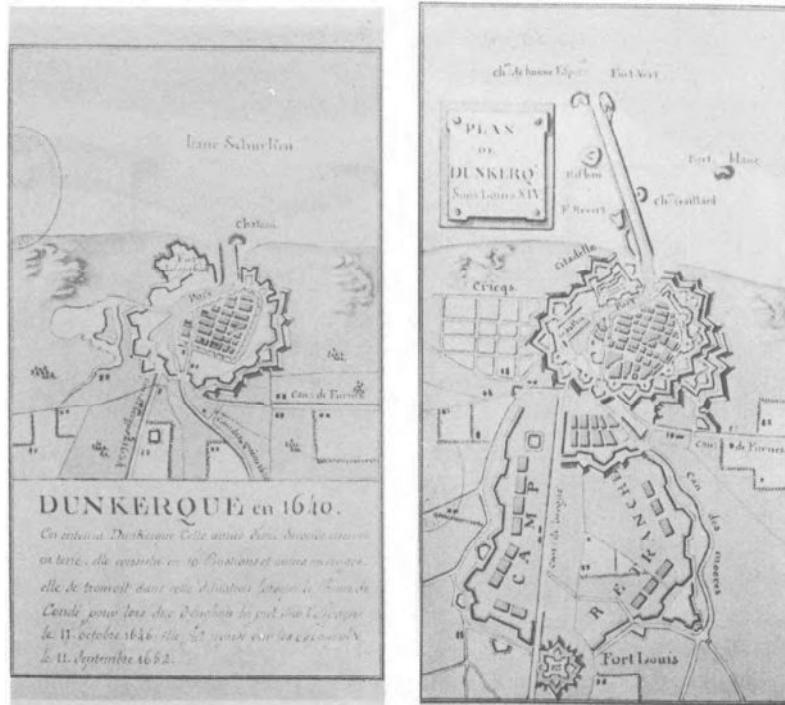


Ports et navires à Dunkerque au XVIII^e siècle

C. Pfister
docteur en histoire
Dunkerque (F)

A l'instar de Saint-Malo, Dunkerque reste aux yeux du grand public un port de corsaires, bien souvent confondus avec les pirates. S'il est vrai que cette ville fut l'un des tous premiers centres européens de la course, sinon le premier, il ne faudrait pas oublier un aspect, certes méconnu, mais important des activités des Dunkerquois, à savoir le commerce. Les chercheurs du XIX^e siècle ne s'y sont guère intéressés, obnubilés par les faits et gestes des émules de Jean Bart (1), l'histoire bataille étant fort prisée alors. Ensuite l'incendie de la ville de 1940 a fait croire qu'il n'existant plus d'archives. Heureusement, il n'en est rien et il est toujours possible d'écrire l'histoire pacifique de ces navires et de ces négociants qui firent la fortune de Dunkerque au XVIII^e siècle (2).

Etudions tout d'abord le destin mouvementé des installations portuaires. En 1700, Dunkerque représente sans conteste le chef d'œuvre de Vauban. En deux décennies, il transforma ce modeste havre, mal protégé, et des hommes et de la mer, en l'une des meilleures places fortes du royaume, dotée d'un arsenal ultra-moderne. Le port est radicalement changé. A l'origine, nous avions, longeant la muraille occidentale de la ville, le quai médiéval, plus connu sous le vocable de quai des Hollandais. Le chenal était protégé, plus ou moins par deux rangées de pilotes. Ces installations suffisantes pour le commerce du XV^e et XVI^e siècle souffrissent des divers sièges effectués



Plan de Dunkerque en 1640, manuscrit du géomètre Diot (XVII^e siècle), Chambre de Commerce de Dunkerque.

Plan de Dunkerque début du XVIII^e siècle après les réalisations de Vauban, manuscrit de Diot.

entre 1646 et 1658. Beaucoup plus grave s'avère l'engrissement du Schurken, banc de sable qui s'étale devant la ville et délimite à l'ouest la fosse de Mardyck défendue par le fort du même nom. Ainsi, quand Louis XIV acheta la ville aux Anglais, apparemment c'était une mauvaise affaire pour la France. La rade «s'est entièrement rempli depuis vingt années de 1 500 toises de longueur» (4) (un peu moins de trois kilomètres). Elle se trouve à 300 toises du rivage, donc très vulnérable en cas de siège. L'artillerie porte à plus de 600 mètres. Le port ne possède plus qu'une seule sortie vers l'est par la passe de Nieuport.

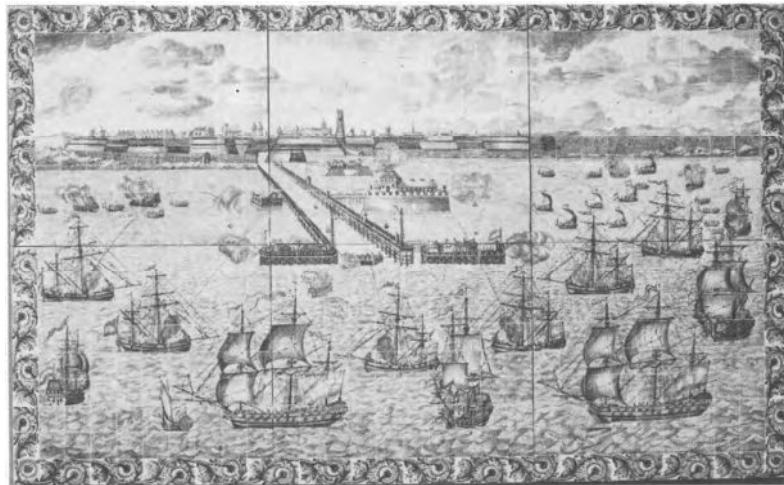
Vauban choisit une solution radicale, et grandiose: la coupure du Schurken. Pour ce faire, un plan en trois étapes est méthodiquement exécuté à partir de 1678.

1^{ère} partie: rétablissement de l'écluse du canal de Bergues, exutoire unique des eaux intérieures, rassemblées par le système des watergands. Il est alors possible de procéder à des chasses puissantes.

2^{ème} partie: construction de deux longues jetées de 1.000 toises, (près de deux kilomètres chacune), qui canalisent ces chasses et doivent couper le banc de sable obstruant le chenal.

3^e partie: création d'un arsenal avec un bassin à flot pouvant contenir 40 vaisseaux (5).

Les résultats ne se font pas attendre. En 1668, malgré l'aide de deux pilotes, un navire huîtrier a toutes les peines du monde à entrer à Dunkerque alors que son tirant d'eau n'excède pas 7 pieds (2,26 m). En 1680, Louis XIV peut y visiter un vaisseau de 64 canons, «l'Entreprenant», déplaçant 900 tx, alors qu'une quinzaine d'années auparavant, des navires de 150 tx ne venaient à Dunkerque que lors des grandes marées d'équinoxe. Un sondage du 10 juin 1698 apporte d'intéressantes précisions. Le chenal est profond (une pointe jusqu'à 22 pieds, 7,12 m), mais non exempt de bas-fonds qui n'excèdent pas les 19 pieds (6,15 m). La première difficulté intervient au niveau de l'estran de la citadelle, une bosse à 17 pieds, puis un autre obstacle à 18 pieds quand le chenal change de direction, en formant une coude bien appuyé. Le port, lui-même, est composé de deux zones, une en eaux profondes (plus de 18 pieds) et la partie arrière qui abouit au bassin (moins de 16 pieds, 5,18 m). Ces brillants résultats exigent un entretien incessant, sinon tout est à reprendre. Ainsi, en 1700-1701, les chasses furent modérées, et un «banc de 22 pouces, (60 cm) d'élevation s'établit» à la toise des jetées (7). Se pose immédiatement la question de l'entrée des vaisseaux à l'arsenal, d'autant que les hostilités reprennent (Guerre de Succession d'Espagne). Le Conseil de construction navale doit débattre de cet épineux problème. Il se tient le 4 janvier 1702 et nous y voyons intervenir Jean Bart qui décèdera quelques semaines après, le 27 avril. L'ensemble des participants préconise l'adoption d'un vaisseau qui ne doit pas dépasser les 17,5 pieds, d'où la vive opposition de Jean Bart, chef d'escadre certes, mais uniquement soutenu par Levasseur, maître-constructeur. Jean Bart opte pour un vaisseau de 18 pieds qui lui procurera un gain



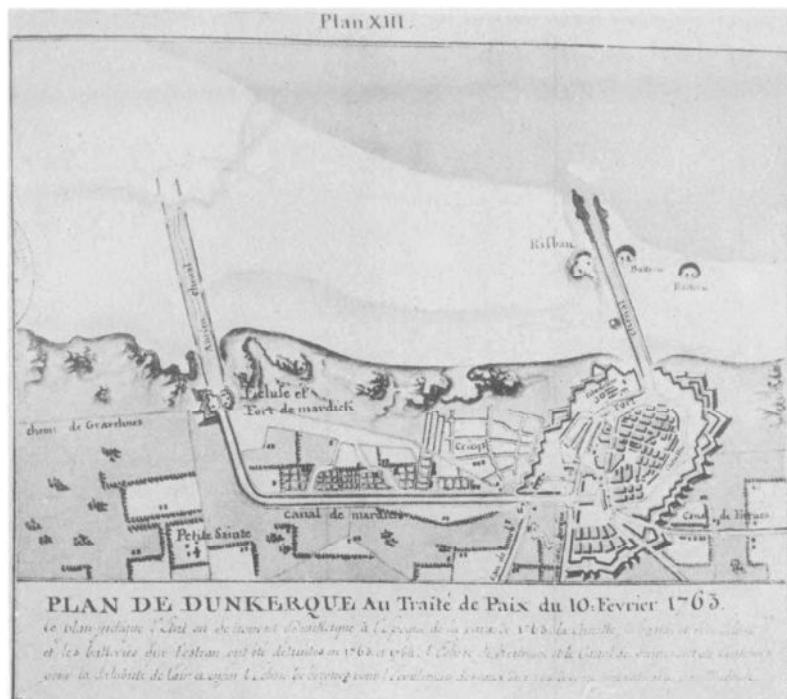
Vue du Port et de la rade de Dunkerque lors du bombardement de 1695 (540 carreaux de faïence, début du XVIII^e siècle, hauteur: 104 cm, longueur: 147 cm), Musée des Beaux-Arts de Dunkerque.

de 6 canons - le total passe de 50 à 56 -; c'est d'autant plus nécessaire que les convois hollandais sont défendus par des navires de 50 à 72 canons. Jean Bart est particulièrement soucieux de leur dernière unité qui vient d'entrer en service, le «Statelander». Ainsi, nous voyons que toute la vie portuaire est conditionnée par la profondeur du chenal.

Ces magnifiques réalisations sont réduites à néant par l'article n° 9 du traité d'Utrecht (11 avril 1713). La ville est occupée par les troupes anglaises du 19 juillet 1712 au 20 août 1714 et les démolitions commencent le 7 octobre 1713 avec l'arrachage des palissades et s'achèvent le 6 août 1714 avec le comblement du port par un batardeau de terre. Mais, dès le mois de mai 1714, le port et le canal de Mardyck sont entrepris grâce à l'action vigilante de l'Intendant Claude Le Blanc (9). Dunkerque retrouve son accès à la mer par un canal de 6,5 km de long, 85 m de large et profond de 6,5 m. Deux écluses de 14,3 m et 8,4 m de large débouchent sur un chenal semblable à celui en cours de démolition. Ces travaux coûtent environ 1,8 million de l-t et permettent l'accueil de vaisseaux de 70 canons. Dans ces conditions, il est normal que les Anglo-Hollandais crient à

l'imposture, et si Louis XIV meurt le 1er septembre 1715, il eut la joie d'apprendre l'inauguration du port de Mardyck au mois d'avril. Le duc d'Orléans, régent, effectue d'autres choix politiques et, par le traité de La Haye (4 janvier 1717), se résigne avec plus ou moins bonne grâce, à détruire ce qui venait d'être achevé; ces nouvelles démolitions, qui durent du 7 juillet à décembre 1717, coûtent 450.000 l-t et inaugurent une ère durable d'atonie économique pour Dunkerque. La cité touche alors le fonds de l'abîme et connaît une très grave crise sociale. En 1716, elle renferme 14.212 habitants, et à peine 10.318 en 1721, soit une chute de 27,39 % (10). Le port de Mardyck est insuffisant (7-8 pieds de profondeur), il est devenu dangereux: 39 navires y coulent entre 1715 et 1727 (11). En 1742, les maîtres de barque constatent que leur navigation deviendra bientôt impossible (12). C'est la guerre de Sept Ans qui lui procure une petite survie grâce aux bélardes qui évitent ainsi de passer en rade.

Nous pouvons dater la reprise de la vie portuaire à Dunkerque même, en 1729. Le batardeau s'est effondré le 31 décembre 1720 et les gravas obstruent le chenal jusqu'en 1729. En avril de cette même année, la Chambre de Commerce signe 4 marchés pour la réalisation de 2 balises, 12 pilotes, un quai et une vanne de chasse. Les Dunkerquois n'avaient pas pourtant attendu l'aval des autorités. En 1726, les pêcheurs ramassent les débris des forts des Revers et du Risban pour établir une petite digue sur les anciennes jetées rasées (13). La réaction anglaise ne se fait pas attendre et en septembre 1730, 413 toises (805 m) de la chaussée ouest, celle qui bloque les apports de sable transportés par les vents dominants, sont rasées (14). Jusqu'à la guerre de Sept Ans, aucun travail d'envergure n'est entrepris et les dépenses concernent avant tout le maintien des ruines. Ainsi, en 1751, la Chambre de Commerce souhaite «faire un ouvrage solide du côté de l'ouest du port et ne plus être exposé aux dépenses continues pour arrêter les pierres» (15). A marée haute, les sondages effectués en 1741-43 donnent une profondeur de 13 à 16 pieds dans le chenal. Deux faits positifs sont à signaler: la création d'un dock flottant à partir d'une pinque en 1748 et la mise en service

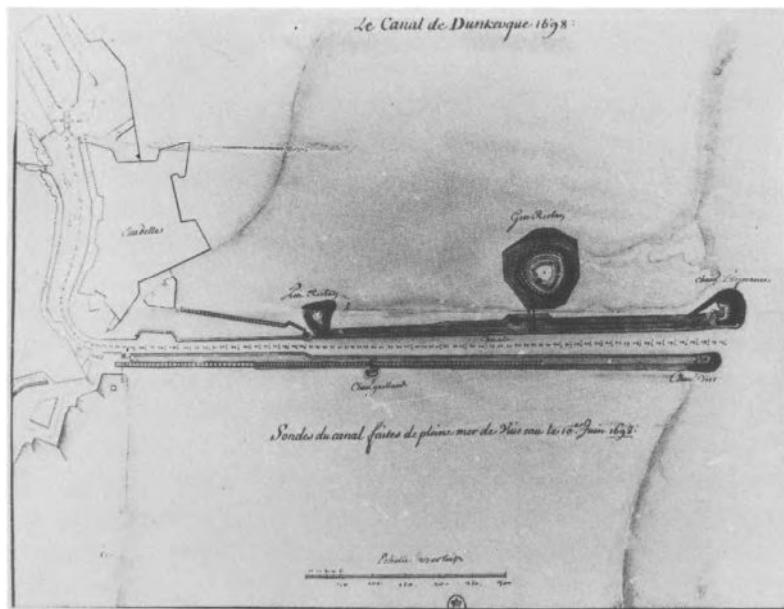


Plan de Dunkerque et de Mardyck en 1763, manuscrit de Diot.

d'une nouvelle vanne, celle de la Cunette en 1754, placée non dans l'arrière-port comme celle du Kesteloot, mais au niveau du coude, permettant des chasses beaucoup plus efficaces. La guerre de Sept Ans apporte beaucoup d'espoir aux Dunkerquois: le port et l'Arsenal sont restaurés en l'espace de quatre ans, mais tout est annulé par le traité de Paris qui confirme l'article n° 9 du traité d'Utrecht. Le commissaire anglais Desmaretz et son adjoint Frazer expédient vite ces démolitions, mais buttent sur la résistance passive des Dunkerquois, au sujet des fameuses jetées. En septembre 1765, deux coupures sont effectuées dans la jetée orientale, et une autre, le 22 février 1766, dans la jetée occidentale. Le résultat ne se fait pas attendre: la profondeur du chenal passe de 18 à 14 pieds (16). Une tempête, le 2 janvier 1767, provoque de très graves dégâts et les brèches sont colmatées «de nuit à cause du commissaire

anglais» (17). La victoire de Frazer est quand même indiscutable: l'Amirauté, par un arrêt du 16 mars 1767, interdit l'entrée des navires calant plus de 12 pieds (3,88 m). Aussi le port décrit par le Comte d'Hérouville en 1773 ressemble comme un frère jumeau à celui de la Blandinière en 1730. Il faut attendre 1784 pour que la reconstruction définitive débute. Il faut avouer que, même aux yeux des Britanniques, Dunkerque n'a plus la même importance qu'au début du siècle. Young qui visite le port le trouve de peu d'importance, avec son bassin pour 20 à 25 frégates. En 1789, les progrès sont ridicules: 50 toises (97 m) de quai sont rétablis, plus les fondations sur 100 toises; le bassin, l'écluse ne sont pas encore rétablis, et seules les frégates de 36 canons sont capables d'atteindre la citadelle, d'où la fureur de certains négociants (18). Au cours du XVIII^e siècle, jamais les Dunkerquois n'ont disposé d'infrastructures convenables. Cette situation n'est pourtant pas exceptionnelle: les Ostendais sont à la même enseigne, mais pour d'autres raisons (19). Pourtant, Dunkerque participa activement à cette croissance générale qui caractérise le XVIII^e siècle.

L'existence d'un service de Pilotage est certainement d'une des raisons qui explique pourquoi le port, malgré ses handicaps, connaît un essor spectaculaire. Cette institution est mise en place le 15 octobre 1714. En réalité, l'administration royale ne fait que reconnaître un état de choses fort ancien, remontant probablement au XVI^e siècle. Cette création avorte après la destruction du port, puisqu'en 1719, les négociants se plaignent que «... par le défaut de pilotes lamaneurs, plusieurs de leurs vaisseaux se sont échoués et naufragés à cette côte et qu'il conviendrait pour le bien du commerce d'établir un corps de lamaneurs suffisant et capable» (20). D'un autre côté ils reconnaissent aussi que «... les fréquents accidents et échouements qui arrivent aux navires... ne proviennent que de la négligence des maîtres de navires et de l'opiniâtreté qui ont de ne point vouloir se servir des pilotes que lorsque les temps sont fort fâcheux...» (21). Il n'est donc pas étonnant de voir l'Amirauté déclarer, le 10 janvier 1725, le Pilotage libre dans un délai de six mois. Il a été impossible de pourvoir à la construction d'une corvette et d'une chaloupe à rame malgré les promesses réité-



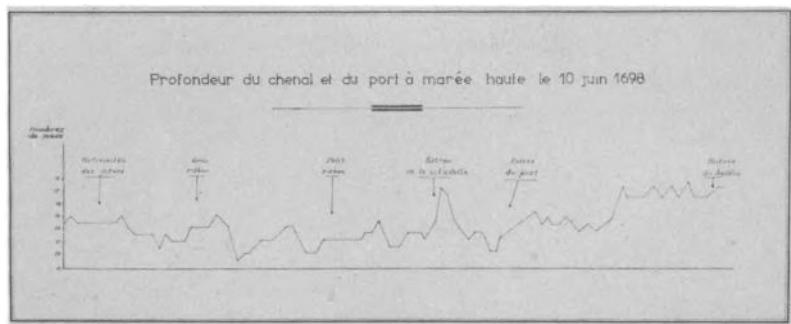
Plan et coupe du Chenal de Dunkerque en 1698, Archives Départementales du Nord.

rées des négociants du 29 décembre 1719, du 8 mai 1723 et du 26 octobre 1724. Les pilotes se partagent les 368 l-t en caisse (22).

La renaissance du vieux port en 1727-29 permet celle du Pilotage. Le règlement du 15 octobre 1728 doit être considéré comme la véritable charte constitutive du Pilotage au XVIII^e siècle. Ils sont dix pilotes à posséder le monopole de l'exercice de ce métier, sous peine de 15 jours de prison aux contrevenants, et 25 l-t d'amende au capitaine qui se trompe de 5 % sur le tonnage de son bâtiment. Les recettes sont déposées au greffe de l'Amirauté. L'équipement est de première qualité: la corvette, construite en 1728, dispose de 4 cables de 210 m de long, de 15 à 27 cm de diamètre, en chanvre de Riga ou de Koenigsberg; il y a aussi 4 ancrages de 172 à 540 kg. Le service est très dur: en 1749, la corvette est hors de service. N'oublions pas le canot qui coûte 575 l-t; la corvette est achetée tout équipée, 6.800 l-t (23). Lors des remplacements, en 1749, les pilotes exigent qu'elle puisse «tenir la mer dans les plus gros temps,

d'être une bonne voilière» (24). Le chef du Pilotage Prey consulte les meilleurs charpentiers de navire: Houwens et Daniel Denys dit le Jeune. Les pilotes examinent fort démocratiquement les divers projets et choisissent à l'unanimité le modèle de Denys. Au point de vue technique, leur liberté d'appréciation reste entière: c'est affaire de spécialistes (25).

Le recrutement, par définition, est local: il faut disposer de marins connaissant à fond la rade de Dunkerque avec ses passes, et ses divers bancs de sable, tenir compte aussi des courants, du régime des marées et de celui des vents. Cela fait beaucoup de contraintes simultanées. Mais, à Dunkerque, qui dit local, dit forcément flamand. Il y a donc l'obstacle de la langue vis-à-vis des autorités royales. De plus, les gens de mer dunkerquois, par privilège de Louis XIV, ne sont pas classés par le ministère de la Marine. L'Amirauté doit donc choisir des hommes qui ne passent pas par la filière administrative ordinaire, d'où la difficulté de les choisir correctement. L'obstacle linguistique peut être tourné partiellement: voici une réponse fournie à une demande de Colbert qui recherche les quatre principaux officiers-mariniers du lieu: «Si sa Majesté veut établir un maître d'hydrographie à Dunkerque, elle ne peut pas en choisir qui soit plus capable d'enseigner la navigation que celuy qui a déjà esté cy-devant entretenu, il a fait de très bons écholiers, et avec beaucoup de facilité, quoique naturellement flamand, il parle présentement français comme moy et a montré quantité de français qui ne sçavaient que notre langage. Il a fait un traité, comme je me suis donné l'honneur de vous écrire, qui donnera matière d'entretenir beaucoup de monde, et l'a mis en sa langue inévitablement parce qu'elle luy est plus commune, plus aisée à s'exprimer; il le voit dans la pensée de la faire traduire en français» (26). Le Pilotage est aussi un centre de recherche: en 1738, le maître-hydrographe Vincent rédige un traité de pilotage, approuvé par «les mariniers» de la ville (27), probablement les pilotes. Ces derniers, tout au long du siècle, doivent quand même présenter des requêtes au Roi afin de se faire admettre au sein du Pilotage. En 1749, il y a dix aspirants de 23 à 40 ans dont neuf «marins flamands», six natifs de Dunkerque et un d'Anvers. Comme d'habitude, par «grâce extraor-



Profondeur du chenal et du port à marée haute le 10 juin 1698.

dinaire» de Sa Majesté, le Ministre les accepte bien qu'aucun d'entre-eux n'ait effectué le moindre temps de service sur les bâtiments du Roi (28). Les rapports entre l'école d'hydrographie et le Pilotage sont étroits. Le maître-hydrographe D'hondt est malade en 1785, c'est le Pilotage qui lui fournit un adjoint le capitaine Dacre «qui enseignera aussi bien que lui dans les deux langues». De plus, il parle assez bien l'Anglais et des cours pour les «marins anglais et américains» sont prévus. Le Pilotage subventionne cette école en lui allouant 900 l-t.

L'institution peut aussi compter sur l'appui de l'Amirauté qui voit d'un bon œil le développement de cette pépinière d'excellents marins, même s'ils écorchent le français. En 1757, au début des hostilités, la marine royale procède à un recensement. Elle peut disposer à Dunkerque de 4 pilotes et de 18 capitaines connaissant bien la Baltique, d'une vingtaine de maîtres-pêcheurs pour les Orcades et les Shetlands, de 11 pilotins et 8 capitaines pour l'Ecosse et de 9 capitaines pour la Norvège. Les pilotes s'avèrent être aussi d'excellents sauveteurs, d'autant que la côte est fort dangereuse: entre 1718 et 1740, nous comptons un total de 125 naufrages (31) et entre 1779 et 1791, le greffier de l'Amirauté enregistre 136 accidents de mer (32). Le Pilotage reçoit une gratification de 4.000 l-t pour avoir sauvé «La Nancy» de Londres, chargée de 100 tx de plomb et de harengs alors qu'elle s'était échouée devant Zuydcoote en 1757 (33). Nous avons la chance de connaître le contenu de la bibliothèque. Que lisent les pilotes? Des ouvrages spécialisés

naturellement: nous en comptons 19 en 30 volumes. Nous remarquons les voyages du capitaine Cook en 9 volumes, des grammaires anglaises, des dictionnaires anglo-français, des tables logarithmiques comme celles de Callet (1783) ainsi que divers «Neptune» (34). Cette institution est donc au courant des dernières découvertes géographiques et scientifiques, favorisée par la proximité du Royaume-Uni. C'est aussi une entreprise commerciale dont nous possédons les comptes de 1729 à 1787. Sur 33 années, 10 sont négatifs, mais trois fois le déficit atteint moins de 1.000 l-t et trois autres fois, le budget est à découvert par la construction d'une nouvelle chaloupe (en 1741) ou d'une nouvelle corvette (environ 6.600 l-t en 1749, puis en 1754). Ces dépenses sont couvertes facilement par les droits prévus en 1714: 3 sols par tonneau à l'entrée, et 2 sols pour la sortie. A partir de septembre 1762, les bateaux étrangers paieront respectivement 5 et 4 sols. D'une manière générale, les recettes deviennent de plus en plus importantes: 12.572 l-t en 1729, 22.160 en 1740, 28.951 en 1767, 47.279 en 1787. Mais les guerres interrompent brutalement cet essor du commerce: 9.876 l-t en 1746, 7.488 en 1760 (35). Cette accumulation d'espèces entre les mains de simples marins gêne les négociants. En mars 1746, sont en caisse 16.297 l-t, 45.436 en décembre 1779, 68.647 en 1788, et tout cet argent dort, alors que la ville est constamment endettée et que nombre d'échevins font partie d'une manière ou d'une autre du monde marchand. Cette situation explique pourquoi le Pilotage avance 6.000 l-t au Magistrat en 1740, mais l'Amirauté veille et empêche le renouvellement de semblables opérations (36). De ce fait, le 29 novembre 1791, la caisse du Pilotage renferme 95.600 l-t, mais «le tout en papier monnaie». Pauvres pilotes: ils méritaient certainement mieux que d'être payés en monnaie de singe!

Si les conditions d'accueil du port ont exigé la création d'un organisme comme le Pilotage, il y eut d'autres conséquences, mais beaucoup plus difficiles à percevoir, car elles intéressent l'architecture navale. Or, les archives, sur ce point, sont rares, et les navires, s'ils sont des acteurs de l'histoire à l'instar des matelots qui les montent, restent silencieux, Il n'y a pas de témoignage

de leur part. Ils ont pourtant joué un rôle de premier ordre dans l'histoire de port de Dunkerque et dans sa réussite.

La destruction du port entraîna la disparition des gros tonnages. En 1727, «...aucun bâtiment anglais, ny irlandais de plus de 100 tx» ne fréquente la cité flamande (37). Les navires danois et suédois subissent des pertes, malgré leurs 50 à 100 tx de déplacement et «les vaisseaux de Province (Provence) n'en osent courir les risques et ne chargent sur Dunkerque que pour livrer en rade». Aussi, l'espace portuaire est-il soigneusement réparti selon les types de navire. Le quai du Bouchel, avant le coude, est réservé aux unités les plus importantes, c'est-à-dire les vaisseaux qui, la plupart, s'en vont aux Isles. La première partie du port, après le coude est accordée aux navires hollandais qui peuvent reposer sur les vases, à marée basse, et enfin l'autre moitié, dans l'arrière port, aux bateaux de pêche lors de la morte-saison, l'hiver et au ponton de carénage. Les négociants et les capitaines ont des impératifs technologiques à respecter sous peine de voir la carène de leur navire se déformer, puis se briser. Nous avons la chance à Dunkerque de posséder des documents qui permettent d'étudier la réaction de ces individus et de voir le choix qu'ils ont effectué. Les registres de réservation du Pilotage sont tenus par et pour des gens de mer, en fonction de leur préoccupation. Ainsi, le tonnage n'est pas fourni, mais beaucoup plus précieux est à leurs yeux, le tirant d'eau en pieds. Le style laborieux des divers écrivains et leurs libertés à l'égard de l'orthographe française rendent compte aisément de la difficulté de la diglossie. Ce fait est aggravé par la manière dont sont pris les rendez-vous: l'initiative en revient au capitaine, le plus souvent, un étranger, d'où l'impression de lire une orthographe complètement phonétique. Un dernier point noir est à relever: le degré de conscience professionnelle de la part des greffiers du Pilotage. Certains d'entre-eux n'ont que faire des différents types de bâtiments qui fréquentent le port, aussi ce sont tout simplement des «navires». Cela désigne tous les bâtiments dont nous ignorons les caractéristiques précises. Entre 1730 et 1737, les «navires» représentent un pourcentage de 1 à 2,5 % du total des réservations, puis jusqu'en 1743, intervient une période de laxisme, où cette part varie

entre 13 et 44 %. Ensuite, la bonne tenue des écritures réapparaît avec une marge d'incertitude de 6 à 8 % de 1744 à 1748. La paix revenue les contrôles de l'Amirauté redevenant moins tatillons, le sérieux du travail disparaît, les «navires» occupent 22 à 55 % des réservations, mais un probable rappel à l'ordre fait tomber cette part à 6 % en 1753.

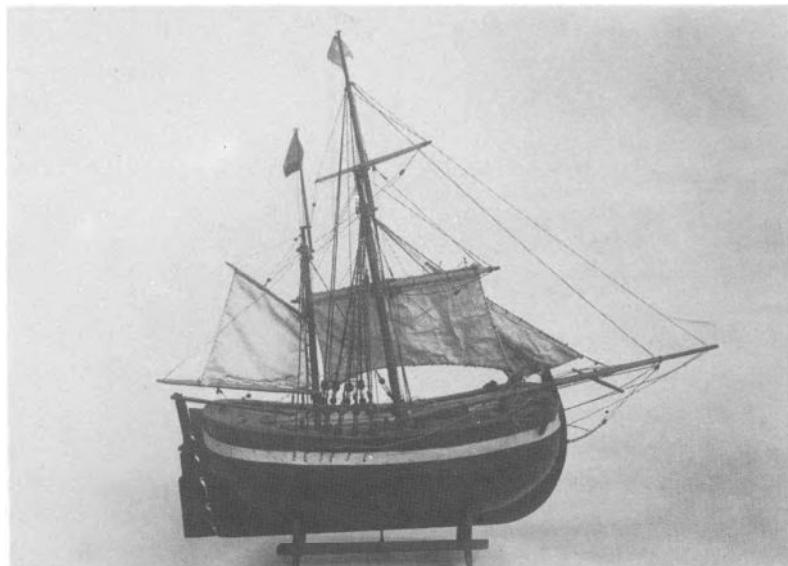
Examinons la typologie dunkerquoise entre 1729 et 1753. Elle est variée, et même l'impression du foisonnement s'impose: près d'une trentaine de navires différents se cotoient, de construction et d'origine fort diverses, latine, scandinave, hollandaise, britannique. Il existe entre eux une hiérarchie, mais très nuancée, surtout extrêmement mobile d'une année sur l'autre. Voyons les résultats pour 1735 et 1736.

Répartition des navires selon leur type (en %)

Type	1735	1736	Type	1735	1736
Fregate	9,05	19,39	Craher	0,43	0,52
Corvette	1,72	4,74	Koff	—	0,26
Dogre	21,98	29,30	Goelette	—	0,26
Smac	3,44	6,89	Bateau	1,72	1,72
Brigantin	25,42	36,20	Barque	9,48	19,82
Pinque	3,44	8,62	Belandre	0,43	—
Galiote	4,31	2,15	Barque Longue	0,43	3,01
Flute	0,86	2,58	Ecbot	0,43	—
Busse	0,86	6,89	Skute	—	1,72
Sloop	10,77	12,93	Yacht	1,72	0,26
Navire	1,72	2,15	Total	100 %	100 %
Poon	0,43	3,01			

La part de la frégate double; celle de la barque aussi; le pourcentage de la barque longue et du Poon est presque multiplié par 8. Le cas inverse se présente aussi: les yachts sont sept fois moins nombreux. Il existe des exemples de stabilité absolue comme celui du bateau.

A travers ce fourmillement de chiffres qui s'étalent de 1729 à 1753, pouvons-nous tirer des leçons d'un niveau plus général? Pour ces types de navires, la réponse est affirmative. Le cas de la frégate est sur ce point assez clair. Ce bâtiment jusqu'en 1737, jouit d'une certaine faveur: il représente 6 % du total des



Maquette de dogre construite en 1912 par l'historien A. Balsen à partir de plans de dogres dunkerquois des années 1765 à 1829, Musée des Beaux-Arts de Dunkerque.

réservations en 1729, 10,30 % en 1732, 19,39 % en 1736 et 13,67 % en 1737. Après, son pourcentage entame une chute constante et très régulière, toujours en-deçà de la barre des 9 %: 7,95 % en 1739, 5,6 % en 1744, 2 % en 1747, 1,1 % en 1752, sans exclure de passagères remontées, 6,1 % en 1749. Ainsi, la frégate, qui représente un navire de gros tonnage pour le XVIII^e siècle, disparaît peu à peu de la scène dunkerquoise. Cette raréfaction peut s'expliquer quand nous étudions le tirant d'eau de ce type de bâtiment. Sur les 537 frégates qui touchent Dunkerque entre 1732 et 1733 (38), 128 possèdent un tirant d'eau de 11 pieds et 155, un tirant de 12 pieds, soit respectivement 23,83 et 28,86 % du total, confirmant ainsi les mauvaises conditions d'accès au port. Cette pesée globale cache néanmoins une évolution chronologique non moins intéressante, que nous allons cerner avec les années 1739 et 1752.

Répartition des frégates selon leur tirant d'eau

Nombre de pieds	7	8	9	10	11	12	13	14	total
1739	2	4	6	8	15	—	—	—	35
1752	—	—	1	2	2	1	—	2	8

En 1739, le corps des frégates est homogène, mais semble être de petit tonnage, tandis qu'en 1752, la raréfaction s'associe à une dispersion plus grande, mais vers des tranches de tonnage plus important. Cette incertitude devant l'utilisation de la frégate semble à notre avis refléter l'incertitude dans laquelle sont plongés les négociants vis-à-vis du sort du port.

Cependant, doivent aussi entrer en ligne de compte d'autres éléments comme la mise en service de nouveaux navires dus aux progrès techniques, tel le senau. Ce caboteur, dont le nom est emprunté au néerlandais «Snauw», apparaît au début du XVIII^e siècle, possède à l'arrière du grand mât, un second mât, servant uniquement à la brigantine. L'intérêt de ce dispositif est de rendre indépendants les différents éléments de la voilure portée par le grand mât, et ainsi, de pourvoir amener la grande vergue sur le pont, sans se préoccuper de la voile arrière ou brigantine (39). Il apparaît à Dunkerque en 1738. Sur les 345 dont nous connaissons le tirant d'eau, 80 arrivent à 7 pieds et 94 à 8 pieds soit respectivement 23,18 et 27,24 % du total. Ce type de navire, plus petit que la frégate, connaît une vogue croissante: 3 en 1739, 35 en 1743, 45 en 1749, encore 43 en 1752. Nous notons aussi une évolution interne assez caractéristique.

Répartition des senaux selon leur tirant d'eau

Nombre des pieds	5	6	7	8	9	10	11	12	total
1742	—	2	9	2	4	1	1	—	19
1752	1	2	2	15	8	10	4	1	43

En l'espace d'une décennie, le senau, comme la frégate, présente une plus grande diversité mais de façon beaucoup plus importante, tant les tous petits tonnages que ceux atteints par la frégate. Il semble bien qu'il ait une très grande souplesse d'utilisation vis à vis de ce type de bâtiment, mais qu'il reste

dans des tranches de déplacement médiocre (7-8 pieds). Ici, le succès du senau combine à la fois le maniement plus facile de sa voilure à un tirant d'eau qui efface les difficultés de navigation dans le chenal et le port de Dunkerque.

Il est difficile de conclure; pourtant un fait s'impose. Par l'utilisation de caboteurs, et non par des navires au long cours, Dunkerque reprend vie et rapidement: 179342 tx en entrées et sorties en 1740, mais c'est une année exceptionnelle du fait de la crise de subsistance qui fait monter en flèche les importations de céréales, 101669 tx en 1742, 123062 tx en 1752, 71296 tx en 1761 à cause des hostilités. Le caractère éminamment flamand de ce port explique également ce succès. A l'instar de Gravelines, Nieuport, ou Ostende, Dunkerque sut judicieusement jouir des conditions naturelles *à priori* peu favorables. L'utilisation des eaux rejetées par les wateringues a permis un minimum de chasses régulières, et, malgré les destructions, les navires de 12 pieds ont toujours atteint les quais. En second lieu, la création d'un service organisé de Pilotage représente une très grosse amélioration dans l'accueil du trafic. L'administration royale a su faire confiance à ces «marins flamands», qui donnent une tonalité très particulière à ce port. Leurs connaissances et aussi leurs conseils expliquent probablement les changements intervenus dans la composition de la flotte commerciale qui touche Dunkerque. Nous ne nierons pas l'importance des facteurs économiques, mais plus d'un indice nous montre le progressif abandon des grosses unités au profit de navires plus petits et surtout plus solides, avant tout d'origine hollandaise, tel le senau, mais ajoutons aussi le koff, le crayer, le dogre, le bomne, le yacht, le poon, la belandre. Ils ont tous en commun d'être à fond plat, tant et si bien que les navires dunkerquois bien qu'ils ne soient pas «plats en-dessous, ni ronds devant et derrière» comme les hollandais, «souffrent aussi facilement l'échouage dans le port que ceux-ci, sans courir le risque de s'arcquer» (40). Comme le dit F. Braudel, «l'histoire des navires n'est pas une histoire en soi. Elle est à restituer entre les autres histoires qui l'entourent et la soutiennent» (41). Une chose est certaine: par les choix que le monde négociant a effectués au XVIII^e siècle, de gré ou de force, ils ont sinon renforcé,

du moins perpétué, les caractères flamands de la vie portuaire. Dunkerque appartient incontestablement à l'eukoumène de la Mer du Nord.

Voetnoten:

- (1) A. CABANTOUS, *Jean Bart ou les figures du mythe et de la réalité*, dans *Les Pays-Bas français*, annales de 1980, p. 32 à 50.
- (2) Les informations contenues dans cet article proviennent essentiellement d'une thèse de III^e cycle *Le port de Dunkerque sous l'Ancien Régime français, (1662-1789): Etude économique soutenue par l'auteur*, à Lille III en juin 1981, sous la direction de M. Deyon.
- (3) J. DAMS et C. PFISTER, *Une marine flamande méconnue de Minderhout*, dans *Neptunus*, n° 1 juillet 1980, p. 18 à 23.
- (4) A.M. D² I, pièce n° 48-49: mémoire de Chatillon (28 mars 1666).
- (5) DR. L. LEMAIRE, *Le Comte d'Estrades et la transformation du port de Dunkerque*, dans *B.U.F., T XXII*, 1925, p. 433 à 448.
- (6) B.N., Mélanges Colbert 149, f 636, mémoire de Gérard, officier de l'Amirauté de Dunkerque (25 novembre 1678), publié par le Dr. L. Lemaire, *op. cit.*, p. 443.
- (7) A.M., D² - I, pièce n° 214: mémoire à la lettre de Duguay (27 juin 1706).
- (8) E. MANCEL, *Jean Bart et le Conseil de constructions des vaisseaux de Dunkerque*, dans *B.U.F., T VIII*, 1905, p. 37-38.
- (9) C.C. STURGILL, *Claude Le Blanc, civil servant of the King*, Gainesville, 1975, 202 p.
- (10) A. CABANTOUS, *La mer et les hommes, pêcheurs, et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, 1980, p. 37-38.
- (11) H. DU RIN, *Notes sur les navires pêcheurs à Dunkerque*, dans *B.U.F., T XXVII*, 1930, p. 231 à 241.
- (12) C.C. Dk, p. 171, 19 septembre 1742.
- (13) Id., p. 87, 2 juin 1728.
- (14) A.M., D²-2, pièce n° 368.
- (15) C.C. Dk, p. 404, 23 octobre 1751.
- (16) Ces événements sont décrits dans le menu dans le «Registre secret» conservé à la Chambre de Commerce.
- (17) C.C. Dk, p. I, 5 janvier 1767.
- (18) A.M., D²-5, pièces n° 85, 86, 566 à 571.
- (19) R. BAETENS, *Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzee-haven tijdens het Ancien Régime: het voorbeeld van Oostende*, dans *Académie de Marine belge*, tome XXIII, 1973-75, p. 47 à 62.
- (20) Demande par une trentaine de marchands (29 décembre 1719).
- (21) C.C. Dk, p. 107, 28 avril 1723.
- (22) Id., p. 53, 10 janvier 1725.
- (23) Id., p. 24, 6 avril 1729.
- (24) Id., p. 120, 21 avril 1749.
- (25) Id., p. 147, 13 mai 1749.
- (26) A.M., B³ 28, pièce n° 233.
- (27) C.C. Dk, p. 135, 25 juillet 1738.
- (28) Id., p. 410, 19 novembre 1749, et p. 14, 6 janvier 1750.
- (29) Id., p. 175, 26 avril 1785.
- (30) Id., p. 54, 10 janvier 1757.

- (31) A.M. CHERBOURG, 3 P²-10.
- (32) A.M., Dk, n° 206.
- (33) C.C. Dk, p. 267 et 317, 28 avril et 24 juillet 1757.
- (34) A.M. Dk, H 65, n° 164: Inventaire du 31 mai 1793.
- (35) A.M. Dk, n° 340, plus comptes dans les archives du Pilotage déposées aux archives municipales. Voir C. Pfister: «Les archives du Pilotage de Dunkerque» dans Gazette des Archives, n° 98, 1977, p. 137 à 143.
- (36) A.M. Dk, n° 206, acte du 27 août 1740.
- (37) C.C. Dk, p. 23, février 1727.
- (38) A partir des réservations de 1732, 1735 à 1753, et 1771 à 1773 (archives du Pilotage).
- (39) C. PFISTER, *Guide des maquettes de bateaux*, musée des Beaux-Arts de Dunkerque, 1980, p. 17.
- (40) C.C. Dk, p. 105 à 114, 7 mars 1785.
- (41) F. BRAUDEL, *Écrits sur l'Histoire*, Paris, 1969, p. 28.

Samenvatting:

Omstreeks 1700 was Duinkerke een belangrijke vesting geworden. Lodewijk XIV kende de strategische betekenis van deze plaats aan de, door de protestantse Republiek der Verenigde Nederlanden en het protestantse Engeland beheerde, Noordzee. Het is parodoxaal dat het succesrijke optreden van Jan Baert en andere kapers de ondergang van Duinkerke veroorzaakte. In het Verdrag van Utrecht dwongen de Engelsen de ontmanteling van de vesting af, en de haven moest worden gedempt.

Maar de nieuwe haven van Mardijke bood uitkomst, tot de Regent in 1717 ook deze liet afbreken. Dat had voor de scheepvaart catastrofale gevolgen: in 1680 was Duinkerke gemakkelijk toegankelijk voor een vaartuig van 900 ton, zoals de „Entreprenant”. In 1702 drong Jan Baert aan op de bouw van vaartuigen met 18 voet diepgang. Van 1713 tot 1720 was de vaargeul afgesloten, daarna werd hij weer vrijgemaakt, maar bleef tot 1729 ongebruikt. Ondertussen werd de Mardijkse haven met de jaren gevanger (39 schipbreuken tussen 1715 en 1727). Vanaf 1726 werd illegaal aan het herstel van de haven gewerkt en in 1730 begon de handelskamer aan de modernisering ervan. De Engelsen zagen niet lijdzaam toe; ze verwoesten het 800 m lange havenhoofd. De vaargeul bleef bruikbaar tot 13 à 16 voet diepgang. De nieuwe sluisdeur van 1754 (de Cunette) verhoogde het effect van de spuiingen die tot dan toe alleen via de sluisdeur-Kesteloot gebeurden. Tijdens de Zevenjarige Oorlog liet de Koning het bassin opnieuw uitgraven en de sluis en de havenhoofden gratis herstellen.

Na de verwoestingen van 1766 was de diepgang van 18 tot 14 voet verminderd en een jaar later verbod de Admiralteit de toegang tot de haven aan schepen met een diepgang van 12 voet. Pas in 1783 werd de „diplomatische hypothek” die op de haven woog, opgeheven, maar de wederopbouw verliep traag; in 1789 was niet meer dan honderd meter kade hersteld.

Hoe verklaren we dan de ontwikkeling van de haven in de loop van de achtentiende eeuw? Er waren twee nieuwe gegevens: de stichting van een loodsdiest en de nieuwe types vaartuigen die de haven aandeden. De loodsdiest

trad in werking in 1714, werd in 1725 opgeheven, maar in 1729 weer ingesteld met een nieuw reglement. Tien looden kregen van de Admiraliteit het monopolie. Overtreders werden bestraft met vijftien dagen opsluiting en kapiteins die de hun toegemeten waterverplaatsing met meer dan 5 % overschreden, kregen een boete van 25 Tournooise pond. De havenloodsen beschikten over een stevige korvet, die geregeld vernieuwd werd (in 1728, 1749, 1754) en na lange discussies met de timmerlui kregen ze ook een roeiboot.

In de gesubsidieerde „School voor hydrografie” was de lestaal Frans en Nederlands. De overgrote meerderheid van de looden waren Vlamingen die geen legerdienst deden. Bij „bijzondere gratie” van de koning werden ze loods, maar de overheid had eigenlijk geen keus, want alleen de Vlamingen kenden de gevaarlijke banken in het Kanaal. (125 schipbreuken tussen 1718 en 1740, 136 ongelukken op zee tussen 1779 en 1791). De looden „voeren er wel bij”: hun ontvangsten stegen van 12.572 Tournooise pond in 1729 naar 95.600 in 1791. De looden bepaalden waarschijnlijk de types vaartuigen die Duinkerke binnenliepen: vooral de Hollandse Poon, Craher en Koff. Over een langere periode zijn hun opties duidelijk: het fregat verdween langzamerhand, waarschijnlijk omdat het te zwaar was voor de haven. In 1736 maakte het nog 19,39 % van de loodsbeurten uit, in 1752 nog maar 1,1 %. Een nieuw type daarentegen, de snauw, werd steeds belangrijker: één in 1738, 45 in 1749 met een gemiddelde diepgang van 7 à 8 voet.

In de achttiende eeuw was de Duinkerkse haven een Vlaamse aangelegenheid.

(Uit het Frans vertaald door Omer Vandeputte)