statuts arrivent en complément afin de protéger les actionnaires de la compagnie et de leurs investissements.

La Compagnie d'Ostende fonctionne à la manière d'une société anonyme : l'article 26 précise que les actionnaires (dès qu'ils atteignent le seuil de 12 actions et qu'ils ne sont pas étrangers) peuvent participer à l'assemblée générale.<sup>91</sup> Cette assemblée a en main plusieurs prérogatives : nomination des directeurs, droit de contrôle sur la gestion de la compagnie, délibération sur le dividende, etc. Ils forment le pouvoir exécutif de la compagnie. Dès lors, les directeurs forment le pouvoir législatif. Leur rôle est de convoquer les assemblées, de nommer ou de destituer les personnes employées par la compagnie mais ils sont également en charge de l'armement des navires et des achats et ventes de marchandises comme annoncé dans les articles 46 et 47.<sup>92</sup> Lors de la rédaction de la charte, Neny a pris attention de poser certains garde-fous envers les directeurs : pour les affaires importantes, 5 des 7 directeurs doivent être en accords et ils n'ont pas le droit d'être juges et parties. Ces différents garde-fous sont énoncés dans les articles 48, 66, 67 et 68.<sup>93</sup>

### 3.2. *Les succès financiers de la Compagnie d'Ostende (1723-1727)*

La recherche de profit est la première motivation pour lancer les expéditions commerciales vers la Chine et le Bengale. À ce titre, il faut noter que la charte d'octroi de la Compagnie d'Ostende décrit précisément les rôles de chacun des membres (directeurs, actionnaires, navigateurs, etc.) mais n'évoque jamais l'intérêt pour les marchandises ; celles-ci ne sont par ailleurs jamais définies.

---

<sup>89</sup> *Ibid*, p. 324.

<sup>90</sup> HUISMAN Michel, *op. cit.*, p. 204-205.

<sup>91</sup> *Lettres patentes de Charles VI*, *op. cit.*, p 325.

<sup>92</sup> *Ibid*, p 327.

<sup>93</sup> *Ibid*, p 329.

La réussite de la Compagnie d'Ostende est donc avant tout une histoire de succès financiers qu'il convient de décrire.

### 3.2.1. DES ACTIONNAIRES TRÈS PUISSANTS

Alors qu'aucun navire n'a encore quitté le port d'Ostende sous la direction de la Compagnie, l'attrait pour celle-ci peut déjà se mesurer le jour de son entrée en bourse, le 11 août 1723. Ce jour-là on estime que 4.000 actions ont déjà été vendues, les 2.000 actions restantes l'ont été le lendemain. Parmi les investisseurs, on retrouve principalement des nobles, des grands marchands et des bourgeois aisés issus des grandes villes des Pays-Bas autrichiens et plus particulièrement de Flandre (majoritairement Anvers, mais aussi Bruxelles, Gand, Bruges et Ostende).<sup>94</sup>

Plus tôt, il a été écrit que les actionnaires forment le pouvoir exécutif de la Compagnie. Certains historiens ont noté que ce pouvoir est assez disproportionné. En effet, certaines règles limitent le pouvoir des actionnaires avec le moins d'actions en mains et inversement, les plus gros investisseurs possèdent plusieurs voix lors des votes de l'assemblée. De ce fait, le poids des votes des plus gros actionnaires sont disproportionnés vis-à-vis de leur nombre réel comme le démontre le tableau suivant réalisé par l'historien Jelten Baguet qui s'est intéressé aux dirigeants et administrateurs de la Compagnie.<sup>95</sup> Cela démontre l'intérêt purement financier qu'une certaine élite urbaine de l'époque recherche. Ceci pourrait être comparé aujourd'hui à des traders qui ne s'intéressent qu'à augmenter leur profit au moyen de bons investissements et de la spéculation. Toutefois, Jelten Baguet note aussi la présence dans l'actionnariat de personnes qui ont des intérêts personnels plus particuliers dans les biens importés d'Orient par la Compagnie.<sup>96</sup>

---

<sup>94</sup> BAELS Eduard J., *De Oostendse Compagnie, de generale keizerlijke en koninklijke Indische Compagnie gevestigd in de Oostenrijkse Nederlanden*, Ostende, Erel, 1972, p. 61-64.

<sup>95</sup> BAGUET Jelten, « Politics and commerce: a close marriage? The case of the Ostend Company (1722-1731) », dans *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 2015, vol. 12, p. 59-60.

<sup>96</sup> *Ibid*, p. 62.

### 3.2.2. LES EXPÉDITIONS LUCRATIVES VERS L'ORIENT

Il faut attendre le 10 février 1724 pour voir la première expédition prendre le départ d'Ostende. Au total, quatre expéditions se sont déroulées sous la direction de la Compagnie d'Ostende. Une expédition est composée de plusieurs navires ; au total, 15 trajets de navires vers l'Orient ont été effectués (9 en direction de Canton et 6 vers le Bengale).

Les gains issus de la vente des marchandises ont été très bien étudiés par l'historien Jan Parmentier dans son travail sur la Compagnie et dont les chiffres ont été repris sous la forme d'un tableau par Jelten Baguet (voir ci-dessous).

Tableau 1 : Pourcentage des gains des échanges de la Compagnie d'Ostende durant la période 1724-1727

| Expédition (Année)     | Navire              | Destination | Gain/Perte (%) |
|------------------------|---------------------|-------------|----------------|
| 1ère expédition (1724) | L'Aigle             | Canton      | 137,5%         |
|                        | Le Sainte-Elisabeth | Canton      | 137,5%         |
|                        | Le Saint-Charles    | Bengale     | -39,9%         |
| 2ème expédition (1725) | Le Charles VI       | Bengale     | 50,4%          |
|                        | L'Impératrice       | Canton      | 139,5%         |
|                        | Le Marquis de Prié  | Canton      | 139,5%         |
| 3ème expédition (1726) | L'Aigle             | Canton      | 201,4%         |
|                        | Le Lion             | Canton      | 201,4%         |
|                        | Le Tigre            | Canton      | 201,4%         |
|                        | La Paix             | Bengale     | 7,5%           |
|                        | L'Espoir            | Bengale     | 7,5%           |
| 4ème expédition (1727) | L'Archiduchesse     | Bengale     | 74,5%          |
|                        | Le Charles VI       | Bengale     | 74,5%          |
|                        | La Concorde         | Canton      | 217,7%         |
|                        | Le Marquis de Prié  | Canton      | 217,7%         |

Source : PARMENTIER Jan, *Oostende en Co. Het verhaal van de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart (1715-1735)*, Gand, Ludion, 2002, p. 140 et BAGUET Jelten, *De Oostendse Compagnie, haar directeurs en de Oostenrijkse Bewindvoerders. Een casuïstische analyse van hun onderlinge interactie (1722-1731)*, UGent, 2013, (sous la promotion de Michael Limberger), p. 25.

De manière générale, il faut noter que toutes les expéditions apportent des gains lors de la vente des produits. La seule ombre au tableau est la perte subie lors du premier voyage vers le

Bengale. Cette perte est causée par le naufrage du navire *Le Saint-Charles*. Déjà une différence nette se marque dans pourcentage de gains sur la vente des marchandises issus du commerce à Canton ou du Bengale. Il faut par ailleurs mettre ces pourcentages en lien direct avec la différence de gains nets. Si les bénéfices nets de l'ensemble de la vente des marchandises montent à 7.058.305 florins pour l'ensemble des expéditions chinoises, ce chiffre s'élève seulement à 756.115 florins pour l'ensemble des expéditions vers le Bengale.<sup>97</sup> On comprend dès lors que le marché chinois (et particulièrement le marché du thé) est bien plus lucratif pour la Compagnie d'Ostende.

Parmi les bénéficiaires, on retrouve évidemment les actionnaires qui perçoivent de dividendes annuels estimés à environ 13% par action entre 1723 et 1735, alors qu'un investissement immobilier ne rapporte que 2 à 3% de gain par an.<sup>98</sup> Les retombées économiques vont également profiter à la ville d'Ostende. Grâce aux taxes sur le commerce colonial, le Conseil des Finances du Gouvernement central investit massivement dans les fortifications de la ville et de son port menacé par les voisins français, anglais ou néerlandais. De plus, le port d'Ostende profite de sa position d'actionnaire pour influencer l'assemblée et les grands investisseurs qui y siègent pour faire pression sur le gouvernement central afin d'engager des moyens budgétaires en vue d'agrandir le canal entre Ostende et Bruges, par exemple.<sup>99</sup>

### 3.2.3. LES JALOUSIES DES PUISSANCES VOISINES

Déjà avant la création de la Compagnie d'Ostende, le développement du port et l'accroissement du nombre d'initiatives privées pour le commerce vers l'Orient inquiète les autorités des puissances voisines. À la vue de la faiblesse des Pays-Bas autrichiens, les Français convoitent de plus en plus le port d'Ostende car il est proche et sa position sur la mer du Nord est stratégique. À la suite des guerres menées par Louis XIV impliquant le territoire des Pays-Bas méridionaux (guerre des Réunions et guerre de Neuf Ans) et sous la demande de Louis de France,

---

<sup>97</sup> Baels Eduard J., *op. cit.*, p. 106.

<sup>98</sup> BAGUET Jelten, *De Oostendse Compagnie, haar directeurs en de Oostenrijkse Bewindvoerders. Een casuïstische analyse van hun onderlinge interactie (1722-1731)*, UGent, 2013, (sous la promotion de Michael Limberger), p. 25.

<sup>99</sup> SERRUYS Michael-Washington, « The Port and City of Ostend and the Process of State Consolidation in the Southern Netherlands in the Seventeenth and Eighteenth Centuries: A Geopolitical Approach », dans *International Journal of Maritime History*, vol. 19, 2007, p. 334.

le Grand Dauphin, la multiplication de cartes militaires de la ville et de son port sont la preuve de cet intérêt.<sup>100</sup> Toutefois, ces menaces françaises ne se manifestent pas aussi concrètement que celles venant des Provinces-Unies ou d'Angleterre. Ainsi, la direction centrale de la V.O.C. et de l'E.I.C. font savoir à plusieurs reprises leurs craintes vis-à-vis des initiatives ostendaises. Entre 1720 et 1723, les *Heren XVII* (la direction de la V.O.C.) adressent au total six remontrances aux autorités habsbourgeoises à Vienne et aux états généraux de Bruxelles.<sup>101</sup> Lors de la mise sur pieds de la Compagnie d'Ostende, la crainte des deux principales puissances maritimes de l'époque est de voir une concurrence trop importante se développer avec leurs propres compagnies maritimes.

Le premier souci de l'Angleterre et des Provinces-Unies est d'éviter la fuite de leurs agents, tant des investisseurs, que du personnel navigant (capitaines, marins et matelots) ou que des négociants (appelés subrécargues). Si la fuite des actionnaires semble plutôt infondée (la majorité des actionnaires de la Compagnie d'Ostende demeure en grande partie de riches flamands), l'arrivée massive de personnel navigant et de subrécargues issus des Provinces-Unies, d'Angleterre et de France est une réalité. Ainsi, selon certains calculs, 33% de l'équipage participant aux succès de la Compagnie d'Ostende vient des puissances voisines (et même 58% des officiers-marins).<sup>102</sup>

La prise de marchés en Orient par la Compagnie d'Ostende constitue une seconde peur pour les Anglais et les Néerlandais. La méfiance vis-à-vis des activités de la Compagnie se manifestent tant en Chine que dans la péninsule indienne. À Canton, dans le but de maintenir les marges de profit et de ne pas dépendre d'une seule nation européenne, les autorités donnent l'autorisation à seulement seize entreprises de se constituer en guilde et de vendre des produits chinois avec comme condition de ne pas vendre plus de la moitié des produits à un seul navire étranger. Ces conditions suscitent des contestations de la part des Anglais qui voient l'arrivée de nombreux navires d'Ostende sur place et craignent de perdre des marchés encore plus grands avec l'arrivée de la

---

<sup>100</sup> ROEGIERS Jan et VAN DER HERTEN Bart (réd.), *Eenheid op papier: de Nederlanden in kaart van Keizer Karel tot Willem I*, Leuven, Davidsfonds, 1994, p. 54-55

<sup>101</sup> ENTHOVEN Victor, « Dan maar oorlog! De reactie van de Republiek op de Oostendse Compagnie », dans PARMENTIER Jan, *Noord-Zuid in Oost-Indisch perspectief*, Zutphen, Walburg pers, 2005, p. 135-137.

<sup>102</sup> EVERAERT John G., « Les compagnies rivales des grandes compagnies des Indes. Le défi de la compagnie d'Ostende (1715-1745) », dans BLUCHET Christian, MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *La puissance maritime : Castex et la stratégie navale*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2004, p. 416.

Compagnie.<sup>103</sup> Bien que les officiels Chinois abolissent la guilde afin d'éviter les troubles avec les étrangers, les Anglais ne parviennent pas à augmenter la quantité de produits achetés à Canton face à la puissance grandissante de la Compagnie d'Ostende. À cause de cela, les actions de l'E.I.C. se sont dépréciées de 15% entre 1723 et 1732.<sup>104</sup> De même, au Bengale, l'arrivée de nouvelles puissances maritimes à la fin du 17<sup>ème</sup> siècle va remettre en question l'hégémonie commerciale dont les Provinces-Unies et l'Angleterre jouissent depuis le milieu siècle avec leurs nombreuses factoreries. Ainsi, après de longues négociations avec le *Nawab* du Bengale, la Compagnie d'Ostende obtient une concession territoriale qui devient la factorerie de Banquibazar en 1726 (aujourd'hui Ichhapur).<sup>105</sup> Face au succès de cette factorerie, une coalition entre anglais et néerlandais s'est mise en place pour jeter le discrédit sur la Compagnie d'Ostende. Par ailleurs, les Anglais menacent directement Alexander Hume, un Anglais naturalisé néerlandais du sud qui est le gouverneur général de la factorerie.<sup>106</sup>

Une troisième grande inquiétude est le risque de l'arrivée massive de biens importés par la Compagnie d'Ostende et vendus pour les marchés anglais et néerlandais. Face à cela, l'Angleterre opte pour un boycott et les Provinces-Unies décident d'élever les taxes sur les produits importés venant des Pays-Bas méridionaux.<sup>107</sup> Face à ce danger, c'est l'arme diplomatique qui est finalement utilisée pour mettre un terme à la concurrence de la Compagnie d'Ostende.

### 3.3. *La fin de la Compagnie d'Ostende (1727-1731)*

#### 3.3.1. L'INCLINAISON DE CHARLES VI FACE AUX PUISSANCES ÉTRANGÈRES

En 1727, les tensions avec l'Angleterre et les Provinces-Unies atteignent son paroxysme. La Compagnie d'Ostende accroit de plus en plus ses richesses et ses marges bénéficiaires sur la

---

<sup>103</sup> PETERSON Willard J., *op. cit.*, p. 282.

<sup>104</sup> HERTZ Gerald B., « England and the Ostend Company », dans *The English Historical Review*, vol. 22, n°86, 1907, p. 267.

<sup>105</sup> PARMENTIER Jan et DE WINTER Wim, « Factorijen en forten Zuid-Nederlanders in achttiende-eeuws India », dans GODDEERIS Idesbald, *Het wiel van Ashoka: Belgisch-Indiase contacten in historisch perspectief*, Louvain, Leuven University Press, 2013, p. 44.

<sup>106</sup> PARMENTIER Jean, *De holle compagnie. Smokkel en legale handel onder Zuidnederlandse vlag in Bengalen, ca. 1720-1744*, Hilversum, Verloren, 1992, p. 24-25.

<sup>107</sup> Baguet Jelten, *op. cit.*, p. 26.

vente de produits de Chine et du Bengale dépassent largement celles de l'Angleterre.<sup>108</sup> L'acquisition du territoire où est mise sur pied la factorerie de Banquibazar constitue pour les anglais une si grande inquiétude qu'ils envoient des soldats incendier un village proche en criant « *Vive l'empereur ! Nous sommes Allemands !* ». <sup>109</sup>

Face aux pressions diplomatiques de plus en plus insistantes, l'empereur Charles VI craint l'arrivée d'une nouvelle guerre contre les grandes puissances européennes. En effet, au début du 18<sup>ème</sup> siècle, l'Europe est partagée entre la ligue de Vienne (composée des possessions des Habsbourg d'Autriche et de l'Espagne) et la ligue d'Hanovre (composée principalement de la France, de l'Angleterre et de la Prusse rejointe notamment par les Provinces-Unies).<sup>110</sup> Afin de trouver un terrain d'entente, la France et le cardinal Fleury en particulier jouent le rôle de médiateur. Le 26 mars 1727, sur proposition française, la ligue d'Hanovre pose un ultimatum à Charles VI. Il s'agit d'un texte nommé « *Les préliminaires de paix de Paris* » qui est composé de six articles demandant la suspension de la Compagnie d'Ostende pendant 7 ans et réclamant l'arrêt des troubles sur le commerce.<sup>111</sup>

Face à l'envie de préserver la paix sur le continent, l'empereur Charles VI accède aux demandes de ses adversaires. À la suite de cela, la Compagnie d'Ostende n'envoie plus directement des navires vers l'Orient mais les navires déjà sur le continent asiatique peuvent revenir et les ventes se déroulent normalement.

### 3.3.2. LES NOUVELLES DÉSILLUSIONS AU CONGRÈS DE SOISSONS

Bien que la signature des préliminaires de Paris ait été acté sans prise en compte de Bruxelles, Charles VI a reçu les renseignements et conseils de deux hommes : le comte de Calenberg, un noble ayant des liens étroits avec la Compagnie d'Ostende et ses directeurs,<sup>112</sup> et le

---

<sup>108</sup> DEGRYSE Karel, *op. cit.*, p. 344.

<sup>109</sup> HAUDRÈRE Philippe, *op. cit.*, p. 84.

<sup>110</sup> DUMONT Georges-Henri, *L'épopée de la Compagnie d'Ostende 1723-1727*, Bruxelles, Le Cri, 2000, p. 196-197.

<sup>111</sup> HUISMAN Michel, *op. cit.*, p. 415-416.

<sup>112</sup> BAGUET Jelten, « Politics and commerce: a close marriage? The case of the Ostend Company (1722-1731) », dans *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 2015, vol. 12, p. 71.

banquier et homme d'affaires Proli (qui est également l'un des directeurs de la Compagnie). Ce dernier est un homme de confiance de l'empereur autrichien et fait partie de la délégation autrichienne au congrès de Soissons pour représenter et éclairer les ambassadeurs sur les affaires de la Compagnie d'Ostende aux côtés notamment de Charles de Pattyn, un jurisconsulte qui a pour but d'y défendre les trafics d'outre-mer du Saint-Empire.

Le congrès de Soissons est une conférence diplomatique qui s'est tenue entre 1728 et 1729 et qui a pour but de solutionner les désaccords territoriaux et commerciaux. L'Autriche y envoie le chancelier de Sinzendorf comme ambassadeur avec des conseillers susmentionnés. Cependant, ce dernier négocie en secret avec Fleury et se rallie à sa cause. Sur décision de Charles VI, Sinzendorf et le comte von Pentenrieder quittent le congrès. L'empereur estime que les deux hommes ont connu un échec avec le refus d'un dédommagement de la perte du commerce réalisé jusque-là par la Compagnie d'Ostende.<sup>113</sup> Ils sont remplacés par le comte Stefan Kinsky et le baron de Fonseca. Malgré cela, la partie est déjà jouée et le traité de Séville signé le 9 novembre 1729 scelle définitivement le sort de la Compagnie d'Ostende. Ce traité qui entérine le conflit entre Madrid et Londres et qui est l'aboutissement du congrès de Soissons (et de la convention de Prado avant lui) marque une nouvelle fois la position fragile de Charles VI face aux puissances voisines.<sup>114</sup>

### **3.3.3. LA SPÉCULATION AUTOUR DE LA MORT DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE**

Les spéculateurs profitent des événements politiques changeants pour acheter et vendre les actions de la Compagnie d'Ostende à la bourse d'Anvers et d'en retirer du profit. On peut distinguer deux types de spéculateurs : les optimistes et les pessimistes.

Les optimistes croient en la protection de l'empereur Charles VI et achètent des actions quand le cours est plus bas. À partir de ce moment, ils persuadent l'opinion publique que la situation est sur le point de s'améliorer de telle sorte que le cours de la compagnie augmente. À ce moment, ils peuvent vendre leurs actions et donc obtenir du profit. À l'inverse les pessimistes jouent sur la probable fin de la compagnie pour faire baisser le cours à la bourse. C'est alors qu'ils peuvent

---

<sup>113</sup> HUISMAN Michel, *op. cit.*, p. 435-454.

<sup>114</sup> BAELS Eduard J., *op. cit.*, p. 135-139.

acheter des actions. Lorsqu'il apparaît que la situation n'est pas aussi dramatique que prévue, le cours augmente et les spéculateurs peuvent alors vendre leurs actions avec un certain bénéfice également. Une nouveauté économique plutôt complexe fait son apparition dans les Pays-Bas autrichiens à cette occasion : les contrats à primes (la pratique de ces contrats est déjà plus courante en Angleterre ou aux Provinces-Unies). Ces contrats fonctionnent de cette manière : le vendeur d'une action s'engage à livrer une action après un délai fixé dans le contrat. L'acheteur, pour sa part, ne paie qu'une prime, c'est-à-dire, un pourcentage de l'action. À la fin du délai fixé, l'acheteur a encore le droit d'accepter ou de refuser d'acheter l'action. S'il accepte, il reçoit directement les dividendes (versement de la compagnie à ses actionnaires) mais s'il refuse, la prime n'est pas remboursée.<sup>115</sup>

### 3.3.4. L'ACTE DE DÉCÈS DE LA COMPAGNIE D'OSTENDE

Bien que des navires-cargos perpétuent les expéditions en direction de l'Orient à partir d'Ostende sous un drapeau étranger (Prusse ou Polonais),<sup>116</sup> la fragilité de la Compagnie d'Ostende se marque tant du point de vue de la politique extérieure (faiblesse de Charles VI et de l'Empire autrichien sur la scène continentale) que du point de vue de la politique intérieure (spéculation outrancière sur la mort des activités de la Compagnie).

Par ailleurs, tout au long de son règne, Charles VI cherche à faire avaliser la *Pragmatique Sanction*, un édit datant du 19 avril 1713 par lequel il souhaite permettre à sa fille Marie-Thérèse de lui succéder à la tête de l'Empire. Les diètes des royaumes composant l'Empire autrichien ratifient le texte sans demander de contreparties. Par cette décision, les diètes de Bohême, de Moravie et de Silésie (en 1720) et les diètes hongroise et transylvaine (en 1723) confirment leur appartenance à un état commun.<sup>117</sup> En revanche, pour Charles VI, il est plus difficile d'obtenir cette ratification par les puissances étrangères. Le 16 mars 1731, le *deuxième traité de Vienne* est signé pour aller dans ce sens. En échange de la reconnaissance de la *Pragmatique Sanction* par l'Espagne

---

<sup>115</sup> *Ibid*, p. 141-142.

<sup>116</sup> ENTHOVEN Victor, *op. cit.*, p. 143.

<sup>117</sup> PASTEUR Paul, *Histoire de l'Autriche. De l'empire multinational à la nation autrichienne (XVIIIe-XXe siècles)*, Paris, Armand Collin, 2011, p. 14 (Collection U).

et l'Angleterre, Charles VI se voit contraint de céder les duchés de Parme et Plaisance à l'Infant d'Espagne et mettre fin à la Compagnie d'Ostende.<sup>118</sup>

À la suite de ce traité, seuls quatre navires ont encore le droit de se rendre en Orient mais sous drapeau neutre.<sup>119</sup> La factorerie de Banquibazar continue d'exister jusqu'en 1744.<sup>120</sup>

---

<sup>118</sup> HÉLIE Jérôme, *Les relations internationales dans l'Europe moderne. 1453-1789*, Paris, Armand Collin, 2019, p. 229 (Collection U).

<sup>119</sup> BAELS Eduard J., *op. cit.*, p. 154.

<sup>120</sup> LAUDE Norbert, *La compagnie d'Ostende et son activité coloniale au Bengale (1725-1730)*, Brussel, Van Campenhout, 1944, p. 219 (Institut royal colonial belge. Section des sciences morales et politiques.).

## Chapitre 2 : L'importation de marchandises d'Orient par la Compagnie d'Ostende

Maintenant que la situation des échanges commerciaux réalisés par les compagnies maritimes dans le cadre de l'*économie-monde* ayant pour centres les *villes capitalistes dominantes* (Amsterdam et Londres) aux Temps Modernes a été mis en avant et que le panorama de l'épopée de la Compagnie d'Ostende a été présenté, il convient de s'intéresser plus précisément aux importations et aux ventes de produits orientaux dans les Pays-Bas autrichiens. Pour rappel, dans la logique mercantiliste, l'enrichissement d'un état provient de son commerce extérieur et par une balance commerciale excédentaire. Selon cette pensée, l'état doit mettre en place différents moyens pour atteindre ces deux objectifs. D'une part, il est nécessaire de stimuler la production de produits manufacturés. D'autre part, il doit exporter des produits de plus grandes valeurs que ce qu'il en a de retour.

Au début de ce 18<sup>ème</sup> siècle, la Compagnie d'Ostende offre à l'état des Pays-Bas autrichiens les moyens d'atteindre ces objectifs. D'abord, elle sollicite à la fois les manufactures liées à la construction des navires et d'outils nécessaires aux expéditions. De même, elle dirige des manufactures présentes dans les colonies ou des factoreries<sup>121</sup> qui proposent des marchandises travaillées comme les tissus ou la porcelaine. Ensuite, la Compagnie d'Ostende met en vente des produits exotiques de plus grande valeur que l'argent qu'elle échange. C'est donc ici que seront évoqués tous ces sujets qui font le succès financier d'une compagnie maritime et d'un état aux Temps Modernes.

### 1. Les expéditions maritimes entre Europe et Asie

L'organisation des expéditions vers les lieux de commerce prend une grande place dans l'entreprise d'importation de marchandises exotiques par les compagnies maritimes. Il est donc nécessaire de revenir sur la manière dont ces expéditions sont organisées et comment les échanges

---

<sup>121</sup> DELLEAUX Fulgence, Histoire économique de l'Europe moderne. XVe-XVIIIe siècle, Paris, Armand Collin, 2015, p. 114 (Cursus).

commerciaux s'effectuent aussi bien en Asie qu'en Europe et dans les Pays-Bas autrichiens plus particulièrement.

### 1.1. *La construction d'un standard pour les expéditions des compagnies maritimes européennes*

Au début du 18<sup>ème</sup> siècle, les voyages vers l'Asie sont déjà bien maîtrisés par les Européens. Les voyages menés par les Portugais au 15<sup>ème</sup> et 16<sup>ème</sup> siècle et surtout par les compagnies maritimes néerlandaises et anglaises au 17<sup>ème</sup> siècle ont développé un ensemble de savoirs communs sur les échanges avec l'Asie. Durant ce siècle de concurrence intense entre la V.O.C. l'E.I.C., les deux compagnies maritimes vont être confrontées aux mêmes défis en ce qui concerne le contrôle des routes maritimes et des territoires asiatiques. De ce fait, dans leur fonctionnement tant du point de vue de la mise en place des expéditions que de la diplomatie ou de l'organisation de l'achat de marchandises, les similitudes entre les deux compagnies sont nombreuses.<sup>122</sup>

En comparaison avec les autres compagnies maritimes européennes, la naissance de la Compagnie d'Ostende est relativement tardive. L'avance prise par l'E.I.C. née en 1600<sup>123</sup> et la V.O.C. née en 1602<sup>124</sup> est considérable. Durant la décennie qui précède la naissance de la Compagnie d'Ostende (entre 1710 et 1720), les compagnies maritimes marquent des records de navires envoyés en Asie : au total, la V.O.C. en a envoyé 311 et l'E.I.C. en a envoyé 127 et dans une moindre mesure la Compagnie des Indes Orientales française en a envoyé 41.<sup>125</sup>

---

<sup>122</sup> CLULOW Adam et MOSTERT Tristan, « Introduction. The companies in Asia », dans CLULOW Adam et MOSTERT Tristan, *The Dutch and English East India Companies : diplomacy, trade and violence in early modern Asia*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2018, p. 16-17.

<sup>123</sup> LAWSON Philip, *The East India company: a history*, Harlow, Longman, 1993, (Studies in modern history).

<sup>124</sup> MAURO Frédéric, *L'expansion européenne. 1600-1870*, Paris, Presses Universitaires de France, 1996 (Nouvelle Clio), p. 183-184.

<sup>125</sup> GAASTRA Femme Simon et BRUIJN Jacobus Ruurd, « The Dutch East India Company's shipping, 1602-1795, in a comparative perspective », dans BRUIJN Jacobus Ruurd et GAASTRA Femme Simon (éd.), *Ships, sailors and spices : East India Companies and their shipping in the 16th, 17th and 18th centuries*, Amsterdam, Aksant, 1993, p. 182.

## 1.2. Un modèle économique commun inspiré de la V.O.C.

L'avance et l'expérience de la V.O.C. et de l'E.I.C. est telle que leur fonctionnement va devenir un modèle économique qui est mis en application par l'ensemble des compagnie maritimes qui se créent à leur suite en Europe. Dans son ouvrage destiné à l'histoire de l'expansion européenne, Frédéric Mauro, historien disciple de Braudel et spécialisé dans l'histoire des échanges commerciaux de produits exotiques (d'Amérique latine en particulier) en Europe aux Temps Modernes,<sup>126</sup> définit l'économie des échanges commerciaux dans l'océan Indien par deux caractéristiques. Il s'agit d'abord d'une *économie de circulation* : les compagnies maritimes ne se dirigent pas en Orient dans l'optique de s'accaparer puis d'occuper des terres pour organiser la production sur place<sup>127</sup> ; l'objectif est d'échanger des produits de luxe (ou semi-luxe) à destination d'une partie restreinte de la population européenne contre des métaux précieux (en général de l'argent).<sup>128</sup> Il s'agit ensuite d'une *économie coloniale* : les profits réalisés par les marchands ne sont pas réinvestis en Orient et que les produits importés en Europe sont payés grâce aux sorties d'argent du continent et dans une moindre mesure grâce aux ventes réalisées directement en Inde.<sup>129</sup>

Au 17<sup>ème</sup> siècle, c'est surtout le modèle des institutions politiques des Provinces-Unies et leurs politiques économiques qui donnent naissance à ce qui devient le standard des échanges dans l'économie-monde entre Occident et Orient.<sup>130</sup> La manière dont fonctionne la V.O.C. permet de comprendre comment ce modèle s'applique concrètement. De plus, comme cela sera vu plus loin, dans les Pays-Bas autrichiens, c'est surtout le succès de la V.O.C. qui va inspirer les dirigeants pour la création de la Compagnie d'Ostende. L'historiographie récente préfère le terme de

---

<sup>126</sup> VAYSSIÈRE Pierre, « Frédéric MAURO, historien des Annales », dans *Caravelle*, n°78, 2002, p. 293-294.

<sup>127</sup> Excepté le cas notable de la colonisation de Java par les Provinces-Unies

<sup>128</sup> MAURO Frédéric, *op. cit.*, p. 140.

<sup>129</sup> *Ibid*, p. 141.

<sup>130</sup> BRASSEUL Jacques, *Petite histoire des faits économiques : des origines à nos jours*, 6<sup>ème</sup> éd., Paris, Armand Colin, 2022, p. 71.

« thalassocratie » plutôt que celui d' « empire » afin de définir clairement le fonctionnement des Provinces-Unies et de leurs compagnies maritimes.<sup>131</sup>

Ainsi, l'*économie de circulation* telle que l'a défini Frédéric Mauro se trouve dans les gènes de la V.O.C.. En effet, si jusque-là le modèle économique d'appropriation des terres utilisé par les puissances ibériques a été la norme pour le commerce vers les nouveaux espaces que sont l'Orient et le Nouveau Monde, le fonctionnement de la V.O.C. révolutionne la manière dont le commerce au long-cours va s'exercer jusqu'au milieu du 18<sup>ème</sup> siècle. Afin de défendre son modèle face à l'Empire espagnol, la V.O.C. commande à Hugo Grotius, jeune juriste un traité sur le droit des prises. Dans ce traité, le 12<sup>ème</sup> chapitre fait particulièrement parler de lui ; détaché du livre et publié anonymement en 1609, il devient le *Mare Liberum*, un traité sur le droit des prises qui réclame la liberté de navigation et de commerce sur toutes les eaux internationales.<sup>132</sup>

Enfin, l'idée d'*économie coloniale* telle qu'elle est présentée par Mauro s'exprime pleinement dans le modèle de fonctionnement proposé par la V.O.C.. L'achat de marchandises orientales est réalisé grâce à de grandes sorties d'argent ; entre 1640 et 1688, l'équivalent de 120 millions de florins en métaux précieux et en marchandises sont exportés par la compagnie maritime en Orient.<sup>133</sup> Ils obéissent au principe du *bullion for goods* en se chargeant d'échanger des produits comme les épices avec les métaux précieux comme l'or (très apprécié en Chine) ou de l'argent.<sup>134</sup> Une des manières d'obtenir ces métaux précieux est notamment le commerce de textiles fins au sein même du marché asiatique (en Birmanie par exemple).<sup>135</sup> Les Néerlandais profitent par ailleurs du quasi-monopole qu'ils ont avec le Japon d'où ils tirent d'importantes quantités de cuivre.<sup>136</sup>

---

<sup>131</sup> RABEN Remco, « The Asian Foundations of the Dutch Thalassocracy: Creative Absorption and the Company Empire in Asia », dans STROOTMAN Rolf, VAN DEN EIJNDE Floris, VAN WIJK Roy (éd.), *Empires of the sea : maritime power networks in world history*, Leiden, Brill, 2020, p. 313-315.

<sup>132</sup> BATTESTI Michèle, « La haute mer : une « chose commune » », dans *Stratégiques*, n°123, 2019, p. 79-80.

<sup>133</sup> HAUDRÈRE Philippe, *op. cit.*, p. 50.

<sup>134</sup> ALLAIN Thierry, NIJENHUIS-BESCHER Andreas et THOMAS Romain, *Les Provinces-Unies à l'époque moderne. De la Révolte à la République batave*, Paris, Armand Colin, 2019, p.170-171.

<sup>135</sup> DIJK Wil O., « The VOC's Trade in Indian Textiles with Burma, 1634-80 », dans *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 33, n°3, 2002, p. 511.

<sup>136</sup> DERMIGNY Louis (dir.), *La Chine et l'Occident : le commerce à Canton au XVIII<sup>e</sup> siècle, 1719-1833*, vol. 4, Paris, Service d'édition et de vente des publications de l'Éducation Nationale, 1964, p. 411-412.

### 1.3. *La Compagnie d'Ostende et l'application du modèle économique de la V.O.C. d'après un document inédit (1719)*

Au 17<sup>ème</sup> siècle, la réussite économique du modèle proposé par les Provinces-Unies et la V.O.C. fait des émules partout en Europe. On observe alors de nombreuses créations de compagnies maritimes. Dans les Pays-Bas autrichiens, les succès des échanges commerciaux avec l'Orient stimulent également l'envie de voir naître une compagnie maritime sur le territoire. Au sein des archives du Conseil des Finances et plus particulièrement dans les affaires du commerce et des douanes, il se trouve un document inédit : un mémoire anonyme datant du 16 novembre 1719 montrant un intérêt pour la création d'une compagnie maritime.<sup>137</sup>

Dès les premières lignes du document, on comprend l'influence que prend le modèle néerlandais face au désir de mettre sur pieds une compagnie aux Pays-Bas autrichiens : *« Avant de toucher la matière, il semble nécessaire de faire connetre quand et de quelle manière les Hollandois ont entrepris en droiture le Commerce d'Asie qui à tous Jours été réputé le premier et le plus avantageux de l'univers particulièrement pour les espiceries que l'on ne peut tirer d'ailleurs et dont on à besoin par tout »*.<sup>138</sup>

Après une brève présentation des grandes puissances maritimes du début des Temps Modernes (Gênes, Venise puis le Portugal) et de leurs commerces au long cours, l'auteur revient plus précisément sur le commerce asiatique réalisé par les Néerlandais en Asie et sur le fonctionnement de la V.O.C. (le rôle des directeurs, l'organisation de l'actionnariat et l'ensemble des manœuvres opérées en Orient) pour ensuite passer sur un ton plus incitatif et mettre en avant l'intérêt du commerce avec l'Asie. Dans l'extrait suivant, il présente le commerce tel qu'il s'applique avec l'Asie à cette époque, tout en explicitant son enthousiasme pour la mise en place d'un tel modèle de fonctionnement pour les Pays-Bas autrichiens : *« D'où l'on peut voir qu'encor bien que cette Compagnie Unies<sup>139</sup> ait seule le droit de la Navigation et du Commerce des*

---

<sup>137</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. *Conseil des finances*, n° 475, *Remarques sur le dessein d'établir une Compagnie pour le Commerce des Indes Orientales aux Pays-Bas autrichiens*.

<sup>138</sup> *Ibid.*

<sup>139</sup> L'auteur parle ici de la V.O.C..

*Indes orientales par octroy du Souverain et qu'Il ne soit permis à des particuliers sujets de la république de l'entreprendre néanmoins toutes les villes participautés y trouvent leurs avantages et convenances et ne peuvent avoir des Justes raisons des recrier contre le près establý. Les Princes Asiatiques sont à present à lesgard des hollandois dans le mesme disposition qu'Ils estoient Contre les Portugais au Commencement du siecle pafsé et ils souffrent avec peine les hauteurs et les loix que veut donner par tout cette Puissante Société. Mais Il faut encor du temps et des experiences avant que l'on puisse prendre des mesures Justes pour en octroyer une générale en ce Paýs qui puisse se soutenir. Il y a divers endroits ou les Puissances d'orient seroient aises que l'on établisse des Comptoirs Mais qui ne conviennent pas soit à cause de l'air malsain, soit à cause de leur éloignement des lieux ou l'on peut trafiquer avec facilité et avantage. ».<sup>140</sup>*

Bien qu'il ne fasse pas mention des produits qu'il aimerait voir importer, l'auteur montre clairement son intérêt pour qu'une économie de circulation puisse apparaître au moyen de cette potentielle future compagnie maritime : « *Et si d'Icy à quelque temps la situation des affaires permettoit qu'avec l'alliance de la France on peut faire des retorsions et se servir de force ouverte pour se dedomager des torts, mauvais traitemens et insultes qu'ont desja fait ceux des Colonies et de la Compagnie d'hollande aux vaisseaux de ce Paýs qui ont navigué sous le Pavillon de sa Ma<sup>te</sup> Imp<sup>le</sup> et Cath. on pourroit espérer que l'un ou l'aute de ces sociétés particulières trouveroit le moyen de negotier dans leurs Estat mais aussi d'acquerir des Ports et rades<sup>141</sup> Comodes pour mettre leurs Navires à l'abrý les radoubes et pouvoir former des Magazins tant des Marchandises d'orient que de l'Europe (...) ».<sup>142</sup> Il convient de noter que l'auteur estime qu'il est nécessaire de multiplier d'abord les expéditions privées sous mandat de l'empereur avant de débiter l'aventure de la création d'une compagnie maritime.*

---

<sup>140</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. *Conseil des finances*, n° 475, op. cit..

<sup>141</sup> Grand bassin, naturel ou artificiel, ayant issue libre vers la mer et où les navires peuvent mouiller.

<sup>142</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. *Conseil des finances*, n° 475, op. cit..

## 2. Les voyages entre Ostende et Asie

Bien que les initiatives privées au départ d'Ostende sous mandat de l'empereur amènent de l'expérience en matière d'expéditions vers l'Asie, les armateurs des Pays-Bas autrichiens n'ont pas beaucoup de connaissances en ce qui concerne les expéditions et les conditions de voyage. L'organisation des expéditions démarre d'une page blanche mais les directeurs de la Compagnie vont faire preuve de beaucoup de maîtrise en s'inspirant de leurs grands frères néerlandais et anglais.

### 2.1. *Les navires*

Le commerce au long-cours vers l'Asie nécessite de grands navires marchands. Aux Pays-Bas autrichiens, il n'existe pas de constructeur de tels navires, il est donc nécessaire de les acheter à l'étranger. Londres et Amsterdam sont les deux villes vers lesquelles les directeurs se tournent naturellement pour l'achat de ces navires. Ceux-ci ont un tonnage compris entre 350 et 450 tonnes. Toutefois, l'achat des navires aux Provinces-Unies ou en Angleterre pose des problèmes car une partie de la somme retenue pour leurs achats arrive dans les mains de personnes jouant le rôle d'intermédiaire dans le but contourner les règles d'exclusivité de la construction des navires (règle mise en place dans toutes les compagnies maritimes pour s'arroger un monopole).<sup>143</sup> Afin d'éviter ce genre de désagrément, la Compagnie se tourne vers Hambourg pour la construction de deux navires (*L'Archiduchesse* et *La Concorde*). Ces deux navires ont un tonnage bien plus important que les précédents (entre 600 et 650 tonnes chacun) et leur prix revient à plus de 80.000 florins chacun alors que le navire le plus cher utilisé par la compagnie jusque-là était *Le Lion*, un vaisseau néerlandais d'une valeur de 57.397 florins.<sup>144</sup> À l'automne 1726, dans l'optique de diminuer le coût d'un vaisseau, l'idée est émise d'en construire un. L'inexpérience a fait de cet essai un échec : le

---

<sup>143</sup> DEGRYSE Karel et PARMENTIER Jan, « The Ostend Trade », dans Bruijn Jaap R. et Gaastra Femme Simon (éd.), *Ships, sailors and spices : East India Companies and their shipping in the 16th, 17th and 18th centuries*, Amsterdam, Aksant, 1993, p. 142-143.

<sup>144</sup> *Ibid*, p. 173.

cout total de la construction s'est élevé à 112.848 florins et il est jugé mauvais voilier et trop lourd par l'un des directeurs.<sup>145</sup>

## 2.2. *L'équipage*

De la même manière que pour les navires, Ostende n'a que très peu d'expérience en ce qui concerne la constitution d'une équipe capable de voyager vers l'Asie. En effet, les directeurs vont recruter des officiers venus de l'étranger afin de professionnaliser les équipages. Dès lors, parmi toutes les expéditions, 41,4% des équipages sont composés d'étrangers ; la majorité des équipages reste des personnes issues des Pays-Bas autrichiens et principalement d'Ostende. Afin d'éviter un conflit plus ouvert avec les grandes puissances maritimes voisines, les directeurs veillent à ne pas engager des marins issus d'une seule nation. Dans son livre sur les expéditions vers l'Asie à partir d'Ostende, Jan Parmentier montre la diversité des nationalités présentes sur les expéditions de la Compagnie d'Ostende.<sup>146</sup>

Tableau 2 : Présence proportionnelle de marins étrangers à bord de navires de la Compagnie d'Ostende (en %)

|                             | Angleterre | France | Irlande | Provinces-Unies | Saint-Empire | Europe du Sud | Scandinavie |
|-----------------------------|------------|--------|---------|-----------------|--------------|---------------|-------------|
| Expéditions vers la Chine   | 4,4        | 63,3   | 3,8     | 9,8             | 3,5          | 8,3           | 6,3         |
| Expéditions vers le Bengale | 4,5        | 52     | 7,5     | 8,1             | 4,9          | 14,3          | 7,5         |

<sup>145</sup> PARMENTIER Jan, *Oostende en Co : het verhaal van de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart. 1715-1735*, Bruxelles, Ludion, 2002, p. 24.

<sup>146</sup> Dans ses recherches, Jan Parmentier prend également en compte les 6 navires qui ont démarré d'Ostende sous la direction de la Compagnie soit secrètement sous pavillon étranger à la suite de sa première suspension soit sous permission après l'abolition de la Compagnie mais dont le but était essentiellement de rationner les colonies et les fonctionnaires de la Compagnie restés en Asie.

Parmi les 15 navires partis d'Ostende sous le pavillon de la Compagnie, 3 ont été dirigés par un capitaine étranger. La raison d'une présence étrangère si importante ne s'explique pas seulement par un besoin d'expérience : les officiers sont bien mieux payés que dans les autres compagnies maritimes<sup>147</sup> et les opportunités de faire éventuellement de bonnes affaires les attirent.<sup>148</sup>

### 2.3. *La trajectoire des navires*

Grâce à l'expertise acquise au cours des premières navigations privées et à l'apport des connaissances des marins issus de l'étranger, les voyages vers l'Asie sont assez bien connus et les itinéraires sont très semblables à ceux effectués par la *V.O.C.* et l'*E.I.C.* tant dans les techniques (instruments, cartes, etc.) que dans les trajectoires empruntées.

La durée de voyage d'un navire sous pavillon de la Compagnie (aller, retour et temps passé sur place) vers Canton est en moyenne de 585 jours (environ 19 mois) tandis que cette moyenne monte à 630 jours (plus de 20 mois) pour les voyages vers le Bengale<sup>149</sup>. La raison de cette différence vient du fait que le commerce dans la péninsule indienne est différent et nécessite plus de temps.<sup>150</sup>

---

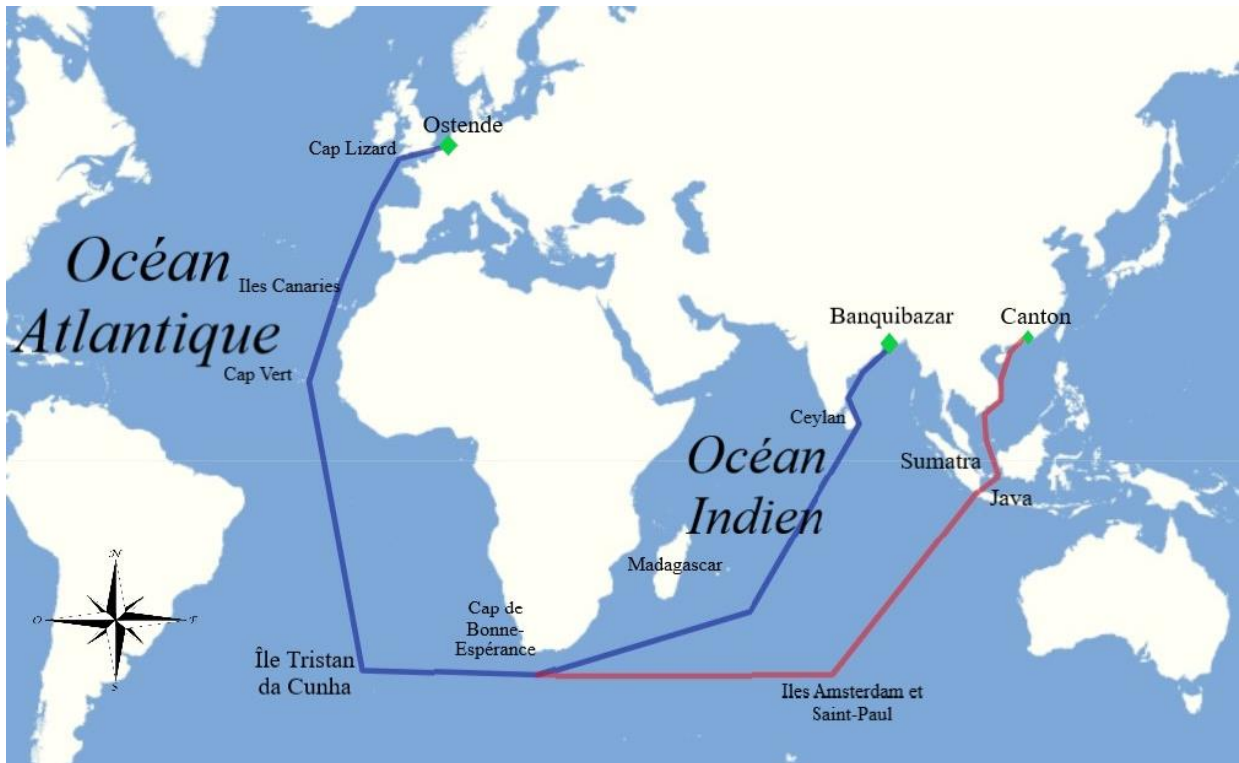
<sup>147</sup> *Ibid*, p. 30.

<sup>148</sup> PARMENTIER Jan, « The Irish Connection: The Irish Merchant Community in Ostend and Bruges during the late Seventeenth and Eighteenth Centurie », dans *Eighteenth-Century Ireland / Iris an dá chultúr*, 2005, vol. 20, p. 31.

<sup>149</sup> *Le Saint-Charles* qui a fait naufrage n'a pas été pris en compte dans ce calcul.

<sup>150</sup> DEGRYSE Karel et PARMENTIER Jan, *op. cit.*, p. 157.

### Carte des trajets suivis par les navires de la Compagnie d'Ostende



Comme on le verra plus loin, le port d'Ostende n'est pas adapté pour accueillir des gros navires-cargos et le départ des vaisseaux demande beaucoup de précautions. Un pilote est nécessaire pour guider les navires et les aider à quitter le port.<sup>151</sup> Les navires en direction de la Chine partent durant les mois d'hiver (généralement en janvier et en février) tandis que ceux pour le Bengale quittent le port dans un laps de temps compris entre le mois de novembre et le mois d'avril.<sup>152</sup> Pour le trajet jusqu'au Cap de Bonne Espérance (la pointe au Sud du continent africain), les capitaines poursuivent quelques points de repères le long des côtes ou à proximité d'archipels : le Cap Lizard à l'extrémité sud-ouest de l'île de Grande-Bretagne, les îles Canaries, l'archipel du

---

<sup>151</sup> *Ibid*, p. 153.

<sup>152</sup> BAETENS Roland, « De navigatie bij de Générale Indische Compagnie », dans *Collectanea Maritima*, vol. 3, 1987, p. 21-38.

Cap Vert.<sup>153</sup> Vus comme des intrus par la V.O.C. et l'E.I.C. au Cap de Bon Espérance, les navires de la Compagnie ne sont pas autorisés à y poser ancre.

À partir du Cap de Bon Espérance, deux trajectoires différentes sont suivies. Pour les expéditions vers le Bengale, les navires empruntent la vieille route déjà utilisée au temps des Portugais en passant à l'est de Madagascar et en suivant la direction de l'île du Sri Lanka, appelée alors Ceylan, colonie des Provinces-Unies. Les vaisseaux peuvent enfin se diriger vers le Bengale et plus précisément le delta du Gange où ils peuvent se ravitailler et commercer après que les navires aient été inspectés par la douane locale.<sup>154</sup> Pour les expéditions vers la Chine, contrairement à leurs principaux concurrents qui une fois arrivés au niveau des îles Amsterdam et Saint-Paul se dirigent vers le Nord, les vaisseaux de la Compagnie continuent plus loin vers l'Est afin de profiter des vents des moussons. Ces vents les poussent entre les îles de Sumatra et de Java, bien connues par la V.O.C.. Le voyage se conclut ensuite en longeant la péninsule indochinoise jusqu'à Canton.<sup>155</sup> Pour le voyage de retour, les navires quittent Canton au mois de décembre ou janvier et le Bengale au mois de janvier ou février en empruntant les mêmes routes.<sup>156</sup>

#### 2.4. *Le cout des expéditions*

Les navires et les équipages qui les composent ne suffisent pas pour partir en expédition vers l'Asie. Le cout total des trajets englobe également l'achat de matériel nécessaire pour les marins (victuailles, nécessaire de toilette, etc), pour les navires (cordes, bâches) et les travaux qui doivent encore être réalisés sur ceux-ci (ils doivent être peints, goudronnés, etc.).<sup>157</sup> Dans une moindre mesure, l'armement des navires en canons et en munitions doit aussi être pris en compte. Le tableau suivant a été réalisé par Karel Degryse et Jan Parmentier et montre précisément la répartition des couts pour le voyage de chaque navire expédié par la Compagnie d'Ostende.

---

<sup>153</sup> PARMENTIER Jan, *op. cit.*, p. 55.

<sup>154</sup> *Ibid*, p. 59-63.

<sup>155</sup> *Ibid*, p. 63-65.

<sup>156</sup> DEGRYSE Karel et PARMENTIER Jan, *op. cit.*, p. 155-156.

<sup>157</sup> DEGRYSE Karel et PARMENTIER Jan, *op. cit.*, p. 149.

Tableau 2 : Cout du voyage vers l'Asie pour les navires sous le pavillon de la Compagnie d'Ostende (en florin)

| Navire              | Tonnage minimum | Valeur du navire | Cout de l'équipement | Salaire de l'équipage | Dépenses en Asie | Cout total | Cout du transport par tonne |
|---------------------|-----------------|------------------|----------------------|-----------------------|------------------|------------|-----------------------------|
| L'Aigle             | 350             | 10.300           | 39.314               | 19.554                | 5.788            | 74.957     | 214                         |
| Le Sainte-Elisabeth | 400             | 25.788           | 41.248               | 18.994                | 5.512            | 91.543     | 229                         |
| Le Charles VI       | 400             | 39.000           | 48.480               | 31.225                | 8.026            | 126.132    | 317                         |
| L'Impératrice       | 400             | 57.009           | 32.309               | 20.814                | 8.260            | 118.391    | 296                         |
| Le Marquis de Prié  | 450             | 18.000           | 51.252               | 21.951                | 7.105            | 98.309     | 218                         |
| L'Aigle             | 350             | 8.000            | 32.401               | 24.315                | 7.036            | 71.751     | 205                         |
| Le Lion             | 400             | 57.397           | 33.630               | 26.383                | 8.443            | 125.853    | 315                         |
| Le Tigre            | 450             | 54.331           | 31.619               | 27.394                | 10.258           | 123.602    | 275                         |
| La Paix             | 400             | 39.047           | 57.415               | 27.267                | 9.161            | 132.890    | 332                         |
| L'Espoir            | 350             | 25.461           | 49.435               | 32.138                | 9.161            | 116.195    | 332                         |
| L'Archiduchesse     | 600             | 80.381           | 56.172               | 36.114                | 13.548           | 186.214    | 301                         |
| Le Charles VI       | 400             | 24.000           | 42.617               | 27.834                | 13.548           | 107.999    | 270                         |
| La Concorde         | 600             | 80.381           | 53.633               | 30.800                | 7.315            | 172.129    | 287                         |
| Le Marquis de Prié  | 450             | 12.000           | 44.987               | 23.705                | 7.331            | 88.023     | 287                         |
| Moyenne             | 429             | 37.935           | 43.894               | 26.321                | 8.607            | 116.713    | 277                         |

Source : DEGRYSE Karel et PARMENTIER Jan, « The Ostend Trade », dans BRUIJN Jaap R. et GAASTRA FEMME Simon (éd.), *Ships, sailors and spices : East India Companies and their shipping in the 16th, 17th and 18th centuries*, Asmterdam, Aksant, 1993, p. 149.

Grâce à ce tableau (qui ne reprend pas l'échec du Saint-Charles à cause de son naufrage), on observe clairement la place que prend le cout du navire dans sa globalité (le vaisseau et son équipement). En moyenne pour tous les voyages, 70% du cout total y est en effet consacré. Notons que le cout des voyages vers le Bengale est sensiblement plus élevé que celui des voyages vers la Chine. En effet, on a vu que les voyages vers le Bengale sont plus longs, la côte étant moins adaptée pour l'arrivée de gros navires-cargos.

Toutefois, un vaisseau et son équipage ne suffisent pas pour prendre les voiles vers l'Asie. Comme cela a été dit précédemment, pour obtenir des marchandises orientales, les compagnies maritimes proposent en échange des métaux précieux. Les navires au départ d'Ostende ne partent pas vides. Dans son mémoire consacré au transport d'argent par la Compagnie, Bartel Kestemont a calculé que pour ses quatre expéditions (indépendamment des destinations) la Compagnie a

envoyé de l'argent pour une valeur totale de 6.519.340 florins.<sup>158</sup> L'argent transporté par les navires de la Compagnie provient d'Amérique latine et acheté sur les marchés d'Amsterdam.<sup>159</sup>

Par ailleurs, en plus de l'argent qui sert de monnaie d'échange en Asie (et qui constitue 98,5% des cargaisons au départ du port), la Compagnie d'Ostende embarque également du plomb pour alourdir les vaisseaux. Lorsqu'ils sont trop légers, ceux-ci risquent en effet de chavirer. Le plomb est aussi destiné aux dirigeants asiatiques en cadeau.<sup>160</sup>

---

<sup>158</sup> KESTEMONT Bartel, *Zeilen vol Zilver. De zilverstromen van de Generale Indische Compagnierichting Kanton*, UGent, 2014, (sous la promotion de Michael Limberger), p. 73.

<sup>159</sup> PARMENTIER Jan, *Oostende en Co : het verhaal van de Zuid-Nederlandse Oost-Indiëvaart. 1715-1735*, Bruxelles, Ludion, 2002, p. 40.

<sup>160</sup> KESTEMONT Bartel, *op. cit*, p. 61-62.

### 3. Les ventes

L'étude des ventes des marchandises importées par la Compagnie d'Ostende ne comprend pas seulement l'analyse des quelques jours de ventes réalisés à Ostende ou à Bruges. Elle englobe, entre autres, des éléments aussi divers que l'organisation du retour des navires au port, les recherches d'entrepôts pour la conservation de produits qui le nécessitent, l'examen des taxes sur les importations, etc. Il convient donc de considérer chaque élément individuellement afin de mettre en avant le panorama complet de l'organisation des ventes des denrées rapportées par la Compagnie d'Ostende.

#### 3.1. *Louis Bernaert un commissionnaire très puissant*

Aux Temps Modernes, le rôle de base d'un commissionnaire est d'une part de gérer et contrôler les dépenses liées aux couts des expéditions d'un navire ou d'un ensemble de navires si le commissionnaire est lié à une compagnie maritime, et d'autre part de conduire les opérations d'importations et d'exportations de ce navire ou de ce groupe de navires. En ce sens, le commissionnaire gère les ventes des produits importés par un navire ou une compagnie maritime et l'ensemble des actions qui en découlent : arrivée au port des navires, conservation des marchandises, conditions de vente.<sup>161</sup> La personne qui exerce ce métier obtient une rémunération appelée commission. Pour mieux comprendre les pratiques liées à cette fonction fondamentale, il est important de faire connaissance avec Louis Bernaert, commissionnaire de la Compagnie d'Ostende de 1723 jusqu'en 1737, à la fin du procès intenté par les directeurs de la Compagnie à son encontre.

##### 3.1.1. UN HOMME DE RÉSEAU, AVEC UNE EXPÉRIENCE COMMERCIALE IMPORTANTE

En 1991, Frederike Thielemans a consacré sa thèse de doctorat à la biographie de ce personnage.<sup>162</sup> Dès lors, on reviendra brièvement sur quelques éléments intéressants de sa vie, en

---

<sup>161</sup> PINEAU-DEFOIS Laure, « Sphères d'approvisionnement », dans *Histoire Urbaine*, n°30, 2011, p. 87.

<sup>162</sup> THIELEMANS Frederike, *Louis Bernaert. Een gemiste fortuinkans in dienst van de Oostendse Compagnie (1718-1741)*, UGent, 1991 (sous la promotion de John Everaert).

lien avec son engagement au quotidien pour la Compagnie, en particulier par rapport aux ventes de marchandises.

Louis Bernaert est né le 29 novembre 1685 à Gand, il a donc 37 ans lorsque l'octroi de la Compagnie d'Ostende est déclaré. Dès ses 17 ans, il apprend le métier de marchand à Gand. Le contexte économique et les guerres qui occupent le territoire des Pays-Bas autrichiens étant très défavorable au début du 18<sup>ème</sup> siècle, il part ensuite aux Provinces-Unies. Après plusieurs expériences négatives, il risque la faillite et rejoint Ostende en 1710 pour se refaire une santé financière.

Comme cela a été vu plus tôt, la décennie de 1710 est synonyme d'apaisement et d'ouverture économique pour les Pays-Bas autrichiens grâce au traité d'Utrecht (1713) et des traités de la Barrière (1713 et 1715). Bernaert va donc profiter de cette atmosphère économique favorable pour faire prospérer son activité marchande. Son réseau de connaissances avec une série de marchands européens est considérable et il devient rapidement une figure incontournable à Ostende.<sup>163</sup>

Bien que l'essentiel de son activité soit lié au commerce intra-européen (notamment le sel de Cadix en Espagne ou les produits de la pêche à Ostende), il porte un intérêt croissant aux marchandises orientales qui arrivent en grandes quantités à partir de l'année 1720 avec la venue de nombreux navires en provenance de la péninsule indienne ou de la Chine. Ses archives (conservées pour la plupart dans le fonds Hye-Hoys à l'université de Gand) montrent qu'il se met à acheter d'innombrables biens importés par les navires (porcelaine, thé, tissus).<sup>164</sup> Le 19 février 1723, en plus de son activité de marchand, la ville d'Ostende le nomme échevin avec la tâche de créer des contacts avec les magistrats des villes voisines de Gand et de Malines au sujet des affaires commerciales.<sup>165</sup> Notons au passage que Bernaert est un néerlandophone, la majorité de ses correspondances sont rédigées en néerlandais et certains des textes qu'il reçoit (correspondances

---

<sup>163</sup> *Ibid*, p. 40.

<sup>164</sup> *Ibid*, p. 46-47.

<sup>165</sup> *Ibid*, p. 50.

ou textes officiels) doivent parfois être traduits du français vers le néerlandais. Cet élément lui sera reproché lors du procès dont il fera l'objet.

### 3.1.2. LOUIS BERNAERT ET SA PRATIQUE DE COMMISSIONNAIRE

Au vu de ses compétences et de la place centrale qu'il occupe dans le cadre de l'activité marchande auprès du port d'Ostende, il semble difficile pour les directeurs de la Compagnie de se passer de Bernaert comme commissionnaire. Le 21 août 1723, ceux-ci choisissent de nommer un binôme de commissionnaires en associant Louis Bernaert et Jan Albert Van Cothem, marchand et échevin d'Ostende.<sup>166</sup> Ce dernier décèdera en 1724 et Bernaert deviendra dès lors le seul commissionnaire de la Compagnie.

En 1733, les directeurs souhaitent clôturer des comptes de la Compagnie d'Ostende. C'est à cette occasion qu'a lieu ce que l'on peut appeler l'affaire (ou le procès) Louis Bernaert. Les directeurs de la Compagnie (et en particulier Jacques de Pret) accusent le commissionnaire d'avoir fait défaut dans sa comptabilité. D'après eux, certaines dépenses inscrites ne correspondraient pas à la réalité. Ce procès donne lieu à un mémoire<sup>167</sup> remis par les directeurs à la gouvernante des Pays-Bas autrichiens Marie-Élisabeth, conservé au sein du fonds Hye-Hoys et composé de trois parties : les deux premières reprennent l'ensemble des reproches faits par les directeurs à Bernaert, alors que dans la troisième partie on retrouve les pièces justificatives, citées dans le dossier du procès. Au travers de ces différents documents, on retrouve naturellement les griefs portés à l'égard de Bernaert dans cette affaire, mais ce qui est intéressant c'est que les directeurs en profitent pour revenir sur la genèse de sa présence au sein de la Compagnie et les tâches auxquelles il a été assigné.

Ainsi, parmi les pièces justificatives, on retrouve une copie de l'engagement des commissionnaires, dans lequel différents articles précisent les droits et les devoirs des deux marchands. Par ce texte, ils se sont engagés à respecter scrupuleusement les instructions données par les directeurs. Leur rôle principal est énoncé ici : « *Que les dits sieurs seront obligés d'évitailier*

---

<sup>166</sup> *Ibid*, p. 52-53.

<sup>167</sup> UBG, *Fonds Hye-Hoys*, Ms. 1990, Lettres et mémoires des directeurs de la Compagnie des Indes à son altesse Marie Elisabeth, en exécution de son décret du 30 avril, ils ont clos les comptes de la Compagnie du mois d'octobre 1727.

*et d'équiper tous les Navires destinés soit pour les Indes, soit pour autres lieux dans & hors d'Europe, et de recevoir les marchandises de retour, les mettre en magasin, tenir diues notes & Inventaires & renseigner ce qui leur sera remis et rendre compte & reliquia au Bureau principal.* »<sup>168</sup>. De plus, le texte les oblige à garder une certaine distance vis-à-vis de leur propres affaires marchandes, preuve de la crainte des directeurs que les commissionnaires fassent tourner la vente de marchandises à leur profit : *« Il ne leur sera aucunement permis directement ni indirectement de faire quelque monopole ou des accords secrets avec les acheteurs, ni de recevoir des livranciers, officiers de Mer ou autres tel present que ce puisse être, ni de se servir pour leurs affaires particulières des ouvriers qui travaillent au service de la Compagnie, & au cas qu'ils en aprissent quelque chose, celui qui le scaura, en devra d'abord donner connoissance à M<sup>rs</sup> les Directeurs.* »<sup>169</sup>. En outre, par les articles de ce document qui se veut être une charte de bonne conduite, les directeurs insistent en particulier sur la tenue correcte des inventaires des marchandises arrivées dans les navires-cargos puis entreposées dans les magasins.

Bien que Bernaert soit désormais le seul commissionnaire de la Compagnie, on ne peut pas à proprement dit parler d'une fonction solitaire. Dans les mêmes pièces justificatives, on retrouve une copie de la lettre de demande de renouvellement de l'engagement de Bernaert aux directeurs dans laquelle il justifie ses propres dépenses et en profite pour réclamer la générosité des directeurs. Il écrit notamment : *« J'emploie actuellement, trois commis & un garde magasin qui trouvent tous leur occupation (...) »*<sup>170</sup>. Par ailleurs, dans la première partie du mémoire écrit par les directeurs sous forme de réquisitoire contre Bernaert, ceux-ci précisent : *« Lorsqu'il a été question de faire les ventes publiques de la Compagnie, les Directeurs se sont rendus sur les lieux pour les y tenir, le Commissionnaire n'avait autre devoir que celui d'ordonner aux Employés de la Compagnie de faire l'arrangement des marchandises et au teneur des livres d'icelle de recevoir et ouvrir les comptes avec chacun des acheteurs.* »<sup>171</sup>. La place de Bernaert est véritablement de diriger le

---

<sup>168</sup>UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1990, *Copie de l'engagement des commissionnaires de la compagnie des Indes à Ostende Louis Bernaert & Jean Albert van Cotthem, du 21 aout 1723. Traduit du flamand en françois.*

<sup>169</sup> *Ibid.*

<sup>170</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1990, *Copie de la Lettre de Louis Bernaert du 23 9bre 1725 aux Directeurs traduite du flamand en françois.*

<sup>171</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1990, *Réflexions et conclusions des directeurs de la Compagnie des Indes sur les onze articles de dépenses cy contre.*

fonctionnement des ventes. S'il est tenu responsable des dysfonctionnements dans le cadre du procès de 1733, c'est parce qu'il est à l'origine des activités liées à l'entrepôt des marchandises et à la comptabilité concernant les ventes.

### 3.2. *L'organisation de l'arrivée des marchandises*

Dans son portefeuille de compétences, Louis Bernaert a en charge le retour des navires de la Compagnie d'Ostende et la mise en magasin des marchandises. Les informations liées à ces deux éléments sont essentielles pour comprendre la manière dont les marchandises sont conservées mais aussi pour avoir une idée de la quantité de produits exotiques qui arrivent à Ostende.

#### 3.2.1. OSTENDE : UN PORT INADÉQUAT QUI NÉCESSITE DES INVESTISSEMENTS STRUCTURAUX

Bien que les ventes des marchandises importées par la Compagnie se font aussi bien à Bruges qu'à Ostende, les navires-cargos déchargent d'abord leurs produits importés au port d'Ostende. Malgré sa position stratégique et le fait qu'il soit bien protégé par des garnisons et des fortifications,<sup>172</sup> l'activité économique principale du port d'Ostende reste au début du 18<sup>ème</sup> siècle essentiellement liée à la pêche. Avec l'importance des importations de la Compagnie, le port entre en sursis et ses capacités d'accueillir de gros navires-cargos sont remises en question. De plus, le port est de plus en plus mis à mal par l'ensablement.<sup>173</sup>

Ces différents problèmes nuisent à la conduite des navires-cargos dans le port, à tel point qu'en 1724, les directeurs de la Compagnie demandent avec le mandat des actionnaires à l'empereur de rénover complètement le port. Les autorités centrales de Bruxelles et de Vienne ainsi que la ville de Bruges soutiennent le plan soumis par André Caen, le bourgmestre de Flessingue, une commune des Provinces-Unies. Selon lui, la solution pour désensabler le port et ses canaux est de construire une série d'écluses. Dans le mémoire qu'il soumet en 1726 et dans lequel un plan des

---

<sup>172</sup> SERRUYS Michael-Washington, « Oostende en de Generale Indische Compagnie. De opbloei en neergang van een koloniale handelshaven (1713-1740) », dans *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, vol. 24, 2005, p. 44.

<sup>173</sup> AMERYCKX Jean, « De historische Polders van Oostende », dans *Natuurwetenschappelijk tijdschrift*, n°31, 1949, p. 148.

travaux qu'il entreprend est fourni, il indique ceci : « *Ces ouvrages susdits étant fait, l'on recognoistra en peu de tems leurs effects ce qui est si vray que la ou le reflux donne sa rapidité, l'on trouve de l'approfondissement suffissante a marré basse, pour y mettre les vaisseaux a flôt avec leurs charge* »<sup>174</sup>. Malgré les bonnes intentions de ce plan, ce dernier est rejeté à cause de son cout et de la lourdeur des travaux qui auraient empêché le bon fonctionnement du commerce. En novembre 1726, le statu quo est donc de mise et il est demandé à Bernaert en binôme avec un ingénieur nommé De Bauffe de faire une contre-proposition de travaux afin de rendre le port plus accessible aux navires-cargos.<sup>175</sup> Toutefois, ses travaux ne pourront pas être menés à leur terme à cause de la suspension de la Compagnie, qui survient le 26 mars 1727.

### **3.2.2. LE DÉCHARGEMENT DES NAVIRES À OSTENDE AU TRAVERS D'UN CONFLIT ENTRE LE CONSEIL DES FINANCES ET LA COMPAGNIE D'OSTENDE**

Malgré la suspension, les navires arrivent encore au port pour décharger leurs marchandises. À plusieurs reprises, Bernaert s'adresse par courrier aux directeurs de la Compagnie pour se plaindre des difficultés à faire passer les navires-cargos. Grâce à ces écrits, on peut se rendre compte des problèmes concrets rencontrés par les vaisseaux. Dans une lettre adressée au comte de Calenberg, il écrit ceci au sujet de l'arrivée du navire *La Paix* : « *Le Capitaine Perrenot, après avoir est dechargé de 2/3 de sa cargaison dans la rade*<sup>176</sup> *et nonobstant que le vent sevis et marrée lui fussent favorables, il n'a pas laissé de manquer de perir en entrant a cause du deperissement du port, et je peu vous assurer monsieur que c'est plus un miracle qu'un bonheur, qu'il paroît que le bon Dieu veut favoriser la Compagnie malgré tous ses adversaires.* »<sup>177</sup>. Selon Bernaert, le risque de naufrage de navire et de la perte des produits importés sont donc bien réels.

Dans une lettre plus tardive adressée au même comte de Calenberg dans laquelle il fait part de sa déception face aux faibles quantités de produits provenant du Bengale, il décrit la façon dont

---

<sup>174</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1886, *Memoire sur le port d'Ostende avec la carte figurative dessinée par J. Plante et un abrégé des remarques faites par le même auteur sur le plan proposé par le sieur André Caen pour ecurer le dit port par des ecluses*. Bruges 1726.

<sup>175</sup> Thielemans Frederike, *op. cit.*, p. 91.

<sup>176</sup> Grand bassin ayant une issue vers la mer et où les navires peuvent mouiller.

<sup>177</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1997, *Lettre au Conte de Calembergh du 6 octobre 1727*.

les navires doivent être vidés afin de les alléger car la profondeur des canaux ne permettent pas la circulation des vaisseaux : « *Je ne doute pas monsieur que vous avez appris la bonne arrivée en nostre rade du vaisseau Commandé par le Capitaine Perrenot venans de bengale, il a essüié plus de danger que pendant tout son voiage a cause du deperissement du port, quoÿ qu'il soit allegé sur 15 pieds, ne peut encore entrer malgré la plus vide marrée, (...)* »<sup>178</sup>.

Ces problèmes sur le port persistent encore longtemps à tel point qu'en 1733, le Conseil des Finances, qui doit vérifier la quantité de marchandises pour pouvoir appliquer plus tard sa taxe douanière sur les ventes des produits importés, soupçonne les directeurs de la Compagnie de vider une partie de la cargaison pour les dissimuler à la fouille. Dans une lettre du 30 septembre 1733 adressée au Conseil, un conseiller nommé de Gryspere écrit ceci : « *Comme le 23 du courant le contrôleur de l'admodiateur nommé de Courtrai et le Brigadier Durbito ont été informés que les serviteurs de la Compagnie des Indes avoient introduits deux cofres et une escribane*<sup>179</sup> *remplies de marchandises a ce qu'on suppose, arrêter par les Directeurs de la dite Compagnie sur prétexte d'excrecence*<sup>180</sup> *dans les magasin ou l'on met ordinairement les cordages, voiles, cloux et autres choses concernant les navires de la Compagnie, certainement pour pouvoir avec facilité frauder les Droits de sa majesté Impériale et Catholique.* »<sup>181</sup>. Dans la suite de la lettre, de Gryspere précise que les marchandises ont été confisquées et qu'il attend un jugement de la part du Conseil.

À la suite de ces soupçons de fraudes, le 2 juillet 1734, le Conseil des Finances adresse une lettre de recommandations aux directeurs de la Compagnie pour le déchargement des navires. Parmi ces recommandations, on retrouve une interdiction de décharger une marchandise avant la fouille du vaisseau par des agents attachés au Conseil : « *(...) qu'on ne fasse aucun débarquement ou decharge clandestine des marchandises du vaisseau de Bengale qu'on attend tous les jours de retour sur la rade d'Ostende en prejudice des droits de sa Maiesté, je crois que le meilleur expedient seroit que citot ledit navire arrivé sur laditte rade il seroit enjoint à un Brigadier et six gardes de droits de sa majesté des plus experimentés et affidés de se rendre a bord dudit navire*

---

<sup>178</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1997, Lettre au Conte de Callenbergh du 3 novembre 1727.

<sup>179</sup> Meuble pour papiers composé d'un pupitre et d'une armoire.

<sup>180</sup> Synonyme d'excroissance.

<sup>181</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. Conseil des finances, n° 4379, Lettre de de Gryspere au Conseil des Finances du 30 septembre 1733.

*pour prévenir qu'on ne fasse aucune decharge dans les barques ou galliots pour alleguer ledit navire qu'avec leur connoissance, et apres qu'ils auroient dressés une liste pertinente du nombre des ballots, caisses, qui ainsi en auroient esté dechargées, lesquelles nottices seront mises entre les mains d'un desdits gardes qui sera tenu d'accompagner laditte barque ou galliots jusques a ce que lesdittes marchandises seront entièrement dechargées et consignées aux magasins aux magasins de la Compagnie, en raportant au Brigadier et autres gardes desdits droits restés a bord dudit navire le certificat de l'officier des mêmes droits commis auxdits magasins, que la decharge des marchandises ensuitte des nottices cidevant tenues a bord dudit navire y auroient esté faites en entier. »<sup>182</sup>.*

En réponse à ces doléances, les directeurs de la Compagnie adressent un mémoire au Conseil pour demander au trésorier général de revoir sa position en expliquant la difficulté pour les navires-cargos de débarquer sur la rade du port d'Ostende avec une cargaison remplie. Ils prennent par ailleurs l'initiative de faire quelques contre-propositions afin de satisfaire en partie aux demandes du Conseil : *« Et comme il importe aux Directeurs plus qu'a tout autre que rien ne soit détourné, ils ont déclaré passé quelques semaines aux deputez qu'ils veulent bien consentir que ceux-ci envoient trois ou quatre personnes de leur confiance a bord pour veiller avec ceux de la Compagnie que rien ne se decharge clandestinement. (...) Si le même Conseil le trouve bon, il pourra par de plus charger le Receveur d'ostende de mettre sur chaque Bilandre<sup>183</sup> qui sortira du Port vers le Navire en Rade un Commis pour retourner avec le même Bilandre, et veiller a la sureté de ce qu'on y chargera, sans pourtant que le meme Commis puisse entrer dans le grand navire y faire la moindre fonction de quelque nature que ce soit on ordonnera au Capitaine ou Supercargo de lui remettre le double de la liste de tous les ballots qui seront chargez sur le meme Bilandre pour être remise a l'Officier principal ou tel Autre qui sera present a la decharge des marchandises*

---

<sup>182</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. Conseil des finances, n° 4379, Lettre du Conseil des Finances du 2 juillet 1734 adressée aux directeurs de la Compagnie.

<sup>183</sup> Petit navire marchand à deux mats.

*lesquelles seront remises dans les Magasins de la Compagnie a double Clef sur le meme pied que cela a été pratiqué jusqu'à present »*<sup>184</sup>.

En présentant ces différents extraits, le but ici n'est évidemment pas de chercher à savoir si les raisons invoquées par les directeurs de la Compagnie pour se défendre de toute fraude sont valables ou non. Ce qui est pertinent dans le cadre de cette étude est de montrer la manière très organisée dont les navires-cargos sont déchargés dans un port qui est de toute évidence difficilement accessible pour des vaisseaux d'un tel tonnage. En bref, il peut être noté que des navires de tailles plus restreintes (comme des bilandres) et même des chaloupes ont comme mission de décharger en partie ces cargos. Ensuite, les marchandises importées ne sont pas toutes conservées dans des caisses semblables : on retrouve des coffres, des ballots et même des escribanes. Enfin, il faut prendre en compte l'importance que relève les différents agents du Conseil des Finances dans le cadre de l'arrivée des marchandises. Avec les droits d'entrée liés aux importations de la Compagnie d'Ostende, ils s'attachent à noter la quantité de chaque produit et à avertir leurs supérieurs en cas de problème.

### **3.2.3. L'ORGANISATION DES ENTREPÔTS**

Les marchandises apportées par les navires ne sont pas directement mises en vente, elles sont d'abord conservées et placées dans des entrepôts (*packhuizen* en néerlandais). Mise en concurrence avec Bruges comme lieu de vente, la ville d'Ostende multiplie la construction d'entrepôts.<sup>185</sup> Par ailleurs, dans une lettre datée du 19 mai 1725 et destinée aux directeurs de la Compagnie, les représentants de la ville font la propagande de leurs magasins et de l'intérêt de chacun d'eux pour des marchandises spécifiques : « 2° *La grande Chambre d'icelle* [Maison de ville d'Ostende] *pour les Etoffes*, 3° *Le grand grenier pour mettre les caisses du Thé*, à savoir les *petites caisses ou autres denrées de petit poids*, 4° *Les deux magasins & La Bourse de la Dite Maison de Ville*, 5° *Promettant en outre Bailli, Bourgemaître & Echevins de donner & procurer*

---

<sup>184</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. *Conseil des finances*, n° 4379, *Mémoire pour Monsieur le Trésorier Général au sujet de la Depeche du Conseil des Finances du 6 Juillet 1734 adressée aux Directeurs de la Compagnie des Indes*.

<sup>185</sup> BAGUET Jelten, *op. cit.*, p. 26.

*gratis Les magasins suffisans pour contenir le Cargo des vasseaux de Retoïr des Indes, qui s'y vendra aü profit De la Compagnie »*<sup>186</sup>.

Si les magasins cités dans l'extrait précédent sont fournis gratuitement par la ville, ce n'est pas le cas de tous les entrepôts de la ville. Ainsi certains magasins appartenant à la ville sont loués par la Compagnie par l'intermédiaire du commissionnaire Bernaert, comme le prouve l'extrait de la soumission du 23 octobre 1727 que ce dernier adresse aux Magistrats de la ville : « *Le Soussigné requiert Messieurs du College de cette Ville de vouloir Loïer sur leur nom tous les magasins nécessaires pour mettre les effets & marchandises qui sont ici attendus avec les retours des vaisseaux des Indes, promettant de paier le Loÿer par mois à la ville selon qu'il aura Convenu (...)* »<sup>187</sup>. D'autres entrepôts de la ville appartenant à des particuliers, qui ont bien souvent eux-mêmes des intérêts dans la Compagnie, sont également loués.<sup>188</sup>

De manière générale, chaque marchandise se dirige vers un entrepôt qui lui est dédié, sauf les entrepôts le long du quai du port d'Ostende qui accueillent plusieurs sortes de produits différents.<sup>189</sup> Dans ce cas, l'emplacement pour chaque sorte de denrée a une grande importance. Ce fait peut être mis en avant par une lettre du 13 juillet 1728 envoyée par Bernaert à son épouse Anna Verbeke qui gère les affaires courantes du commissionnaire alors que celui-ci est en mission à Hambourg. Dans cette lettre rédigée en néerlandais, il écrit avec précision les entrepôts qui sont destinés à chaque produit et il va même plus loin en mentionnant la place réservée pour ces marchandises dans l'entrepôt : « (...) *dat hij exactlijck achtervolgt de Instructie die Ick hem hebben gelaesen, en dat hij ten spoedighsten alle de Chinesche goederen die noch niet afgekeurd en syn soude transporteeren in een goed onder packhuys, (...) De Porceleynen die mach berusten*

---

<sup>186</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1990, *Soumission du Magistrat d'Ostende faite aux Directeurs le 19 may 1725*.

<sup>187</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1990, *Copie de la Soumission de Bernaert qu'il dit avoir faite au Magistrat d'Ostende le 23 Octobre 1727*.

<sup>188</sup> SERRUYS Michael-Washington, « De Oostendse pakhuizen en de Generale Indische Compagnie », dans *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, n°139, 2002, p. 133.

<sup>189</sup> *Ibid*, p. 129-130.

*in het onder Pakhuys Kaege moeten instantelijck ook gewoon worden, of ten minsten geplaceerd worden op d'achter plaetse van het gemelde Packhuys, (...) »<sup>190</sup>.*

### 3.3. *L'organisation des ventes et les choix faits par les représentants de la Compagnie*

À partir du rangement des marchandises, le commissionnaire et ses employés rédigent des listes sous forme de catalogues de prix qui seront utiles aux acheteurs.<sup>191</sup> Les ventes des produits asiatiques importés par la Compagnie d'Ostende ferment la boucle de l'*économie de circulation* et *coloniale* telle que l'a définie Frédéric Mauro. Dans la logique mercantiliste, la valeur des produits vendus doit être très importante. Dès lors, l'organisation des ventes doit être organisée de façon à obtenir le plus de clients possibles qui soient prêts à mettre le prix le plus haut pour ces marchandises. L'agencement des ventes et la façon dont elles sont coordonnées sont donc d'une grande importance. Par ailleurs, l'article 44 de la charte d'octroi de la Compagnie qui régit le fonctionnement des ventes laisse une grande liberté aux directeurs et aux acheteurs. Il revient donc aux représentants de la Compagnie et à leurs agents de prendre des initiatives sur ces conditions de vente.

Dans les faits, les ventes publiques ont lieu quelques mois après l'arrivée des navires et du dépôt de leurs marchandises. Celles-ci sont annoncées au travers de différents journaux et gazettes mais aussi au moyen des livres de ventes (plus de 150 au total).<sup>192</sup> Dans une lettre du 16 août 1725 de Bernaert à destination de Jacques de Pret, le commissionnaire tente de dégager le meilleur moment possible pour organiser les ventes. Ainsi, il écrit qu'il faut prendre en compte le moment des ventes dans les autres grandes puissances maritimes mais aussi le moment des fêtes juives : « (...) *den feestdagh der Jooden Eyndight den 24 7bre de venditie van Vrankrijck sal meerderendeel voordien 30 derselven maent gedaen wesen, die natie coopt geen thee en sullen*

---

<sup>190</sup> UBG, *Fonds Hye-Hoys*, Ms. 1859, *Lettre de Bernaert à son épouse du 13 juillet 1728*.

<sup>191</sup> SERRUYS Michael-Washington, *op. cit.*, p. 130.

<sup>192</sup> DEGRYSE Karel, « De Oostendse Chinahandel (1718-1735) », in *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. 52, 1974, p. 323-324.

*bijtijds voor de sijdestoffen en porcelijn können arriveeren, als ook de Duytsche cooplieden, degonne dan altemaele naer de venditie van Hollandt können gaen »*<sup>193</sup>.

En ce qui concerne la localisation des ventes, l'article 44 laisse le choix aux directeurs d'organiser les ventes à Ostende ou à Bruges. Dans son mémoire, Jelten Baguet effectue un cas d'étude sur les lieux de ventes et il note que c'est davantage Ostende qui est privilégiée en raison des couts supplémentaires qu'entraîne le déplacement des navires et marchandises vers Bruges.<sup>194</sup> Cette-dernière est régulièrement choisie pour les ventes des produits issus du Bengale, profitant de ses halles au drap pour conserver les tissus fins.<sup>195</sup> Clément Michot, marchand réputé de la ville, est choisi pour être commissionnaire sur place mais son rôle est nettement inférieur à celui de Bernaert.<sup>196</sup>

---

<sup>193</sup> UBG, *Fonds Hye-Hoys*, Ms. 1997, *Lettre à Jacomo de Prêt du 16 aout 1725*.

<sup>194</sup> BAGUET Jelten, *op. cit.*, p. 63-64.

<sup>195</sup> SERRUYS Michael-Washington, *op. cit.*, p. 128-129.

<sup>196</sup> PARMENTIER Jan, « The Irish Connection: The Irish Merchant Community in Ostend and Bruges during the late Seventeenth and Eighteenth Centurie », dans *Eighteenth-Century Ireland / Iris an dá chultúr*, 2005, vol. 20, p. 39.

## Chapitre 3 : La consommation de marchandises importées d'Orient

À la différence du commerce de l'Europe avec d'autres régions du monde aux Temps Modernes, les échanges avec l'Asie n'ont pas pour objectif de trouver de nouveaux marchés pour exporter des produits européens (à l'exception des métaux précieux et dans une moindre mesure d'armes et de munitions) mais de trouver des épices<sup>197</sup>, des textiles et d'autres produits de luxe pour l'importation en Europe.<sup>198</sup> S'il a été vu précédemment les implications de ce commerce sur le fonctionnement des importations, il est intéressant de se pencher également sur l'impact de l'arrivée de ces produits orientaux sur la consommation en Europe et aux Pays-Bas autrichiens au travers de la Compagnie d'Ostende en particulier.

### 1. L'évolution des marchandises importées d'Asie mise en parallèle avec l'expansion européenne

Avant de s'intéresser spécifiquement à la vente de marchandises asiatiques dans les Pays-Bas autrichiens au travers du commerce effectué par la Compagnie d'Ostende et de ses conséquences sur la vie culturelle sur le territoire, il est nécessaire de revenir brièvement sur le contexte européen qui entoure cette arrivée de plus en plus importante de produits venus d'Orient et sur les tendances qui ont cours au moment de la création de la Compagnie.

#### *1.1. Un imaginaire mystérieux à l'origine de l'introduction des produits asiatiques*

Comme cela a été vu plus tôt, la recherche du commerce de produits exotiques s'inscrit dans le cadre d'une *économie-monde* ayant l'Europe occidentale comme centre. L'appétit des européens pour les produits venus d'Orient est déjà bien antérieur aux Temps Modernes. Durant le Moyen-Âge tardif, l'Orient est vu comme un paradis terrestre et une grande part d'imaginaire

---

<sup>197</sup> Dans les sources consultées, il est intéressant de noter que le thé est régulièrement considéré comme une épice.

<sup>198</sup> CRAIG Lee A., *The European macroeconomy : growth, integration and cycles 1500-1913*, Cheltenham, Elgar, 2000, p. 92.

entoure cette région du monde. Les épices qui proviennent de ces régions arrivent sur les marchés européens par l'intermédiaire des marchands arabes.<sup>199</sup> Les mystères planant autour de ces nouvelles marchandises incitent l'attrait des consommateurs européens.

Aux Temps Modernes, il y a donc une prise en main de ce commerce directement par les grandes puissances maritimes européennes. Par ailleurs, c'est durant cette période que les goûts vont davantage évoluer. Si jusqu'au milieu du 17<sup>ème</sup> siècle ce sont les épices qui constituent la plus grande partie des produits importés d'Asie, il apparait clairement que pour la seconde moitié du siècle, ce sont les cotonnades qui tendent à prendre une part plus importante du marché.<sup>200</sup> Si l'importation d'épices stagne, c'est notamment parce que la consommation de ces produits diminue en Europe : désormais, on préfère consacrer davantage de moyens pour acheter de la viande.<sup>201</sup> À titre d'exemple, à l'issue du 17<sup>ème</sup> siècle, parmi l'ensemble des marchandises achetées par la V.O.C. (qui est encore à cette époque la compagnie maritime la plus puissante de l'Europe occidentale) on retrouve pour la moitié des soies et des cotonnades, des épices pour 11 pourcents et le reste est partagé par les colorants, le thé et le café dans des proportions assez semblables.<sup>202</sup>

## *1.2. La montée en puissance de l'Angleterre provoque des changements dans les produits importés en Europe et dans leur quantité*

Pour protéger les manufactures européennes, la part des cotonnades dans les importations asiatiques va elle aussi diminuer au début du 18<sup>ème</sup> siècle au profit d'autres produits comme le café et le thé. Ces changements dans la nature des produits importés vont de pair avec l'évolution de la colonisation des puissances européennes. Entre 1700 et 1715, même si Amsterdam reste un grand centre financier et commercial, son influence sur la place européenne tend à diminuer. Au 18<sup>ème</sup>

---

<sup>199</sup> COLLET Emmanuel « À la recherche de saveurs perdues », dans COLLET Emmanuel, CANNUYER Christian et GOSSE Andre, e.a. (éd.), *Saveurs de paradis: les routes des épices*, Bruxelles, CGER, 1992, p. 15.

<sup>200</sup> HAUDRÈRE Philippe, *op. cit.*, p. 231.

<sup>201</sup> CLOUGH Shepard Bancroft et COLE Charles Woolsey, *Economic history of Europe*, Boston, Heath, 1952, p. 259.

<sup>202</sup> MALANIMA Paolo, *Pre-modern European economy. One thousand years (10th-19th centuries)*, Leiden, Brill, 2009, p. 172.

siècle et singulièrement à partir du milieu du siècle, Londres prend le rôle de centre de l'*économie-monde* de l'Europe occidentale. Pour illustrer ce phénomène, il suffit d'observer la démographie anglaise en comparaison avec celle de ses colonies. En 1698, on estime que la population anglaise dépasse les 5 millions d'habitants en métropole pour 300.000 dans les colonies alors qu'en 1775, ces chiffres passent à 7.500.000 habitants pour la métropole et 2.500.000 pour les colonies, soit un ratio qui passe d'un à trois.<sup>203</sup> Ces chiffres marquent l'expansion anglaise dans les colonies mais aussi l'acquisition de nouveaux marchés et marchandises. Effectivement, au début du 18<sup>ème</sup> siècle, l'Angleterre profite de sa position géographique à l'écart des conflits du continent et de son union avec l'Écosse de 1707 pour assoir cette prise en main du centre de l'*économie-monde* de l'Europe occidentale avec le Sud-Est asiatique comme *zone périphérique*.<sup>204</sup>

C'est au 18<sup>ème</sup> siècle que l'on voit en Europe une augmentation nette de la consommation des trois grandes nouvelles boissons que sont le thé, le café et le chocolat. Notons que parmi ces trois denrées, seul le thé provient d'Asie et principalement de Chine. D'abord importé en grande quantité par la V.O.C. et redistribué en Europe à partir des Provinces-Unies, l'Angleterre reprend rapidement ce rôle.<sup>205</sup> En effet, alors qu'en 1664, l'E.I.C. présente modestement trois livres de thé au roi d'Angleterre, elle en vend plus de 7.500 tonnes en 1790. Par ailleurs, l'accélération de la consommation de boissons exotiques en Europe est favorisée par une diminution du prix du sucre.<sup>206</sup>

Dans la péninsule indienne, ce sont surtout les tissus qui sont recherchés. La mousseline du Bengale, un tissu très fin et léger reste très apprécié en Europe, surtout auprès des jeunes filles.<sup>207</sup> La région du Bengale, forte d'une main d'œuvre importante et d'une grande connaissance des produits recherchés par les européens peuvent se permettre de vendre ces toiles de mousseline à des prix de plus en plus bas<sup>208</sup> (même si elles restent destinées à une clientèle aisée en Europe).

---

<sup>203</sup> CLOUGH Shepard Bancroft et COLE Charles Woolsey, *op. cit.*, p. 257.

<sup>204</sup> FRANKOPAN Peter, *Les routes de la soie. L'histoire du cœur du monde*, Bruxelles, Nevicata, 2017, p. 329-330.

<sup>205</sup> BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, t. I : *Les structures du quotidien : le possible et l'impossible*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 215-216.

<sup>206</sup> CLOUGH Shepard Bancroft et COLE Charles Woolsey, *op. cit.*, p. 260.

<sup>207</sup> KNIBIEHLER Yvonne, *La virginité féminine. Mythes, fantasmes, émancipation*, Paris, Odile Jacob, p. 155.

<sup>208</sup> PARMENTIER Jan et DE WINTER Wim, *op. cit.*, p. 42.

Comme pour le thé en Chine, la prise en main progressive du commerce asiatique par les Anglais en défaveur des Néerlandais provoque une nouvelle dynamique dans les quantités de tissus importés et vendus en Europe tout au long du 18<sup>ème</sup> siècle. Ainsi, entre 1680 et 1710, l'*E.I.C.* importe pour environ 100.000 à 200.000 livres de textiles indiens chaque année alors qu'entre 1710 et 1760, elle dépasse à trente-deux reprises la somme de 400.000 livres de textiles indiens vendus en une année.<sup>209</sup>

---

<sup>209</sup> WILLS John E., « European consumption and Asian production in the seventeenth and eighteenth centuries », dans BREWER John et PORTER Roy (éd.), *Consumption and the World of Goods*, Londres, Routledge, 1993, p. 137.

## 2. La revente à l'étranger comme moteur principal pour la Compagnie d'Ostende

Pour rappel, le mode de fonctionnement des compagnies maritimes est fixé selon un *modèle de circulation*, ce qui signifie que les marchands qui achètent des produits de luxe en Orient doivent trouver des acquéreurs prêts à acheter ces marchandises de grande valeur. Comme cela vient d'être vu, au début du 18<sup>ème</sup> siècle, un duopole façonné par les Provinces-Unies et l'Angleterre s'est formé pour l'achat et la vente des produits orientaux en Europe occidentale. La Compagnie d'Ostende doit donc trouver sa place pour attirer des grossistes ou des particuliers pour l'achat de marchandises équivalentes.

Dans son mémoire consacré à l'importation des denrées coloniales dans les Pays-Bas autrichiens durant la seconde moitié du 18<sup>ème</sup> siècle, Olivier Lardinois montre à l'aide de statistiques issues du Conseil des finances et plus particulièrement du bureau de régie des douanes que c'est bien après la mort de la Compagnie que l'on importe et consomme davantage de produits coloniaux (bien que le thé reste sous-consommé tout au long du siècle comme cela sera vu plus loin).<sup>210</sup> En effet, lors des ventes publiques des marchandises importées par la Compagnie, la majorité des acheteurs proviennent d'Ostende mais agissent en réalité pour le compte d'un marchand ou d'un ou de plusieurs marchands étrangers en vue d'une nouvelle exportation.<sup>211</sup> Les marchandises sont donc davantage destinées au transit vers l'extérieur du territoire des Pays-Bas autrichiens. Deux éléments mettent en évidence ce phénomène : la taxation douanière des Pays-Bas autrichiens favorise l'exportation des produits orientaux vers l'étranger et l'intérêt porté par les agents de la Compagnie d'Ostende sur les goûts et modes des nations voisines.

### 2.1. *L'incitation à l'exportation des produits orientaux arrivés aux Pays-Bas autrichiens*

Pour rappel, la pensée mercantiliste insiste sur le fait que la richesse d'un état provient de sa balance commerciale excédentaire. Pour cette raison, l'état doit mettre en place un système

---

<sup>210</sup> LARDINOIS Olivier, *op. cit.*, p. 2.

<sup>211</sup> DEGRYSE Karel, *op. cit.*, p. 334.

douanier efficace pour vendre au mieux les produits avec de la valeur ajoutée.<sup>212</sup> Le commerce étant la source de la richesse de chaque nation, la question est de plus en plus prise en charge par les institutions étatiques. Dans les Pays-Bas méridionaux, c'est déjà au temps de l'occupation espagnole qu'une politique douanière efficace est mise en place pour favoriser le commerce. En 1670, on voit la fin de la rédaction du premier tarif douanier pour le commerce avec la France. Le même type de document pour le commerce avec les Provinces-Unies et la Principauté de Liège est publié dix ans plus tard.<sup>213</sup> Ces tarifs douaniers ne sont pas équivalents pour tous les produits. En décidant de mettre en place ou pas certaines taxations, l'administration fiscale peut inciter les marchands à vendre ou acheter de manière à réguler au mieux la balance du commerce et à emmagasiner des rentrées dans les caisses de l'état.

### **2.1.1. ABSENCE DE DROITS DE SORTIE POUR LES PRODUITS ORIENTAUX D'APRÈS LE DICTIONNAIRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DES PAYS-BAS DE DELPLANCQ**

Henri Delplancq (1734-1791) est un économiste et haut fonctionnaire qui a fait toute sa carrière au service des douanes des Pays-Bas autrichiens.<sup>214</sup> Il est d'ailleurs nommé à la tête du bureau de régie en 1765.<sup>215</sup> Grand connaisseur des affaires économiques du territoire, il rédige différents documents intéressants dont un dictionnaire du commerce et de l'industrie des Pays-Bas qui est resté inachevé.<sup>216</sup>

Dans une lettre datée du 18 août 1776 adressée à Delplancq, il est signalé que le dictionnaire est une demande de la chancellerie de Cour et d'Etat sur le détail des « *fabriques et manufactures de tout genre établis en ces provinces* »<sup>217</sup> à Delplancq. Dans ce document, on retrouve des noms de produits (d'acier jusqu'à thé) disponibles aux Pays-Bas autrichiens qu'ils soient achetés ou

---

<sup>212</sup> CASTEL Odile, *Histoire des faits économiques. La dynamique de l'économie mondiale du XVe siècle à nos jours*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005, p. 30.

<sup>213</sup> VAN HOUTTE Jan, *Esquisse d'une histoire économique de la Belgique*, Louvain, Universitas, 1943, p. 101-102.

<sup>214</sup> LEFÈVRE Joseph, « DELPLANCQ (Henri) », dans *Biographie Nationale*, t. 29, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 1956, p. 538-540.

<sup>215</sup> MOUREAUX Philippe, « Une biographie d'Henri Delplancq, une des principales têtes politiques du gouvernement des Pays-Bas autrichiens », dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. 48, 1970, p. 409.

<sup>216</sup> LEFÈVRE Joseph, *op. cit.*, p. 539.

<sup>217</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. *Conseil des finances*, n° 8580, *papiers du conseiller H. Delplancq. Dictionnaire du commerce et de l'industrie des Pays-Bas*, 1776, p. 2.

produits. Chaque produit dispose généralement de 4 faces de page parfois complètement remplies parfois pas. Certains produits (bétail) disposent de davantage de feuilles. On y décrit la disponibilité du produit sur le territoire, leur utilité, et la manière dont il est exploité. L'ouvrage s'achève avec une série de nouvelles dispositions liées aux droits de douanes (entrées et sorties) sur différents produits. Il s'agit d'un résumé des ordonnances dérogatoires aux tarifs des Pays-Bas de 1670 à 1680, avec les nouvelles dispositions du transit. Dès lors, bien qu'il soit plus tardif que la période sur laquelle ce travail se penche, il reste très pertinent car Delplancq prend la peine de contextualiser l'arrivée de certains produits exotiques et du sort qui leur a été réservé par la régie des douanes. Deux notices en particulier retiennent l'attention : les entrées « épicerie » et « thé ».

Bien que la Compagnie d'Ostende ne soit pas mêlée au commerce des épices, la notice « épicerie »<sup>218</sup> (qui comprend cannelle, clou de girofle, feuilles et noix de muscade, vanille, safran, piment, poivre et gingembre) attire l'attention du lecteur à plusieurs reprises. Dans son texte, Delplancq regrette le peu de consommation de ce genre de produits sur le territoire et estime que l'intérêt pour les finances n'est pas très important. Cela montre bien que l'action de la douane est de trouver les produits qui sont dans la mode du temps pour pouvoir y appliquer des taxes rémunératrices. En plus de regretter que ce genre de marchandise arrive dans les Pays-Bas autrichiens par la seule voie des Provinces-Unies ou d'Angleterre, Delplancq note également que l'intérêt porté pour la consommation ou la revente de tels produits n'est pas aussi important que ce qui pourrait être espérer : « *L'importation des Epiceries n'est pas si considérable que la richesse et la grande population des pays bas pourroit le faire penser (...) Il s'en fait quelque reexportation en petites parties, principalement sur l'entresambre et Meuze liegeois, mais ce n'est pas grand-chose.* »<sup>219</sup>.

Dans la notice « thé »<sup>220</sup>, Delplancq retient davantage de bénéfices et ce certainement en ce qui concerne les taxes liées aux droits d'entrée. Cependant, il reconnaît que ce n'est qu'en 1751 que le droit d'entrée est fixé car la boisson n'a pas été reprise dans les tarifs douaniers de 1670 et 1680. Cette information montre bien qu'il faut attendre la seconde moitié du 18<sup>ème</sup> siècle pour que

---

<sup>218</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. *Conseil des finances*, n° 8580, *op. cit.*, p. 61-62.

<sup>219</sup> *Ibid*, p. 61-62.

<sup>220</sup> *Ibid*, p. 123-125.

l'intérêt du thé aux Pays-Bas autrichiens arrive réellement. Par ailleurs, en ce qui concerne le commerce du thé au moment où il écrit son dictionnaire, Delplancq note que le thé consommé dans les Pays-Bas autrichiens transite essentiellement par les compagnies maritimes française, anglaise, néerlandaise, danoise ou suédoise.

En lisant entre les lignes du dictionnaire de Delplancq, on comprend donc que les marchandises comme le thé n'ont intéressé le bureau de régie des douanes qu'à partir de la seconde moitié du 18<sup>ème</sup> siècle. Poussé par une augmentation de la consommation, le tarif douanier de 1751 met en place des taxes alors que cela n'a jamais été fait depuis les premiers tarifs douaniers. Il peut donc être conclu que le commerce effectué par les premières expéditions privées à partir d'Ostende puis par la Compagnie d'Ostende n'a pas suffisamment provoqué une consommation intérieure assez importante et que l'exportation de ces marchandises était nécessaire pour liquider l'ensemble des marchandises. Par ailleurs, en ce qui concerne les épices et le thé la balance commerciale des Pays-Bas autrichiens reste défavorable jusqu'à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle.<sup>221</sup>

### **2.1.2. LES TAXES DOUANIÈRES ET LES CONFLITS ENTRE BOTSONT ET LA COMPAGNIE D'APRÈS DES ÉCHANGES ÉPISTOLAIRES INÉDITS**

Entre 1724 et 1730, Laurent Botsont est l'homme qui a la tâche de percevoir les taxes sur les importations et exportations dans les Pays-Bas autrichiens. Pour cette fonction, il doit payer annuellement 2.050.000 florins, les taxes perçues sur les droits d'entrée et de sortie lui permettant de rembourser cette somme.<sup>222</sup> Durant les années où il est à la charge de ce poste, Botsont a un regard particulièrement attentif sur les manœuvres de la Compagnie d'Ostende : avec l'importance de son activité d'import-export, la Compagnie permet potentiellement l'arrivée de nombreuses rentrées financières dans les caisses de l'état, ce qui intéresse Botsont dont l'endettement est très conséquent. Très pointilleux sur la perception des taxes dès l'année 1726, il n'hésite pas à entrer en conflit avec la Compagnie et ses directeurs concernant les droits d'entrée. Alors que l'article 89

---

<sup>221</sup>VAN HOUTTE Hubert, *Histoire économique de la Belgique à la fin de l'ancien régime*, Gand, Van Rysselberghe & Rombaut, 1920, p. 251.

<sup>222</sup> BAGUET Jelten, *De Oostendse Compagnie, haar directeurs en de Oostenrijkse Bewindvoerders. Een casuïstische analyse van hun onderlinge interactie (1722-1731)*, UGent, 2013, (sous la promotion de Michael Limberger), p. 66.

de la charte d'octroi précise que la seule taxe à laquelle est assujettie la Compagnie est le droit de retour pour les marchandises orientales arrivées sur le territoire des Pays-Bas autrichiens (à raison de 4% sur le montant des ventes), Botsont estime qu'il a le droit de réclamer des droits de sortie aux acheteurs qui exportent les marchandises acquises dans les Pays-Bas autrichiens.<sup>223</sup>

## 2.2. *L'attrait des marchands étrangers pour les produits orientaux au travers de la correspondance inédite du commissionnaire Bernaert*

Une autre façon de comprendre la dépendance des marchands étrangers pour l'achat des produits importés par la Compagnie à Ostende est l'étude de la correspondance de Louis Bernaert. Étant chargé des ventes des marchandises, le commissionnaire est, en effet, constamment en contact avec les acheteurs et a des relations privilégiées avec ces derniers.

### 2.2.1. LA DÉPENDANCE DE LA COMPAGNIE AU MARCHÉ EUROPÉEN AU TRAVERS DE LA LETTRE DU 29 SEPTEMBRE 1729 DE BERNAERT AUX DIRECTEURS

Dans une lettre datée du 29 septembre 1729 adressée aux directeurs de la Compagnie, le commissionnaire explique la manière dont les acheteurs procèdent pour régler leurs achats. C'est notamment par cette lettre que l'on apprend que les marchands étrangers issus des grands centres commerciaux de l'époque font appel à des agents d'Ostende pour régler leurs achats. Dans cette lettre, il écrit : « *Oock is eenighsints te considereren dat alle dese debiteurs maer sijn Commissionarissen, verlaeten van hunne principael en waervan sommige die in hollandt woenen (...), ander tot Hambourgh, en in Engelandt.* ».<sup>224</sup>

Dans son article sur l'importation des produits chinois par la Compagnie d'Ostende, Karel Degryse montre clairement que l'année 1729 est exceptionnelle en ce qui concerne la quantité de thé importé dans les villes d'Amsterdam, Londres et Nantes. Au total, il estime que 2.260.009 livres

---

<sup>223</sup> Ibid, p. 67.

<sup>224</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1858, *Lettre de Louis Bernaert aux directeurs de la Compagnie du 29 septembre 1729*.

ostendaises ont été importés dans ces trois villes, dont plus de la moitié à Londres.<sup>225</sup> Dans sa lettre aux directeurs, Bernaert avance ces-mêmes constats en ce qui concerne le marché européen du thé et évoque ses inquiétudes par rapport aux ventes de thé à Ostende. Selon lui, l'arrivée et la vente de telles quantités à Londres va pousser les Provinces-Unies à faire chuter le cout du thé vendu à Amsterdam et à Rotterdam et à organiser de nombreuses ventes successives afin de se débarrasser des stocks de thé emmagasinés : « *Er sullen waerschijnlijk onderricht sijn hoedanig de coopliden van thé in hollant nu geintimideert sijn door de quantiteyt die der dit jaer is gecommen in Europa, door het Equipement in Hollant directelijck naer China, door de groote quantiteyt die Engellant dit jaer gaet vercoopen en de leeghe estimatie van vijf schellingen par pont, di sy daerop fixeren dat volgens calculatie maer circa 63. Stuyvers in hollandt sal staen, daerom in Amsterdam ende in Rotterdam venditien op venditien gehouden worden om hun van alle kunnen thé te ontmaecken* ». <sup>226</sup>. Si Bernaert est autant attentif au cours des événements, c'est parce qu'il sait que les principaux acheteurs des marchandises importées par la Compagnie d'Ostende proviennent de l'étranger et il craint que ces derniers fassent faillite. Selon lui, l'accumulation des ventes de thé à bas prix aux Provinces-Unies et en Angleterre pourrait pousser les grands marchands à thésauriser une grande quantité de thé qui sera difficile à revendre plus chère au vu des dernières importations en Europe : « *(...) waer door alle de winckeliers, en veele particuliere, die met thé overlant ligghen considerabel sullen verliesen dan kunnen thé niet hoogher meer connen afsetten al stot den prijs van dese venditie* » <sup>227</sup>. Ces différentes informations montrent, par ailleurs, la grande interdépendance qui existe entre les marchés européens.

## 2.2.2. LE REGARD EXTÉRIEUR VIS-À-VIS DES EXPORTATIONS : UNE VISITE FRANÇAISE À OSTENDE COMME PREUVE DE L'IMPORTANCE DES VENTES DE LA COMPAGNIE

Une autre manière de voir l'importance que prend les exportations est de l'étudier au travers du regard que pose les puissances rivales vis-à-vis de ce concurrent. À l'étranger, la Compagnie d'Ostende stimule à la fois l'admiration et la crainte de perdre des parts de marchés sur la vente de produits orientaux. Ceci se note par l'apparition de pamphlets anglais et néerlandais qui ont pour

<sup>225</sup> DEGRYSE Karel, *op. cit.*, p. 319-320.

<sup>226</sup> UBG, *Fonds Hye-Hoys*, Ms. 1858, *op. cit.*

<sup>227</sup> *Ibid.*

but de déstabiliser les ventes de la Compagnie en donnant une mauvaise image de celle-ci aux marchands.<sup>228</sup>

L'intérêt porté par les grandes puissances voisines est aussi soulevé par une visite française à Ostende. Dans un mot daté du 23 septembre 1728, Louis-François de Coninck, directeur de la Compagnie, demande à Louis Bernaert d'accueillir la visite d'un français de haut rang au port d'Ostende : « *La présente vous sera présenté par Monsieur de Massigny Prédisent du parlement de Paris qui vient voir le port d'Ostende que je prends la liberté de vous recomander, (...)* »<sup>229</sup>.

### 2.2.3. LA RECHERCHE DE PRODUITS POUVANT S'EXPORTER FACILEMENT ET DURABLEMENT

Le thé qu'importe la Compagnie d'Ostende est essentiellement destiné au marché anglais, profitant ainsi de la frénésie en cours pour ce type de produit là-bas. La Compagnie importe majoritairement le thé bouï, un thé noir de qualité plus médiocre que le thé vert.<sup>230</sup> Dans une lettre qu'il adresse au directeur de Pret le 9 janvier 1725, Bernaert justifie ce choix pour des raisons économiques : « *omdat eensdeel den groene the soo lanck niet als den the boÿ caen conserveren, en occupeert meer plaetse, min profit en grooter avarie daer op te vreesen door de veranderinghe de qualiteÿt* »<sup>231</sup>. En cherchant le thé qui se conserve le mieux, Bernaert a évidemment en tête l'idée de la réexportation.

---

<sup>228</sup> HUISMAN Michel, *op. cit.*, p. 398-399.

<sup>229</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 2014, *Lettre de Louis-François de Coninck à Louis Bernaert du 23 septembre 1728*.

<sup>230</sup> LAÏDI Ali, *Histoire mondiale de la guerre économique*, Paris, Perrin, 2016, p. 296.

<sup>231</sup> UBG, Fonds Hye-Hoys, Ms. 1996, *Lettre de Louis Bernaert à Jacomo de prêt du 9 janvier 1725*.

### 3. La consommation des produits importés par la Compagnie d'Ostende et son influence sur la vie culturelle

Si la majeure partie des marchandises importées par la Compagnie d'Ostende sont destinées à être exportées vers l'étranger, il ne faut pas pour autant négliger la consommation intérieure et l'attrait qu'ont les plus riches des Pays-Bas autrichiens pour ces produits orientaux. Même si les autres articles ne seront pas négligés, l'analyse se focalisera essentiellement sur le thé car il s'agit de la principale denrée vendue par la Compagnie. L'influence de l'imaginaire asiatique apportée par la Compagnie d'Ostende aux Pays-Bas autrichiens ne sera pas omise.

#### 3.1. *Un cas particulier : le thé aux Pays-Bas autrichiens*

##### 3.1.1. LE THÉ ET SA CONSOMMATION EN EUROPE ET EN ANGLETERRE EN PARTICULIER

Après le chocolat et le café, le thé est la dernière boisson exotique à faire son apparition sur les marchés en Europe. Aux 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> siècle, le thé est seulement réservé à une élite financière qui peut assumer son achat.<sup>232</sup> C'est d'abord essentiellement en Angleterre et aux Provinces-Unies que son usage se répand alors que sa consommation est encore très faible ailleurs en Europe ; le café devient davantage populaire en France et en Italie par exemple.<sup>233</sup>

À partir du milieu du 17<sup>ème</sup> siècle, avec l'importation de plus en plus importante du thé en Angleterre par l'*E.I.C.*, l'état impose un cadre très strict en ce qui concerne l'importation de cette denrée, de façon à ne rien laisser passer à la concurrence.<sup>234</sup> C'est aussi à ce moment qu'une fièvre s'empare de l'Angleterre et de Londres en particulier. La plante commence à être étudiée et on lui attribue de nombreuses vertus médicales, elle est considérée par certains comme une drogue. En outre, le thé n'est pas consommé comme n'importe quelle autre boisson. D'une part, le thé est bu dans des établissements spécialisés : en Angleterre, on retrouve des *coffe-house* où l'on peut boire

---

<sup>232</sup> MEYZIE Philippe, *L'alimentation en Europe à l'époque moderne. Manger et boire (XVI<sup>e</sup> S. - XIX<sup>e</sup> S.)*, Paris, Armand Colin, 2010, p. 177.

<sup>233</sup> MALANIMA Paolo, *op. cit.*, p. 308.

<sup>234</sup> BUTEL Paul, *Histoire du thé*, Paris, éditions desjonquères, 2001, p. 65.

une boisson exotique et manger des friandises<sup>235</sup> et en France, l'émergence des cafés est favorisée par l'élite éclairée qui désire se réunir pour lire le journal et discuter politique. D'autre part, on apprend à boire le thé en infusion en utilisant des théières et un service complet de vaisselle adéquat.<sup>236</sup>

### 3.1.2. L'IMPORTATION LIMITÉE DU THÉ DANS LES PAYS-BAS AUTRICHIENS ENTRAÎNE UNE CONSOMMATION TIMIDE

L'importation de thé, café et cacao démarre au 17<sup>ème</sup> siècle sur le territoire des Pays-Bas autrichiens. À ce moment, ces biens sont principalement importés par les Provinces-Unies, l'Angleterre et la France (et plus rarement par la Suède et le Danemark).<sup>237</sup> Même si dans son dictionnaire Delplancq écrit que « *l'usage du thé étoit déjà assez étendu dans les Païs-Bas sous le Gouvernement Espagnol* »<sup>238</sup>, il semble contredit par les travaux récents des historiens et en particulier celui sur l'histoire de la boisson dans les Pays-Bas réalisé en 2007 par Raymond van Uyten, historien belge spécialisé dans l'histoire économique des Pays-Bas méridionaux. Ce dernier affirme que le thé reste très rare sur le territoire des Pays-Bas autrichiens jusqu'à peu après le milieu du 18<sup>ème</sup> siècle. Pour preuve de ce défaut de présence du thé dans le quotidien, l'historien explique que les lieux où il est possible de consommer du thé apparaissent tardivement si l'on compare avec ce qu'il se passe en Angleterre ; ainsi, ce n'est qu'en 1689 que l'on commence à proposer du thé à Gand, en 1700 à Malines. De même, on ne trouve pas de trace de tasse de café à Anvers avant 1730.<sup>239</sup>

Van Uyten va même plus loin en montrant que le commerce réalisé par la Compagnie d'Ostende n'a pas provoqué une augmentation substantielle de la consommation de thé dans les Pays-Bas autrichiens. D'ailleurs, la mort de la Compagnie n'a pas provoqué une hausse des prix

---

<sup>235</sup> *Ibid*, p. 66.

<sup>236</sup> BUTEL Paul, *op. cit.*, p. 70.

<sup>237</sup> VAN HOUTTE Jan, *Esquisse d'une histoire économique de la Belgique*, Louvain, Universitas, 1943, p. 97.

<sup>238</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. *Conseil des finances*, n° 8580, *papiers du conseiller H. Delplancq. Dictionnaire du commerce et de l'industrie des Pays-Bas*, 1776, p. 123

<sup>239</sup> VAN UYTEN Raymond, *Geschiedenis van de dorst. Twintig eeuwen drinken in de Lage Landen*, Leuven, Davidsfonds, 2007, p. 145.

du thé. Au contraire, le montant nécessaire pour acheter du thé ne cesse de baisser.<sup>240</sup> Ces informations confirment donc l'hypothèse selon laquelle les marchandises de la Compagnie sont surtout destinées à l'exportation.

### **3.1.3. LE THÉ, UN PRODUIT DE LUXE DESTINÉE À L'ÉLITE ÉCONOMIQUE DES PAYS-BAS AUTRICHIENS AU TRAVERS DE TROIS MÉMOIRES ISSUS DU CONSEIL DES FINANCES**

Au début du 18<sup>ème</sup> siècle, la faible importation du thé en faveur du marché intérieur des Pays-Bas autrichiens et son cout encore élevé ont comme conséquence que cette boisson est dans les mains de l'élite économique qui peut s'offrir un tel luxe. Il peut même être noté qu'il s'agit pour le thé d'une constante tout au long du siècle, bien que sa consommation augmente de manière progressive.<sup>241</sup> Dans la seconde moitié du siècle, avec l'arrivée des premières taxes sur cette denrée, les agents du Conseil des Finances publient une série de mémoires concernant le thé. Le but poursuivi par ces documents est d'apporter des éléments d'analyse sur la façon dont le commerce du thé (et d'autres denrées) est effectué afin d'établir ou de contrôler le régime douanier auquel il est soumis. Au travers de ces textes, certains passages permettent de comprendre le luxe que représentait l'achat et la consommation du thé dans les Pays-Bas autrichiens à cette époque. Il convient de noter au passage que l'absence de telles publications pour la première moitié du 18<sup>ème</sup> siècle prouve une nouvelle fois que le thé était sous-consommé durant cette période et à fortiori au travers des ventes des marchandises importées par la Compagnie d'Ostende.

Dans ses réflexions sur l'état économique des Pays-Bas autrichiens parues en 1765, Nicolas Bacon (1710-1779), conseiller aux affaires du commerce au Conseil des Finances,<sup>242</sup> estime que le thé ainsi que les autres produits importés d'Asie ou d'Amérique sont des marchandises de luxe : « *Aujourd'hui les nations commercantes aux deux Indes ne s'attachent à rien autre chose qu'au luxe et ils ne nous rapportent de ce nouveau monde que ce qui nous est absolument inutile et dont nous pourrions facilement nous passer comme, par exemple, le sucre, le café, le thé, le tabac, la*

---

<sup>240</sup> *Ibid*, p. 147.

<sup>241</sup> LARDINOIS Olivier, *op. cit.*, p.86-87.

<sup>242</sup> BACON Nicolas, *Les Réflexions sur l'état présent du commerce, fabriques et manufactures des Païs-Bas autrichiens (1765) du négociant bruxellois, Nicolas Bacon (1710-1779), conseiller député aux affaires du commerce*, édité par HASQUIN Hervé, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 1978, p.7.

*soye et quantité d'autres drogues qui ne servent qu'à satisfaire notre appétit et notre ambition,(...) »<sup>243</sup>.*

Il n'est pas étonnant que le thé soit considéré au début du 18<sup>ème</sup> siècle comme un produit de luxe. Comme cela a été vu précédemment, cela est dû aux faibles importations dont il fait l'objet pour le marché intérieur des Pays-Bas autrichiens. Un mémoire anonyme et non daté (mais dont on peut estimer qu'il a été écrit peu après l'établissement des premiers tarifs douaniers sur le thé en 1751) permet de montrer que le cout du thé vendu aux Pays-Bas autrichiens à cette époque était exagérément haut, en grande partie à cause de cette absence de législation douanière. En effet, libres de taxe et de contrôle douanier, les marchands et négociants de thé (et de café) fixent les prix selon leur bon vouloir : *« Cette liberté qui jusques icy est resté au marchand et au negociant de fixer dans leurs déclarations la valeur du thé et du caffé, ne pouvoit manquer de faire un tord considerable aux droits, qui depuis la Compagnie d'ostende ou depuis 21 a 22 ans ont souffert de ce chef une courtresse<sup>244</sup> annuele de 40 a cinquante mille florins. »<sup>245</sup>*. On comprend par ce passage que le premier regret de l'auteur est le manque à gagner pour l'état à cause de l'absence de rentrées financières via une taxe. Toutefois, la liberté dont les marchands disposent laisse suggérer que le cout du thé est très élevé.

Le prestige du thé peut également être mis en comparaison avec la popularisation du café. L'auteur d'un autre mémoire anonyme et non daté (mais classé parmi les documents datant de 1761 et 1762) écrit ceci : *« Je conviens que le thé et le caffé ne sont pas des marchandises dont on a un besoin indispensable ; mais cependant l'usage, surtout du caffé, s'en est si étendu dans ce pays, particulièrement parmi le bas peuple à qui il sert de boisson et d'une sorte de nourriture qu'il seroit dangereux de l'en priver. »<sup>246</sup>*. Le regard critique de l'historien pousse ici à rappeler que l'auteur écrit ces mots près de cinquante ans après la mort de la Compagnie d'Ostende et que la

---

<sup>243</sup> *Ibid*, p. 142.

<sup>244</sup> La courtresse est le défaut de biens ou d'argent pour acquitter des dettes ou achever un paiement.

<sup>245</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. *Conseil des finances*, n°4503 Epicerie, drogues' et teinture, 1733-1755., *Mémoire sur ce qu'il conviendrait au Service de S.M. d'émano une ordonnance qui par forme de supplément à la liste d'appréciation de l'année 1666 fixai la valeur du Thé et du Caffé entrant et sortant les Pays bas autrichien par rapport aux droits d'entrée, Sortie, Couvroy et Tonlieux.*

<sup>246</sup> BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME. *Conseil des finances*, n°4506 Epicerie, drogues' et teinture, 1761-1762., *Mémoire.*

démocratisation évoquée ici n'a pas encore eu lieu au début du siècle. Toutefois, il est intéressant de mettre en évidence le terme « surtout » qui laisse sous-entendre qu'au moment où ces lignes sont posées, le thé (en comparaison au café) n'est pas encore devenu une boisson populaire et reste encore réservée à une clientèle aisée. L'influence de la France et la répulsion envers les Provinces-Unies est l'une des raisons possibles de cette préférence pour le café dans les Pays-Bas autrichiens.<sup>247</sup>

### 3.2. *La porcelaine de Chine et les cotonnades du Bengale : deux nouveaux produits dans les Pays-Bas autrichiens*

À côté du thé qui reste la principale marchandise importée et vendue par la Compagnie d'Ostende, on retrouve également deux autres marchandises : la porcelaine chinoise et les cotonnades du Bengale. Au début du 18<sup>ème</sup> siècle, la Compagnie d'Ostende peut profiter d'un contexte favorable pour la vente de ces deux produits grâce à l'effet de mode qui apparaît pour ces produits en Europe.

#### 3.2.1. LE CHOIX DES PRODUITS SELON LES MODES EUROPÉENNES DE L'ÉPOQUE

En ce qui concerne la porcelaine, la Compagnie profite du fait que le 17<sup>ème</sup> siècle a lancé l'apparition de la diversité des services de vaisselle. Les couverts, les plats, les verres à boire, les tasses apparaissent de plus en plus dans les foyers les plus aisés d'abord puis même dans les couches plus basses de la société européenne.<sup>248</sup> Jusque-là, la V.O.C. et l'E.I.C. ont partagé les importations des porcelaines de Canton en Europe.

---

<sup>247</sup> LARDINOIS Olivier, *op. cit.*, p.86.

<sup>248</sup> MALANIMA Paolo, *op. cit.*, p. 313.



Figure 2 : deux assiettes en porcelaine provenant famille Serruys et de la compagnie des Indes d'Ostende.

Sous l'influence des goûts européens, les artisans chinois réalisent essentiellement des porcelaines bleues et blanches.<sup>249</sup> Les porcelaines importées et vendues par la Compagnie d'Ostende ne dérogent pas à cette mode, comme le prouvent les porcelaines ayant appartenu à la famille Serruys<sup>250</sup>. On retrouve toutefois des porcelaines plus personnalisées avec des motifs, des couleurs et des techniques plus

particulières à l'attention de clients privilégiés. C'est par exemple le cas d'une paire d'assiettes datant de 1725 ayant appartenu au commissionnaire Louis Bernaert.<sup>251</sup> Ces deux assiettes sont émaillées et richement décorées avec des motifs dorés. À titre d'information, cette paire d'assiettes a été récemment mise en vente dans le cadre d'une mise aux enchères et le cout estimé aujourd'hui varie entre 1.000 et 1.500 euros pour la paire.

Par ailleurs, en étudiant les livres reprenant le contenu des marchandises importées de Chine (les *pack boeck* en néerlandais) pour la première expédition avec *l'Aigle* et le *Saint-Elisabeth*, on note que les porcelaines importées par la Compagnie sont uniquement des porcelaines utilitaires comme des bols, des tasses et sous-tasses, etc.<sup>252</sup> Un extrait de ce livre de compte est proposé en annexe.

<sup>249</sup> LE CORBEILLER Clare et COONEY FRELINGHUYSEN Alice, « Chinese Export Porcelain », dans *The Metropolitan Museum of Art Bulletin*, vol. 60, 2003, p. 15.

<sup>250</sup> Les Serruys sont une très ancienne famille d'Ostende qui ont tout au long de leur histoire et de leur descendance eu des rôles importants dans la ville.

<sup>251</sup> DE NOORDHOUT Henry Maertens, *Porcelaines chinoises "Compagnie des Indes" décorées d'armoiries belges : la "Compagnie d'Ostende" ses antécédents et ses prolongement*, Andenne, Magermans, 1997, p. 65.

<sup>252</sup> SAA, *Fonds : Generale Indische Compagnie registre Z Pak- en consummatieboeken der schepen enz., n°3, Pack boeck postelyn, thee en syden. Arent en Elisabeth. (Ingeschreven te Canton 1724).*

En ce qui concerne les tissus du Bengale, la mousseline est la cotonnade la plus importée par la Compagnie d'Ostende. Dans la péninsule indienne, et en particulier au Bengale, ces toiles de coton légères et transparentes sont produites selon des variétés diverses.<sup>253</sup> Au tournant du 17<sup>ème</sup> et du 18<sup>ème</sup> siècle, la V.O.C. et l'E.I.C. importent des quantités de plus en plus importantes de mousselines face à une clientèle friande de ce genre de textile. Durant les années 1720, c'est l'Angleterre qui agit comme moteur premier de l'importation des mousselines du Bengale.<sup>254</sup>

### 3.2.2. DES PRODUITS D'APPARENCE POUR DES RICHES PARTICULIERS AU TRAVERS DE LA PEINTURE *LE GOÛTER* DE JAN GAREMIJN ET DE LA CORRESPONDANCE DE BERNART

Le 18<sup>ème</sup> siècle est celui où la mode change régulièrement et pour les élites financières (nobles ou bourgeois), il s'agit de se distinguer en montrant les nouveaux produits.<sup>255</sup> Cette apparition de la société de consommation et d'apparence se note avec la peinture *Le goûter* de Jan Garemijn.



Figure 4 : Jan Garemijn, *Le goûter*, 1778, musée de Groeninge

Dans cette peinture, on observe bien le désir de montrer les plus beaux tissus mais aussi le fait que l'on consomme des boissons exotiques dans de la porcelaine fine. Au travers de ce tableau, on observe tout l'intérêt pour l'élite financière de montrer sa

<sup>253</sup> MARGOLINE-PLOT Eugénie, « Les circuits parallèles des toiles de l'océan Indien. Lorient au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *Histoire urbaine*, n°30, 2011, p. 125.

<sup>254</sup> RAY Indrajit, « Identifying the woes of the cotton textile industry in Bengal: tales of the nineteenth Century », dans *The Economic History Review*, vol. 61, 2009, p. 867-868.

<sup>255</sup> SOLY Hugo, « Les structures économiques et socio-culturelles : continuité et changement », dans VAN DER STOCK Jan, *La ville en Flandre. Culture et société 1477-1787*, Bruxelles, Crédit communal, 1991, p. 42.

richesse et de signer la distinction sociale en présentant à des invités des boissons exotiques dans des vaisselles adaptées et plus spécifiquement dans des porcelaines chinoises.<sup>256</sup>

Contrairement au thé qui est acheté par des marchands ou des négociants essentiellement pour le réexporter, les porcelaines et les cotonnades importées par la Compagnie d'Ostende sont davantage achetées par de riches particuliers des Pays-Bas autrichiens. Au travers de la correspondance de Louis Bernaert avec des marchands et banquiers des Pays-Bas autrichiens, on observe que ces derniers sont en effet mandatés par des particuliers afin de commander des produits qui, au vu des quantités achetées, sont destinés à une consommation personnelle et non pas à un commerce international. Parmi ces intermédiaires, on retrouve notamment Mathias Nettine, riche directeur de banque aux Pays-Bas autrichiens.<sup>257</sup> Le marquis de Prié, homme d'état important, et une certaine madame de Yallas ont fait appel à lui pour acheter des porcelaines chinoises. En réponse à cette demande, Bernaert se charge de rassembler l'ensemble des produits demandés et envoie une lettre le 18 septembre 1725 pour y décrire la commande qu'il a préparé : « *Je me refere a ma dernière du 17 courant depuis j'ay travaillé hier avec le Cap<sup>ne</sup> Carpentier dans son magasin pour assortir les services de porcelaine que vous me demander, celle de la premiere sorte a petites fleurs, que son Excellence a choisy consistent en tout dans 22 plats grand et petits de différentes grandeurs, et dont la premiere sorte n'est pas plus grande que la quatriesme sorte, des services que S : E : Le marquis de Prié a eu l'année passée, conforme l'assiette que vous avez aporté avecq vous de Bruxelles ; Les autres services pareilles a celui que mad<sup>e</sup> de yallas a choisy et qui consiste seulement en tout pour former trois services de 19 plats, (...) »<sup>258</sup>.*

Ces intérimaires sont constamment en contact avec Bernaert : ils se rendent à Ostende pour voir les marchandises et de retour chez la personne qui leur a donné mandat, ils adressent des lettres au commissionnaire pour poursuivre les discussions qu'ils ont eues lors de leur rencontre. Dans ces échanges, on observe à nouveau l'intérêt porté sur certains produits par les riches clients de la Compagnie. Dans une lettre du 24 aout 1724 envoyée par un intermédiaire (mais dont le nom est

---

<sup>256</sup> QUELLIER Florent, *Histoire de l'alimentation. De la préhistoire à nos jours*, Paris, Belin, 2021, p. 598.

<sup>257</sup> GALAND Michèle, « Dans les coulisses du pouvoir. La veuve Nettine (1706-1775), banquière de l'Etat dans les Pays-Bas autrichiens », dans VANDEPUT Serge e.a., *Femmes de culture et de pouvoir. Liber amicorum Andrée Despy-Meye*, Bruxelles, ULB. GIEF, 2000, p. 70.

<sup>258</sup> UBG, *Fonds Hye-Hoys*, Ms. 1997, *Lettre de Louis Bernaert à Mathias Nettine du 18 septembre 1725*.

illisible) à Bernaert, on précise une commande importante de mousseline : « *J'ai parlé aussi a son Excellence Monseigneur a l'egard des deux cent pieces de mousselines en question, luÿ disant que comme il y en avait des différentes sortes, vous souhaitiez bien de scavoir ce que a peu pres laditte Excellence souhaitois, cepourquoy elle ma dit qu'elle vous escrirois d'autant qu'il y avoit du temps jusqu a celui de la vente.* »<sup>259</sup>. Au passage, il est intéressant de noter l'impatience autour de l'arrivée de ces nouveaux produits. Cette lettre étant rédigée en 1724, on peut craindre que la commande de mousselines du Bengale n'ait pas pu aboutir, le navire de la première expédition à cette destination ayant fait naufrage.

### 3.3. *Le goût du chinois et les Chinoiseries, signe de l'influence de la Compagnie d'Ostende*

L'impact de la vente des marchandises orientales importées aux Pays-Bas autrichiens ne se mesure pas seulement par la consommation directe de ces denrées. Le succès des produits asiatiques et chinois en particulier va aussi avoir un retentissement sur la vie culturelle en Europe. De plus en plus, la Chine intrigue et plait et les Européens vont intégrer leurs codes culturels et leurs techniques. Cette adoption des « figures et formes du goût chinois » sont appelés les Chinoiseries.<sup>260</sup> Dans les Pays-Bas autrichiens, comme cela vient d'être vu, la Compagnie d'Ostende a des liens très privilégiés avec l'élite financière présente sur le territoire. Cette élite issue de la haute bourgeoisie et de la noblesse sont investisseurs et même consommateurs des produits asiatiques. L'intérêt et la curiosité suscités par les activités commerciales de la Compagnie pousse cette élite à s'intéresser à la Chine et à sa culture. Pour les contemporains des faits, la Compagnie d'Ostende et les marchandises qu'elle importe déclenche un imaginaire. C'est ainsi qu'apparaissent ces chinoiseries dans différentes formes d'art et dans l'architecture et la décoration d'intérieur de bâtiments en particulier.

---

<sup>259</sup> UBG, *Fonds Hye-Hoys*, Ms. 2014, *Lettre de commande adressée à Louis Bernaert le 24 aout 1724*.

<sup>260</sup> D'HAINAUT-ZVENY Brigitte, « Les chinoiseries : une stimulante alternative au système de représentation classique », dans D'HAINAUT-ZVENY Brigitte et MARX Jacques (éd.), *Formes et figures du goût chinois dans les anciens Pays-Bas*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2009, p. 37.

À Gand, différents hôtels sont richement décorés de chinoiseries. C'est le cas notamment de l'hôtel Falligan acquis en 1751 par Hector Falligan. Ce dernier choisit le peintre Emmanuel van Reijsschoot pour peindre les panneaux des différents salons. L'imaginaire que va utiliser van Reijsschoot découle de l'amour qu'il observe entre Hector et son épouse.<sup>261</sup> Cette dernière n'est pas n'importe qui, il s'agit de Jeanne Agnès Depestre, fille de Jean-Baptiste Depestre, comte de Seneffe et grand investisseur dans la Compagnie d'Ostende.<sup>262</sup> Il n'est donc pas étonnant d'apprendre que certains tableaux comportent des clins d'œil à l'orientalisme et en particulier le tableau *La Prospérité* où est représenté un grand navire, rappelant la source de la fortune de la famille Depestre.<sup>263</sup> L'usage de papiers peints de Chine pour décorer les intérieurs est aussi une influence de la Compagnie d'Ostende. À Gand, on retrouve encore une douzaine d'intérieurs décorés par ces papiers peints où l'on représente des scènes de la vie quotidienne chinoise ou des motifs floraux.<sup>264</sup>

---

<sup>261</sup> FREDERICQ-LILAR Marie, *Gand au XVIIIe siècle. Les peintres Van Reijsschoot*, Ruiselede, Lamandart, 1992, p. 65.

<sup>262</sup> MARX Jacques, « De la Chine à la chinoiserie. Échanges culturels entre la Chine, l'Europe et les Pays-Bas méridionaux (XVIIeXVIIIe siècles) », dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. 85, 2007, p.765-766.

<sup>263</sup> FREDERICQ-LILAR Marie, *op. cit.*, p. 68.

<sup>264</sup> JACQUÉ Bernard, *Le murmure des murs. Quatre siècles d'histoire du papier peint*, Bruxelles, CGER, 1997, p. 21.

## Conclusion

Au terme de ce travail consacré aux échanges commerciaux et culturels de la Compagnie d'Ostende, plusieurs éléments ont attiré l'attention sur l'impact de l'arrivée des marchandises orientales dans les Pays-Bas autrichiens. Le but de cette conclusion est d'abord d'avancer les éléments d'analyse qui répondent en partie ou en totalité aux questionnements posés dans la problématique. Toutefois, si certains phénomènes ont pu être éclairés au travers de l'étude des sources et des travaux des historiens à ce sujet, d'autres points mériteraient davantage de clarifications.

Tout d'abord, il a pu être noté l'importance que relève les exportations des produits orientaux apportés par la Compagnie à Ostende. Les bénéfices qu'elle engrange sont en grande partie réalisés grâce aux grands marchands et négociants qui achètent les produits de la Compagnie pour les revendre à l'étranger et essentiellement aux Provinces-Unies et en Angleterre. Ainsi, tout au long du travail, il a pu être remarqué les différents moyens mis en place pour que le commerce de transit de la Compagnie soit un succès.

En premier lieu, il a pu être constaté à quel point l'organisation de la Compagnie n'apporte pas de réelles innovations quand on la compare avec les autres compagnies maritimes de l'époque, en particulier la *V.O.C.* et l'*E.I.C.*. Ceci se note aussi bien dans la structure de la Compagnie que dans le modèle économique qu'elle applique. Lorsque l'on s'intéresse à la charte d'octroi de la Compagnie, il peut être remarqué en ce début du 18<sup>ème</sup> siècle que les statuts qui la compose suivent de très près le fonctionnement des autres compagnies maritimes de son époque. Poussé par le désir d'engranger des bénéfices, les statuts de la Compagnie en ce qui concerne les droits de sortie des denrées orientales sont écrits de façon à plaire aux marchands étrangers.

De même, le choix des produits importés révèle aussi les objectifs de la Compagnie. La majeure partie des produits qu'elle achète à Canton et au Bengale suit les tendances qui ont cours dans les deux plus grandes puissances économiques européennes de l'époque à savoir les Provinces-Unies et l'Angleterre. Par ailleurs, le choix d'acheter un thé pouvant se conserver plus longtemps est aussi la marque d'un commerce d'export qui a une grande importance. Aussi, les

jours de ventes sont choisis en fonction de la disponibilité des marchands étrangers, preuve encore du désir des agents de la Compagnie de favoriser l'exportation des denrées asiatiques.

Alors que l'on a pu voir la dépendance de la Compagnie d'Ostende au marché européen, il serait intéressant d'analyser la consommation extérieure des produits orientaux ayant transités dans les Pays-Bas autrichiens. Dans ce travail, quelques éléments liés à ce sujet ont déjà été mis en avant : l'importance des marchands juifs (les ventes ne pouvant pas se dérouler durant les fêtes juives), la vente du thé bouÿ d'une qualité inférieure au thé vert habituellement consommé ailleurs.

En ce qui concerne la consommation intérieure de ces produits, plusieurs éléments ont pu être mis en évidence. Dans la première moitié du 18<sup>ème</sup> siècle, les Pays-Bas autrichiens n'ont pas encore acquis la culture de la consommation du thé. Très influencé par la France catholique, c'est surtout le café qui s'y démocratise. Pourrait-on dire pour autant que les importations n'ont eu aucun impact sur la consommation des denrées asiatiques dans les Pays-Bas autrichiens ? Rien ne serait plus faux.

Bien que faible, les différents mémoires rédigés par des agents du Conseil des Finances montrent que l'intérêt pour le thé est grandissant au début du 18<sup>ème</sup> siècle. Les succès financiers et commerciaux de la Compagnie d'Ostende sont par ailleurs directement liés à l'élite financière issue essentiellement des grandes villes de Flandre. Si dans ce travail le choix a été fait de poser un regard attentif sur ce qui se déroule à Ostende avec les marchands plutôt qu'à Anvers avec la spéculation boursière et les succès financiers de l'élite économique des Pays-Bas autrichiens, il a bien été inévitable de constater que des liens forts existent entre les deux lieux. L'arrivée de la société d'apparence pousse cette élite à s'intéresser aux denrées orientales. Par des mandats que cette élite confie à des intermédiaires, elle acquiert des porcelaines à la mode et aussi des mousselines d'apparat.

À ce propos, il a pu être noté au cours des recherches effectuées pour ce mémoire que pour les historiens, il serait essentiel de voir l'apparition d'un travail sur l'interconnexion de l'élite financière dans les Pays-Bas autrichiens. En effet, alors qu'il existe bien de nombreux ouvrages ou articles sur une puissance financière singulière, l'histoire de la Compagnie d'Ostende montre que

cette élite financière issue de la noblesse, du monde de la banque ou du monde marchand se rencontrent pour former ensemble un projet unique et énergique. À Anvers et à Ostende, ce monde se croise, de manière parfois indirecte, mais ensemble ils forment une classe ayant les mêmes aspirations de réussites économiques et de représentation dans le cadre d'une société d'apparence et de consommation qui est en train de naître.

D'autre part, c'est aussi l'héritage et la mémoire des succès engrangés par la Compagnie d'Ostende qui poussent la noblesse et la haute bourgeoisie qui y sont impliquées (soit parce qu'ils en sont actionnaires, soit parce qu'ils participent aux actions commerciales) à décorer leurs hôtels et demeures par des éléments qui rappellent la culture asiatique ou les voyages des navires-cargos vers la Chine et le Bengale.

Le contraste entre les performances de la Compagnie et la période de marasme économique dans laquelle elle est née laisse en mémoire un imaginaire important tout au long du 18<sup>ème</sup> siècle et laisse même à certains agents du Conseil des Finances un goût amer lorsqu'ils aperçoivent la balance du commerce déficitaire des Pays-Bas autrichiens pour le thé. À ce sujet, il est intéressant de noter que la Compagnie d'Ostende garde encore cette image de gloire pseudo-nationale au début du 20<sup>ème</sup> siècle lorsque les historiens de cette époque se retournent sur cette période jugée glorieuse et qui leur donnent des espoirs sur la colonie congolaise.

Si l'étude la consommation des marchandises importées par la Compagnie d'Ostende constitue une grande part de la problématique, ce travail a montré que l'impact des importations sur la vie économique aux Pays-Bas autrichiens s'illustre par d'autres exemples. En effet, pour que les actionnaires de la Compagnie aient confiance dans les placements qu'ils effectuent, les directeurs et l'état ont comme devoir de réaliser d'importants investissements. C'est dans cette optique que les droits d'entrée des marchandises sont réinvestis dans les fortifications de la ville et du port d'Ostende sur lesquels les tentations des puissances étrangères (et singulièrement la France voisine) sont nombreuses. En vue de mettre en place des expéditions de grande qualité, les dirigeants de la Compagnie mettent tout en œuvre pour professionnaliser les équipages en attirant des officiers d'expérience venus de l'étranger et en commandant des vaisseaux de qualité chez ceux qui sont le plus aptes à les fabriquer pour ce type de commerce (Amsterdam, Londres et

Hambourg). De même, les villes d'Ostende et de Bruges sont mises à contribution pour l'organisation des ventes : on y prête ou loue des entrepôts pour stocker les marchandises jusqu'aux jours les plus propices à la vente. Le seul investissement manqué est celui qui concerne le port d'Ostende et les aménagements qui auraient été indispensables de faire pour accueillir des navires-cargos en son sein. La mort prématurée de la Compagnie a eu raison des plans de rénovation qui auraient pu être mis en place.

# Bibliographie

## 1. Sources

### 1.1. *Sources inédites*

#### 1.1.1. ANVERS, ARCHIVES DE LA VILLE (ABRÉGÉ SAA)

Fonds : Generale Indische Compagnie

- Registre Y, IC 5711, G.I.C. Venditieboeken 1728-1732.
- Registre Z, IC 5742, Pack boeck postelyn, thee en syden. Arent en Elisabeth. (Ingeschreven te Canton 1724).

#### 1.1.2. BRUXELLES, ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME

Archives du Conseil des Finances

- n° 475, Remarques sur le dessein d'établir une Compagnie pour le Commerce des Indes Orientales aux Pays-Bas autrichiens.
- n° 4379, Compagnie Impériale des Indes, 1732-1735.
- n° 4503, Epiceries, drogues' et teinture, 1733-1755.
- n° 4506, Epiceries, drogues' et teinture, 1761-1762.
- n° 8580, papiers du conseiller H. Delplancq. Dictionnaire du commerce et de l'industrie des Pays-Bas, 1776.
- n° 8602, Commerce avec les Indes, 1717-1736.

#### 1.1.3. GAND, BIBLIOTHÈQUE UNIVERSITAIRE (ABRÉGÉ UBG)

- Charles VI, contresigné André François de Kurz, *Lettres patentes d'octroy accordées par sa Majesté impériale et catholique pour le terme de trente années à la Compagnie générale à établir dans les Pays-Bas Autrichiens pour le commerce*

*& la navigation aux Indes, imprimé à Gand chez François & Dominique vander Ween, Imprimeurs de Sa Majesté Impériale et Catholique, 1723.*

#### Fonds Hye-Hoys

- Ms. 1858, Lettres de Louis Bernaert aux directeurs de la Compagnie de Indes.
- Ms. 1859, Brouillard de lettres de Louis Bernaert, 1728-1730.
- Ms. 1886, Memoire sur le port d'Ostende avec la carte figurative dessinée par J. Plante et un abrégé des remarques faites par le même auteur sur le plan proposé par le sieur André Caen pour ecurer le dit port par des ecluses. Bruges 1726
- Ms. 1990, Lettres et mémoires des directeurs de la Compagnie des Indes à son altesse Marie Elisabeth, en execution de son decret du 30 avril, ils ont clos les comptes de la Compagnie du mois d'octobre 1727.
- Ms. 1996, Copieboeken van brieven van de Oost-Indische compagnie van Oostende.
- Ms. 1997, Copieboeken van brieven van de Oost-Indische compagnie van Oostende.
- Ms. 2014, Lettres à Louis Bernaert, 1721-1738.

#### 1.2. Sources éditées

- BACON Nicolas, *Les Réflexions sur l'état présent du commerce, fabriques et manufactures des Païs-Bas autrichiens (1765) du négociant bruxellois, Nicolas Bacon (1710-1779), conseiller député aux affaires du commerce*, édité par HASQUIN Hervé, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 1978.
- *Lettres patentes de Charles VI autorisant l'établissement et la formation aux Pays-Bas d'une compagnie pour le commerce avec les Indes orientales et occidentales*, dans GACHARD Louis Prosper, *Recueil des ordonnances des Pays-Bas autrichiens. Troisième série, 1700-1794*, v. 3, Bruxelles, Devroye, 1878, p 322-333.

## 2. Inventaires d'archives

- Les archives de l'État en Belgique, *Conseil des Finances. Concordance générale des anciens numéros avec les numéros de l'inventaire Lefèvre*, 1997.
- PRIMS Floris, *Inventaris op het archief der Generale Indische Compagnie (Compagnie d'Ostende) 1723-1777 omvattende het archief van het Comptoir Generaal te Antwerpen, de scheepskapiteins, de Indische factorijen*, Anvers, 2000.
- Université de Gand. Bibliothèque, *Manuscrits du Fonds Hye-Hoys de la Compagnie des Indes à Ostende : inventaire, index et catalogue*. Pour retrouver les documents selon le nouveau classement de la bibliothèque, il est nécessaire d'y ajouter ce document : Université de Gand. Bibliothèque, *Fonds Hye-Hoys Concordantie OIC Oostende : hsn. 1826-2122*, 2002.

## 3. Travaux

- ALLAIN Thierry, NIJENHUIS-BESCHER Andreas et THOMAS Romain, *Les Provinces-Unies à l'époque moderne. De la Révolte à la République batave*, Malakoff, Armand Colin, 2019.
- AMERYCKX Jean, « De historische Polders van Oostende », dans *Natuurwetenschappelijk tijdschrift*, n°31, 1949, p. 142-150.
- ANTOINE François et HEIRWEGH Jean-Jacques, « Le port franc d'Ostende », dans BERNARD Bruno (éd.), *Lombardie et Pays-Bas autrichiens : regards croisés sur les Habsbourg et leurs réformes au XVIIIe siècle*, Bruxelles, éditions de l'Université de Bruxelles, 2008, p. 99-109.
- ANCEAU Éric, *Les élites françaises. Des Lumières au grand confinement*, Paris, Passés-composés, 2020.
- ARONSTEIN Georges, « HENNEBICQ (Léon) », dans *La Biographie Nationale de Belgique*, t. 30, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 1958, p. 452-458.

- BAELS Eduard J., *De Oostendse Compagnie, de generale keizerlijke en koninklijke Indische Compagnie gevestigd in de Oostenrijkse Nederlanden*, Ostende, Erel, 1972.
- BAETENS Roland, « De navigatie bij de Générale Indische Compagnie », dans *Collectanea Maritima*, vol. 3, 1987, p. 21-38.
- BAETENS Roland, « Investering en rendement bij de Generale Indische Compagnie : de handel op Bengalen vergeleken met de Chinahandel », dans *Album aangeboden aan Charles Verlinden ter gelegenheid van zijn dertig jaar Professoraat*, Gand, 1975, p. 17-42.
- BAGUET Jelten, « Politics and commerce: a close marriage? The case of the Ostend Company (1722-1731) », dans *Tijdschrift voor Sociale en Economische Geschiedenis*, 2015, vol. 12, p. 51-75.
- BATTESTI Michèle, « La haute mer : une « chose commune » », dans *Stratégiques*, n°123, 2019, p.67-86.
- BENTLEY Jerry H., SUBRAHMANYAM Sanjay, WIESNER-HANKS Merry E. (éd.), *The Cambridge world history. t. 6. The Construction of a Global World, 1400–1800*, Cambridge, Cambridge university press, 2015, 2 vol.
- BÉRENGER Jean, *Histoire de l'empire des Habsbourg 1273-1918*, Paris, Fayard, 1990.
- BÉRENGER Jean, *Les Habsbourg et l'argent : de la Renaissance aux Lumières*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2014.
- BRASSEUL Jacques, *Petite histoire des faits économiques : des origines à nos jours*, 6<sup>ème</sup> éd., Paris, Armand Colin, 2022.
- BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, t. I : *Les structures du quotidien : le possible et l'impossible*, Paris, Armand Colin, 1979.
- BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, t. III : *Le temps du monde*, Paris, Armand Colin, 1979.
- BRAUDEL Fernand, *La dynamique du capitalisme*, Paris, Flammarion, 2008.

- BREWER John et PORTER Roy (éd.), *Consumption and the World of Goods*, Londres, Routledge, 1993.
- BRUIJN Jaap R. et GAASTRA Femme Simon (éd.), *Ships, sailors and spices : East India Companies and their shipping in the 16th, 17th and 18th centuries*, Amsterdam, Aksant, 1993.
- BUTEL Paul, *Histoire du thé*, Paris, éditions desjonquères, 2001.
- CASTEL Odile, *Histoire des faits économiques. La dynamique de l'économie mondiale du XVe siècle à nos jours*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2005
- CHAUDHURI Kirti N., *The trading world of Asia and the English East India company: 1660-1760*, Cambridge, Cambridge university press, 1978.
- CHAUDHURI Kirti Narayan, « Reflections on the organizing Principle of Premodern Trade », dans TRACY James Donald, *The political economy of merchant empires*, Cambridge, Cambridge university press, 1991, p. 421-442.
- CLOUGH Shepard Bancroft et COLE Charles Woolsey, *Economic history of Europe*, Boston, Heath, 1952.
- CLULOW Adam et MOSTERT Tristan, *The Dutch and English East India Companies : diplomacy, trade and violence in early modern Asia*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2018.
- COLLET Emmanuel, CANNUYER Christian et GOSSE Andre, e.a. (éd.), *Saveurs de paradis: les routes des épices*, Bruxelles, CGER, 1992.
- CROKAERT Jacques, *Un exemple d'énergie nationale. La Compagnie d'Ostende*. Bruxelles, G.VAN HOEST & Cie, 1919.
- D'HAINAUT-ZVENY Brigitte et MARX Jacques (éd.), *Formes et figures du goût chinois dans les anciens Pays-Bas*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2009.
- DE NOORDHOUT Henry Maertens, *Porcelaines chinoises "Compagnie des Indes" décorées d'armoiries belges: la "Compagnie d'Ostende" ses antécédents et ses prolongement*, Andenne, Magermans, 1997.

- DE OLIVEIRA MARQUES Antonio Henrique, *Histoire du Portugal et de son empire colonial*, Paris, Karthala, 1998.
- DAVIES C. Collin, « Rivalries in India », dans LINDSAY Jean Olivia (éd.), *The new Cambridge modern history. 7, The Old Regime, 1713-63*, Cambridge, Cambridge university press, 1970, p. 541-565.
- DEGRYSE Karel, « De Oostendse Chinahandel (1718-1735) », in *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. LII, 1974, p. 307-347.
- DELLEAUX Fulgence, *Histoire économique de l'Europe moderne. XVe-XVIIIe siècle*, Paris, Armand Collin, 2015 (Cursus).
- DERMIGNY Louis (dir.), *La Chine et l'Occident : le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833*, Paris, Service d'édition et de vente des publications de l'Éducation Nationale, 1964, 4 vol.
- DE VRIES Jan, VAN DER WOUTE Ad, *The first modern economy : success, failure, and perseverance of the Dutch economy, 1500-1815*, Cambridge, Cambridge university press, 1997.
- DE WINTER Wim, « The Ostend Company's Worlds : Courtly Interactions and Local Life in Eighteenth-Century Bengal », dans Aquil Raziuddin et Mukherjee Tilottama (éd.), *An Earthly Paradise : Trade, Politics and Culture in Early Modern Bengal*, Dehli, Manohar, 2020, p. 157-185.
- DIJK Wil O., « The VOC's Trade in Indian Textiles with Burma, 1634-80 », dans *Journal of Southeast Asian Studies*, vol. 33, n°3, 2002, p. 495-515.
- DO PAÇO David, « Trieste : les horizons d'une ville centre-européenne, 1690-1820 », dans *Monde(s)*, n°14, 2018, p. 71-96.
- DUMONT Georges-Henri, *L'épopée de la Compagnie d'Ostende 1723-1727*, Bruxelles, Le Cri, 2000.
- DUPAIGNE Bernard, « Raibaud Martine, Souty François (dir.), Le commerce du thé. De la Chine à l'Europe, XVIIe-XXIe siècle [compte-rendu] », dans *Outre-Mers. Revue d'histoire*, n°360-361, 2008, p. 356-358.

- EVERAERT John G., « Les compagnies rivales des grandes compagnies des Indes. Le défi de la compagnie d'Ostende (1715-1745) », dans BLUCHET Christian, MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *La puissance maritime : Castex et la stratégie navale*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2004, p. 415-422.
- FEDERINOV Bertrand, « Une apologie du thé publiée à Mons en 1751 », dans BOURZAT Catherine, CHIU Simon K. et FEDERINOV Bertrand (e.a.), *Le thé, histoire d'un art de vivre : la collection K.S. LO du Flagstaff House Museum of Tea Ware*, Morlanwelz, Musée royal de Mariemont, 2009.
- FRANKOPAN Peter, *Les routes de la soie. L'histoire du cœur du monde*, Bruxelles, Nevicata, 2017.
- FREDERICQ-LILAR Marie, *Gand au XVIIIe siècle. Les peintres Van Reijsschoot*, Ruiselede, Lamandart, 1992.
- HASQUIN Hervé, « Le temps des assainissements (1715-1740) », dans H. HASQUIN (dir.), *La Belgique autrichienne, 1713-1794. Les Pays-Bas méridionaux sous les Habsbourg d'Autriche*, Bruxelles, Crédit communal de Belgique, 1987 (Europalia 1987 Österreich) p. 71-94.
- HAUDRÈRE Philippe, *Les Compagnies des Indes orientales*, Paris, Editions Desjonquères, 2013.
- HÉLIE Jérôme, *Les relations internationales dans l'Europe moderne. 1453-1789*, Paris, Armand Collin, 2019 (Collection U).
- HERTZ Gerald B., « England and the Ostend Company », dans *The English Historical Review*, vol. 22, n°86, 1907, p. 255-279.
- HUISMAN Michel, *La Belgique commerciale sous l'empereur Charles VI : la Compagnie d'Ostende : étude historique de politique commerciale et coloniale*, Bruxelles, Lamertin, 1902.
- INGRAO Charles W., *The Habsburg monarchy 1618-1815*, Cambridge, Cambridge university press, 1994.
- JACQUÉ Bernard, *Le murmure des murs. Quatre siècles d'histoire du papier peint*, Bruxelles, CGER, 1997.

- KNIBIEHLER Yvonne, *La virginité féminine. Mythes, fantasmes, émancipation*, Paris, Odile Jacob.
- LAÏDI Ali, *Histoire mondiale de la guerre économique*, Paris, Perrin, 2016.
- LAUDE Norbert, *La compagnie d'Ostende et son activité coloniale au Bengale (1725-1730)*, Brussel, Van Campenhout, 1944 (Institut royal colonial belge. Section des sciences morales et politiques.).
- LAWSON Philip, *The East India company: a history*, Harlow, Longman, 1993, (Studies in modern history).
- LE CORBEILLER Clare et COONEY FRELINGHUYSEN Alice, « Chinese Export Porcelain », dans *The Metropolitan Museum of Art Bulletin*, vol. 60, 2003, p. 1-60.
- LEFÈVRE Joseph, « DELPLANCQ (Henri) », dans *Biographie Nationale*, t. 29, Bruxelles, Académie royale de Belgique, 1956, p. 538-540.
- MALANIMA Paolo, *Pre-modern European economy. One thousand years (10th-19th centuries)*, Leiden, Brill, 2009.
- MARGOLINE-PLOT Eugénie, « Les circuits parallèles des toiles de l'océan Indien. Lorient au XVIIIe siècle », dans *Histoire urbaine*, n°30, 2011, p. 109-125.
- MARX Jacques, « De la Chine à la chinoiserie. Échanges culturels entre la Chine, l'Europe et les Pays-Bas méridionaux (XVIIe-XVIIIe siècles) », dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. 85, 2007, p.735-779.
- MAURO Frédéric, *L'expansion européenne. 1600-1870*, Paris, Presses Universitaires de France, 1996 (Nouvelle Clio).
- MENDELS Franklin, « Agriculture and Peasant Industry in Eighteenth-Century Flanders », dans PARKER William Nelson, *European peasants and their markets : essays in agrarian economic history*, Princeton, Princeton university press, 1975, p. 179-204.
- MEYZIE Philippe, *L'alimentation en Europe à l'époque moderne. Manger et boire (XVIe S. - XIXe S.)*, Paris, Armand Colin, 2010.
- MOUREAUX Philippe, « Une biographie d'Henri Delplancq, une des principales têtes politiques du gouvernement des Pays-Bas autrichiens », dans *Revue belge de philologie et d'histoire*, t. 48, 1970, p. 409-415.

- PARMENTIER Jan, *Thee Van Overzee: Maritieme En Handelsrelaties Tussen Vlaanderen En China Tijdens De 18de Eeuw*, Aalst, Ludion, 1996.
- PARMENTIER Jan, « The Irish Connection: The Irish Merchant Community in Ostend and Bruges during the late Seventeenth and Eighteenth Centurie », dans *Eighteenth-Century Ireland / Iris an dá chultúr*, 2005, vol. 20, p. 31-54.
- PARMENTIER Jan et DE WINTER Wim, « Factorijen en fortén Zuid-Nederlanders in achttiende-eeuws India », dans GODDEERIS Idesbald, *Het wiel van Ashoka: Belgisch-Indiase contacten in historisch perspectief*, Louvain, Leuven University Press, 2013, p. 35-50.
- PASTEUR Paul, *Histoire de l'Autriche. De l'empire multinational à la nation autrichienne (XVIIIe-XXe siècles)*, Paris, Armand Collin, 2011 (Collection U).
- PICARD Roberd, KERNEIS Jean-Pierre et BRUNEAU Yves Henri, *Les compagnies des Indes : route de la porcelaine*, Grenoble, Arthaud, 1966 (Bibliothèque historique (Arthaud)).
- PINEAU-DEFOIS Laure, « Sphères d'approvisionnement », dans *Histoire Urbaine*, n°30, 2011, p. 87-107.
- QUELLIER Florent, *Histoire de l'alimentation. De la préhistoire à nos jours*, Paris, Belin, 2021.
- RAIBAUD Martine et SOUTY François (dir.), *Le commerce du thé. De la Chine à l'Europe, XVIIIe-XXe siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2008.
- RAY Indrajit, « Identifying the woes of the cotton textile industry in Bengal: tales of the nineteenth Century », dans *The Economic History Review*, vol. 61, 2009, p. 857-892.
- SERRUYS Michael-Washington, « De Oostendse pakhuizen en de Generale Indische Compagnie », dans *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, n°139, 2002, p. 125-162.
- SERRUYS Michael-Washington, « Oostende en de Generale Indische Compagnie. De opbloei en neergang van een koloniale handelshaven (1713-1740) », dans *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, vol. 24, 2005, p. 43-59.

- SINGH Anjana, « Early Modern European Mercantilism and Indian Ocean Trade », dans STROOTMAN Rolf, VAN DEN EIJNDE Floris, VAN WIJK Roy (éd.), *Empires of the sea : maritime power networks in world history*, Leiden, Brill, 2020, p. 245-262.
- SOLY Hugo, « Les structures économiques et socio-culturelles : continuité et changement », dans VAN DER STOCK Jan, *La ville en Flandre. Culture et société 1477-1787*, Bruxelles, Crédit communal, 1991, p. 31-44.
- STROOTMAN Rolf, VAN DEN EIJNDE Floris, VAN WIJK Roy (éd.), *Empires of the sea : maritime power networks in world history*, Leiden, Brill, 2020.
- SUBRAHMANYAM Sanjay, *L'empire portugais d'Asie 1500 - 1700 : histoire politique et économique*, traduit de l'anglais par Capelle Marie-José, Paris, Maisonneuve et Larose, 1999.
- TASSIER Suzanne, « Michel Huisman (1874-1953) », dans *Revue belge de Philologie et d'Histoire*, vol. 32, 1954, p. 1006-1015.
- TOUSSAINT Auguste, *L'Océan Indien au XVIIIe siècle*, Paris, Flammarion, 1974.
- DONALD TRACY James, *The rise of merchant empires: long-distance trade in the early modern world, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge university press, 1990.
- VAN DYKE Paul Arthur, *Merchants of Canton and Macao : Politics and Strategies In Eighteenth-century Chinese Trade*, Hong Kong, Hong Kong University Press , 2011.
- VAN HOUTTE Hubert, *Histoire économique de la Belgique à la fin de l'ancien régime*, Gand, Van Rysselberghe & Rombaut, 1920.
- VAN HOUTTE Jan, *Economische en sociale geschiedenis van de Lage Landen*, Anvers, Standaard Boekhandel, 1964.
- VAN HOUTTE Jan, *Esquisse d'une histoire économique de la Belgique*, Louvain, Universitas, 1943.
- VAN UYTVEN Raymond, *Geschiedenis van de dorst. Twintig eeuwen drinken in de Lage Landen*, Leuven, Davidsfonds, 2007.
- VAYSSIÈRE Pierre, « Frédéric MAURO, historien des Annales », dans *Caravelle*, n°78, 2002, p. 293-304.

#### 4. Mémoires

- BAGUET Jelten, *De Oostendse Compagnie, haar directeurs en de Oostenrijkse Bewindvoerders. Een casuïstische analyse van hun onderlinge interactie (1722-1731)*, UGent, 2013, (sous la promotion de Michael Limberger).
- KESTEMONT Bartel, *Zeilen vol Zilver. De zilverstromen van de Generale Indische Compagnierichting Kanton*, UGent, 2014, (sous la promotion de Michael Limberger).
- Lardinois Olivier, *L'importation et le commerce de denrées coloniales dans les Pays-Bas autrichiens (1749-1789). Les épices, le cacao, le thé, le café, le sucre et le riz*, Université catholique de Louvain, 1984, sous la promotion de Claude Bruneel).

#### 5. Thèse de doctorat

- THIELEMANS Frederike, *Louis Bernaert. Een gemiste fortuinkans in dienst van de Oostendse Compagnie (1718-1741)*, UGent, 1991 (sous la promotion de John Everaert).

## Table des matières

|                                                                                                                         |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Remerciements .....                                                                                                     | 1  |
| Introduction .....                                                                                                      | 2  |
| 1. Objectifs de la recherche .....                                                                                      | 2  |
| 1.1. Problématiques et méthodologie.....                                                                                | 3  |
| 1.2. Frontières spatio-temporelles (1722-1731).....                                                                     | 5  |
| 1.3. Typologie des sources.....                                                                                         | 5  |
| 2. État de l’art .....                                                                                                  | 7  |
| 2.1. La première historiographie à l’aube du Congo belge.....                                                           | 7  |
| 2.2. L’historiographie plus récente .....                                                                               | 9  |
| 3. Corpus de sources et méthodologie .....                                                                              | 14 |
| 3.1. Le fonds « Hye Hoys » conservé dans à la bibliothèque universitaire de Gand<br>.....                               | 14 |
| 3.2. Les archives du Conseil des Finances.....                                                                          | 15 |
| 3.3. Sources complémentaires .....                                                                                      | 16 |
| Chapitre 1 : La Compagnie d’Ostende, naissance et modalités d’activité .....                                            | 17 |
| 1. L’expansion Européenne comme toile de fond .....                                                                     | 17 |
| 1.1. La notion d’économie-monde et son application aux échanges entre l’Occident<br>et l’Orient aux Temps Modernes..... | 18 |

|                                                                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.2. Le mercantilisme.....                                                                                               | 20 |
| 2. L'état des lieux avant la création de la Compagnie d'Ostende .....                                                    | 23 |
| 2.1. Les Pays-Bas autrichiens .....                                                                                      | 23 |
| 2.2. Canton et la Chine.....                                                                                             | 27 |
| 2.3. Le Bengale et la péninsule indienne .....                                                                           | 30 |
| 3. L'épopée courte mais riche de la Compagnie d'Ostende .....                                                            | 34 |
| 3.1. L'acte de naissance de la Compagnie d'Ostende : la charte d'octroi .....                                            | 34 |
| 3.2. Les succès financiers de la Compagnie d'Ostende (1723-1727).....                                                    | 38 |
| 3.3. La fin de la Compagnie d'Ostende (1727-1731) .....                                                                  | 43 |
| Chapitre 2 : L'importation de marchandises d'Orient par la Compagnie d'Ostende.....                                      | 48 |
| 1. Les expéditions maritimes entre Europe et Asie .....                                                                  | 48 |
| 1.1. La construction d'un standard pour les expéditions des compagnies maritimes<br>européennes .....                    | 49 |
| 1.2. Un modèle économique commun inspiré de la V.O.C. ....                                                               | 50 |
| 1.3. La Compagnie d'Ostende et l'application du modèle économique de la V.O.C.<br>d'après un document inédit (1719)..... | 52 |
| 2. Les voyages entre Ostende et Asie .....                                                                               | 54 |
| 2.1. Les navires .....                                                                                                   | 54 |
| 2.2. L'équipage .....                                                                                                    | 55 |
| 2.3. La trajectoire des navires .....                                                                                    | 56 |

|                                                                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 2.4. Le cout des expéditions.....                                                                                                              | 58 |
| 3. Les ventes .....                                                                                                                            | 61 |
| 3.1. Louis Bernaert un commissionnaire très puissant .....                                                                                     | 61 |
| 3.2. L'organisation de l'arrivée des marchandises .....                                                                                        | 65 |
| 3.3. L'organisation des ventes et les choix faits par les représentants de la Compagnie<br>.....                                               | 71 |
| Chapitre 3 : La consommation de marchandises importées d'Orient.....                                                                           | 73 |
| 1. L'évolution des marchandises importées d'Asie mise en parallèle avec l'expansion<br>européenne .....                                        | 73 |
| 1.1. Un imaginaire mystérieux à l'origine de l'introduction des produits asiatiques<br>.....                                                   | 73 |
| 1.2. La montée en puissance de l'Angleterre provoque des changements dans les<br>produits importés en Europe et dans leur quantité .....       | 74 |
| 2. La revente à l'étranger comme moteur principal pour la Compagnie d'Ostende.....                                                             | 77 |
| 2.1. L'incitation à l'exportation des produits orientaux arrivés aux Pays-Bas<br>autrichiens .....                                             | 77 |
| 2.2. L'attrait des marchands étrangers pour les produits orientaux au travers de la<br>correspondance inédite du commissionnaire Bernaert..... | 81 |
| 3. La consommation des produits importés par la Compagnie d'Ostende et son<br>influence sur la vie culturelle .....                            | 84 |
| 3.1. Un cas particulier : le thé aux Pays-Bas autrichiens.....                                                                                 | 84 |

|                                                                                                                      |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.2. La porcelaine de Chine et les cotonnades du Bengale : deux nouveaux produits dans les Pays-Bas autrichiens..... | 88  |
| 3.3. Le goût du chinois et les Chinoiseries, signe de l'influence de la Compagnie d'Ostende .....                    | 92  |
| Conclusion.....                                                                                                      | 94  |
| Bibliographie .....                                                                                                  | 98  |
| 1. Sources.....                                                                                                      | 98  |
| 1.1. Sources inédites .....                                                                                          | 98  |
| 1.2. Sources éditées.....                                                                                            | 99  |
| 2. Inventaires d'archives.....                                                                                       | 100 |
| 3. Travaux.....                                                                                                      | 100 |
| 4. Mémoires .....                                                                                                    | 108 |
| 5. Thèse de doctorat.....                                                                                            | 108 |

