

Hommes, terres, espaces en Flandre maritime au Moyen Âge

Stéphane Curveiller

Maître de conférences à l'université d'Artois

«Où pouvons-nous mieux faire nostre plaisir et profit, s'écriait-il, que de entrer en ceste frontière de mer, de Bourbourg, de Dunkerque et en le châtelienie de Bergues, de Cassel»... Tels étaient les propos de l'évêque de Norwich, Henri Despencer, lors de la chevauchée anglaise de 1383, rapportés par le célèbre chroniqueur Froissart. De fait se pose l'importance de cette façade littorale à la fin du XIV^e siècle, conquête de l'homme sur la mer réalisée depuis seulement quelques siècles.

Comment la mise en valeur de la région a-t-elle été possible aussi rapidement et a fait de cette contrée maritime une zone d'enjeux croissants entre les grandes entités territoriales que furent la France, l'Angleterre et les États bourguignons ?

Après une analyse brève des éléments naturels, omniprésents, nous aborderons l'étude des pouvoirs liés à la féodalité qui apparaissent et favorisent un aménagement de la plaine maritime ; mais l'apparition de nouvelles institutions, notamment urbaines et littorales, devait déboucher sur des rivalités inévitables à tous niveaux.

Un milieu méconnu, rêvé ?

A une époque où des procédés ultramodernes permettent à l'homme d'appréhender avec plus d'exactitude la réalité spatiale, il paraît cependant difficile à nos contemporains de se représenter le littoral flamand au Moyen Âge. Parfois, la côte a été représentée de façon rectiligne, ce qui par sa forme géométrique rassure mais demeure bien loin de la réalité de l'époque ! Si l'homme a œuvré à l'aménagement de ce littoral, il a dû d'abord tenir compte des éléments naturels et de la quasi absence de cartes maritimes représentant le littoral flandrien¹. Les Temps Modernes sont à cet égard beaucoup plus prolifiques. N'oublions pas que les premiers portulans² datent du XIII^e siècle et que ce n'est que dans la seconde moitié de ce siècle, sous l'effet conjugué de l'expansion maritime des Génois et des Vénitiens en Méditerranée et de la multiplication des échanges avec l'Orient qu'apparaissent de nouvelles représentations de l'espace, aboutissement d'une recherche à la fois mathématique et astronomique menée depuis le XII^e siècle³. Grâce aussi à de nouveaux procédés techniques⁴, les cartes sont devenues plus précises : les estuaires, les promontoires, les hauts-fonds, les bancs de sable, le nom des ports disposé perpendiculairement à la côte, en noir ou en rouge selon leur importance, les échelles en milles ou en lieues sont autant de détails qui se multiplient. Par ailleurs, à la différence des côtes méditerranéennes, l'absence d'un littoral parfaitement formé qui commence à se stabiliser au cours du XII^e siècle avec la fin des « transgressions flandriennes », explique le retard de ces contrées septentrionales dans l'établissement de cartes marines précises.

Les premiers portulans décrivent principalement la Méditerranée et la Mer Noire⁵, mais avec l'accroissement des échanges maritimes avec les Méditerranéens, les Portugais et les Espagnols, la carte marine se diffuse et se précise ; au XV^e siècle, la redécouverte de Ptolémée et de

1. X. Lorius, La plaine maritime des Flandres : synthèse géomorphologique et analyse de documents cartographiques anciens, D.E.S., Université du Littoral-Côte d'Opale, Dunkerque, 1997, 95 p.

2. Vient du latin par l'italien (*portolano*) dont le premier emploi connu date de 1285 (Du Cange) concernant un texte, un livre d'instructions nautiques.

3. D. Lecocq, *La fabrique du monde : mappemondes et cartes de découvertes*, Col. Terre des Découvertes, Arras, 1992, 62 p.

4. L'utilisation et le développement des portulans vont de pair avec l'usage de la boussole en particulier.

5. I. Raynaud-N'Guyen, *Les portulans : texte et iconographie*, Editions du CNRS, Paris, 1990, pp. 90-107.

son *Traité de géographie* accélèrent ce processus⁶. Mais ce n'est qu'au XVI^e siècle que les premières cartes, les premiers plans de notre littoral flamand nous parviennent véritablement⁷. Enfin, cette zone géographique amène aussi à confronter les deux types de représentation que les hommes du Moyen Âge ont tenté de fusionner au niveau des mappemondes⁸ : l'espace habité ou « orbis terrae » ou œcumène et une répartition zonale plus physique, localement dénommée Blootland (pays nu, découvert) et Houtland (pays boisé, couvert)⁹.

A l'origine, l'eau arrivait jusqu'aux falaises mortes, immergeant un espace délimité au sud par Audruicq, Watten et Bergues. L'eau salée remplacée par de l'eau douce a donné naissance à des marais, faisant reculer le rivage au-delà des limites premières. Deux zones sont apparues : le Houtland, « pays au bois », est la partie surélevée, au sol argileux revêtu d'une couche de limon quaternaire sur laquelle la végétation s'est maintenue ; le Blootland ou Noortland constitue la partie basse et découverte aujourd'hui correspondant à la plaine maritime.

Avec la rupture de l'isthme de Calais, les courants venus du Pas de Calais en ravinant le rivage et le fond de la mer perdaient de leur force à partir de Wissant, formant ainsi des bancs de sable parallèles au rivage, encore plus nombreux au niveau des petites baies. C'est ainsi que ces sites, protégés de surcroît par ces bancs de sable, ont favorisé une installation humaine, abritant les bateaux des tempêtes violentes et dissuadant une quelconque invasion venue de la mer.

Toutefois, ces atouts n'étaient pas sans poser de problèmes aux habitants qui les résolvaient par la construction de bateaux à fond plat, propres à la région, pour sortir de la baie et y revenir. D'autre part, il fallait remédier à la faiblesse du tirant d'eau. Enfin, la côte était soumise à un régime de marées et de tempêtes très violentes rectifiant sans cesse le façonnement du rivage et inondant la région, notamment le Blootland¹⁰. Le Houtland, surélevé derrière la ligne de falaises mortes, était épargné par ces diverses irruptions maritimes. Elles étaient non seulement provoquées par la séparation de l'isthme de Calais, mais

6. G. Aujac, *Claude Ptolémée, astronome, astrologue, géographe : connaissance et représentation du monde habité*, CTHS, Paris, 1993, 431 p.

7. A titre d'exemple, le premier plan de Calais ainsi qu'une vue cavalière datent de l'époque d'Henri VIII ; la carte représentant l'ensemble des canaux du Westhoek date du XVII^e siècle dans *Flandria Illustrata* de Sanderus.

8. D. Lecocq, *op. cit.* note 3.

9. A. Briquet, *Le littoral de la France et son aspect morphologique*, Paris, 1930.

10. R. Blanchard, *La Flandre, Etude géographique de la plaine flamande en France, Belgique, Hollande*, Paris, 1906.

∨ ∨ ∨ Zones conquises plus récentes sur la mer

* * Zones marécageuses

HOUTLAND : localités en Ham ou Hem, plus anciennes.

BLOODLAND : localités en kerque, capelle ou saint plus

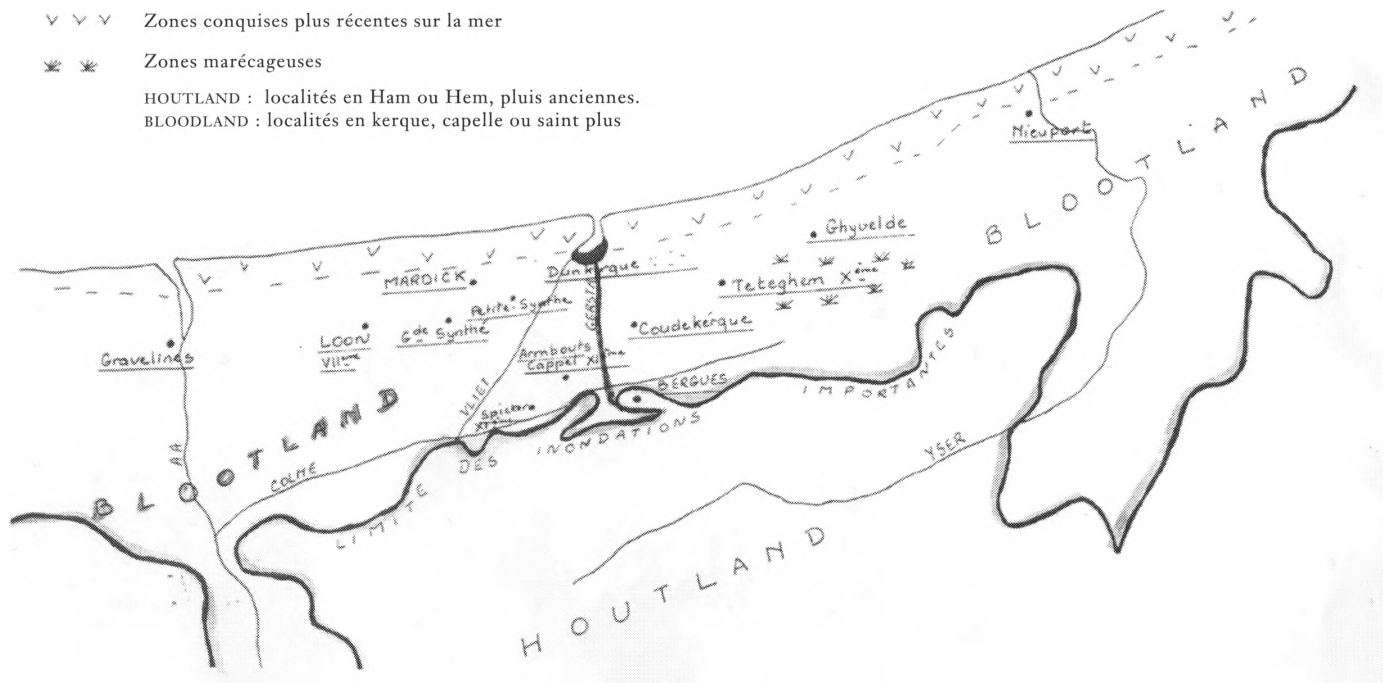
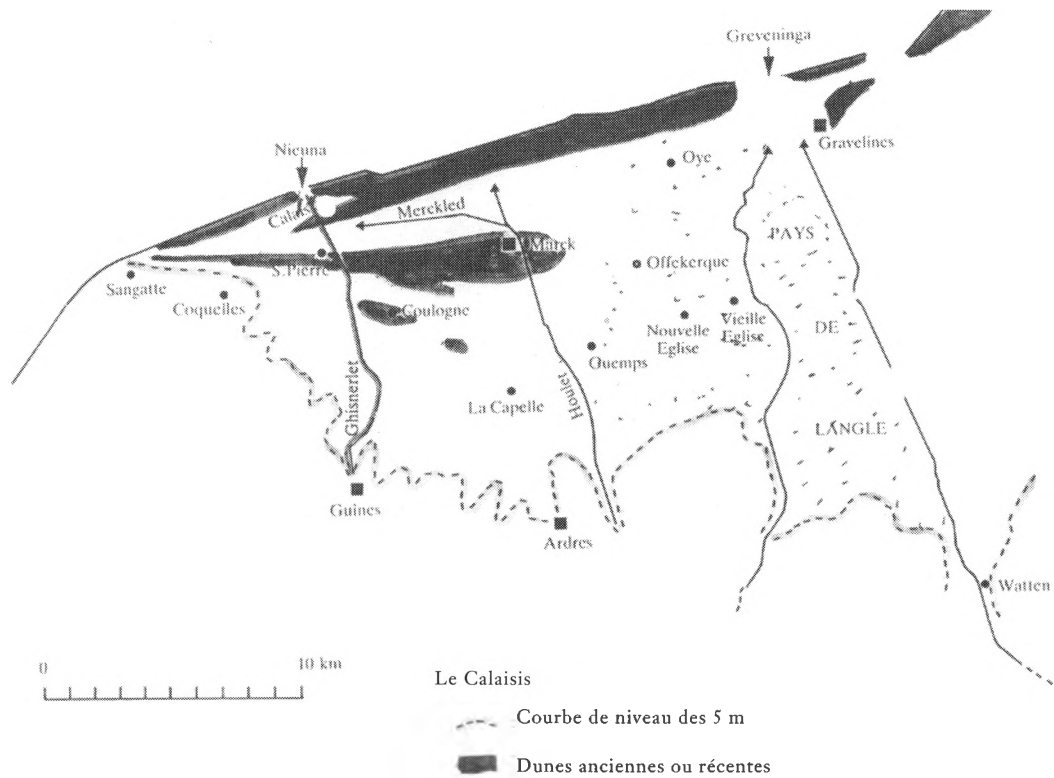


Planche inspirée du plan de Briquet

Extrait du *Littoral du nord de la France et de son aspect morphologique*, 1930, p. 326



Extrait de *Histoire de Calais*, Editions des Beffrois, direction A. Vion et A. Derveille, Dukerque, 1985, p. 12

aussi selon les géologues, par des élévations très lentes et périodiques du niveau de la mer attribuées à un réchauffement temporaire du climat¹¹. La région subissait ainsi régulièrement de lourds dégâts. Au premier siècle avant notre ère, elle était sous les eaux. Après une période régressive du I^{er} au III^e siècle, la mer a fait de nouveau irruption dans la plaine tourbeuse. Ce fut l'inondation la plus importante que dut connaître la côte, anéantissant les quelques huttes de Diabintes qui avaient survécu depuis l'époque romaine. Par la suite, du IV^e au VIII^e siècle, la région a été traversée par des inondations de moindre ampleur.

La dernière grande avancée de la mer remonte au XI^e siècle, et de violentes tempêtes ont sévi sur la côte aux XIII^e et XIV^e siècles. Certains chroniqueurs ont décrit les ravages d'un ouragan en 1570 dans la région dunkerquoise et estimé les pertes à 30 000 âmes et 80 000 bêtes à cornes lors de «cette marée de Toussaint»¹². Parfois, «une simple marée d'équinoxe suffisait pour inonder l'arrière-pays»¹³. Ces phénomènes allaient poser un nouveau problème au *Blotland*.

En effet, la plaine maritime n'était pas d'une uniformité régulière, mais parsemée de petites hauteurs qui, après la transgression du XI^e siècle, seront protégées lors des tempêtes. Ainsi, dans le Calaisis, certains mamelons comme celui de Coquelles, à la Petite Rouge Cambre et celui de Coulogne¹⁴ vont être à l'abri des fortes marées. Ce dernier, constituant un banc de galets, le place à une altitude maximale de 8,43 mètres au-dessus du niveau de la mer. Il en va de même du cordon dunal sur lequel se trouvait Dunkerque, à la limite du *Blotland* avec la mer, et les quelques mamelons subsistant en Flandre maritime seront plus épargnés que l'arrière-pays immédiat, c'est-à-dire la partie inférieure ou quasiment égale au niveau de l'eau. Dunkerque, placée sur une espèce de butte, dominait son arrière-pays; à la sortie de la ville vers Lille, on a un point coté 6,50 m, au Fort Louis 5,40 m et près de Bergues 3 m. De ce fait, lors des tempêtes, l'eau ayant pénétré dans l'arrière-pays, restait bloquée en raison de l'inclinaison nord-sud ce qui donne un caractère marécageux à la région. De plus, une inclinaison des terrains ouest-est éloignait les eaux de l'Aa par rapport à la mer et les centralisait entre Bergues et Dunkerque. Cette double inclinaison

11. A. Verhulst, *Histoire du paysage rural en Flandre de l'époque romaine au XVIII^e siècle*, Bruxelles, 1966, p. 15.

12. L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, Dunkerque, 1927, édit. de 1976.

13. G. Fourquin, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Paris, 1969.

14. S. Curveiller (dir.), *Histoire de Coulogne des origines à nos jours*, Office d'Édition du livre d'histoire, 1994, pp. 19-22.

nord-sud et ouest-est posait le lourd problème de l'évacuation des eaux vers la mer qui s'aggravait selon les périodes lors d'abondantes précipitations tombant sur le Haut-Artois¹⁵. Enfin, les replats topographiques tels que celui du pays de l'Angle, à l'est du Calaisis, ou celui de la région des Moères à l'est de Dunkerque demeurent des zones marécageuses au moins jusqu'à la Période moderne.

Nonobstant ces éléments, une action humaine contre l'eau s'est exercée durant des siècles, demeurant le problème prépondérant jusqu'au XIII^e siècle sans pour autant totalement disparaître; cette lutte s'est manifestée dans trois directions, par la construction de digues sur la côte, de canaux et d'écluses dans l'arrière-pays.

Les documents renseignent très peu sur les digues, notamment leur situation, leur datation et leur nature. L'existence d'un cordon naturel de dunes occasionna la plantation d'oyats contribuant à stabiliser le sable déplacé par les vents et les marées. Ces dunes étaient un abri naturel, favorable à la construction de ports d'échouage, jouant le rôle de digues où barques et navires pouvaient trouver refuge sans crainte des tempêtes. Vers le début du XI^e siècle, les textes font mention des premiers noms de digues en Flandre maritime. Mais aucun document ne signale celles de l'actuelle Flandre française, contrairement à celles de la côte belge, de La Panne, Nieuport et Ostende. Rappelons que le mot «digue» avait un sens différent de celui qu'il représente de nos jours. Il ne s'agissait point de ces grandes digues de mer à caractère défensif ou offensif destinées à gagner des terres sur la mer; c'étaient simplement de petites digues locales, individuelles construites autour des fermes afin de se protéger de l'eau¹⁶. Les données connues concernent la région de La Panne et il faut supposer qu'il en était ainsi dans notre région.

Le comte Jean¹⁷, conscient du danger permanent de la mer, notamment dans la partie occidentale difficilement conquise, avait fait élever une véritable barrière depuis l'Escaut jusqu'à l'Aa le long du littoral. Aujourd'hui, il en subsiste quelques vestiges près de Nieuport, d'Ostende et à l'est de Middlekerke. Cet ouvrage avait un rôle offensif, rappelant le principe des turcies de la Loire¹⁸ et protégeait des terrains

15. A. Derville, *Rivières et canaux dans le Nord-Pas-de-Calais*, Revue du Nord, Lille, n°284, 1990, p. 6.

16. A. Verhulst, *op. cit.*, note 11.

17. Le Comte Jean de Namur, grand maître des eaux et grand oncle du comte de Flandre.

18. G. Fourquin; *Le paysan d'Occident au Moyen Age*, Paris, 1972.

péniblement conquis sur la mer; il avait surtout un rôle défensif car il atténuait les dégâts provoqués par une pénétration des eaux dans l'arrière-pays en cas de défaillance de cette digue. Pourtant, une terrible tempête qui eut lieu du 22 au 23 novembre 1334 envahit l'arrière-pays après avoir taillé des brèches dans la digue dont des parties furent emportées. Ces digues d'une importance vitale suscitaient une grande attention des habitants qui les réparaient régulièrement. En 1390, le mourmaître général des Moères de Flandre annonça de «grandes réparations des digues et escluses»¹⁹, nécessaires en raison des phénomènes naturels. *Item pour ce que aucune fois par les inondations et fortunes de la mer, les dikes et escluses moult empirent et desrompent que nécessité est tant pour sauver le pays..., le dit mourmaistre est tenu sans délai ne plus attendre soit par nuit ou par jour de lui transporter quand besoing sera sur les digues et escluses pour resister les inconveniens et de faire ouvrir et reparer les dites diques et escluses au plus grand prouffit que faire l'on pourra.* Les lapins²⁰ étaient également responsables des dégâts causés «tant aux digues de mer qu'aux terres des particuliers». Ces digues, aisément endommagées, étaient probablement construites à l'aide d'argile ordinaire ou de terre glaise de la même manière que les habitants avaient conçu leurs digues individuelles pour protéger leurs fermes. Or, «l'argile sera la seule richesse que ces habitants pourront tirer de cette terre à briques»²¹.

Les manuscrits concernant les canaux éclairent davantage cet autre aspect de la lutte contre l'eau. Le but essentiel de ces canaux étaient de pallier la double inclinaison nord-sud et ouest-est, et de préserver la région en cas de rupture de la digue et des invasions régulières de la mer telles qu'elles se produisaient dans le Zwyn²². Une fois que l'eau s'était engouffrée vers l'intérieur par les brèches, elles s'y stabilisait et ne pouvait plus rejoindre la mer à cause de ce plan doublement incliné. Le paysage prenait alors un caractère marécageux, tourbeux, traversé de filets d'eau plus limpides, sinueux tels que l'Aa, la Colme et la Guerta. L'Aa prenant sa source à Fauquembergues formait un véritable delta s'étendant de Calais à Nieupoort²³ dont la branche principale, la Colme, était greffée sur l'Havendyck; composée de trois bassins, l'Aa n'était navigable que sur le bassin moyen (au niveau de Saint-Omer et ses environs) et inférieur (de Watten à Gravelines). L'aménagement de

19. Arch. dép. Nord - B 906, n° 11871.

20. Arch. dép. Nord - B 908 n° 13929-13929 bis : on y parle de lapins de garenne.

21. L. Lemaire, *op. cit.*, note 12.

22. A. Verhulst, *op. cit.*, note 11.

23. P. Faulconnier, *Description historique de Dunkerque*, Bruges, 1730, tome I, livre 1.

ces cours d'eau devait favoriser le développement du réseau de canaux, laissant au paysage l'empreinte que l'on sait.

Si les canaux, en centralisant les eaux, permettaient l'assèchement de l'arrière-pays, ils ne résolvaient pas le problème du flux et du reflux de la mer. La création des écluses résorbait cette carence et conférait aux canaux une utilité supplémentaire. Elles jouaient un rôle d'irrigation car, en fermant les portes avant le reflux, les eaux gonflaient les canaux principaux et remontaient dans les terres par les watergangs et rigoles reliés aux grands axes, donnant à chaque champ le degré d'humidité nécessaire à leur culture.

Les écluses étaient construites principalement en bois et la position des portes fermées variait selon les cas. Leur localisation nous est signalée sur divers plans; certains documents soulignent leur importance ainsi que l'inquiétude des habitants quant à leur état. *Les dites gens y seront et feront ils les deux espeyes ou l'eau de la mer rentra et wydera en les poussez de la ville quant on voudra*²⁴. En 1388, les habitants de Bergues se plaignent car *aucuns vaisseaulx n'y puent passer et mesmement pour defaut de certaine escluse qui a présent est à refaire sur la dicte yaue*²⁵. Les dégâts étaient si importants qu'il a fallu accorder un tonlieu pour effectuer les réparations. Les dommages étaient fréquents puisque les «bailles» (barrières) installées sur l'écluse d'Oostover, proche de Dunkerque, étaient dans un état lamentable en 1400 et exigeaient une attention particulière *car près d'icelles bailles où les marchans ont acoustumé de prendre et chargiez toutes denrées et marchandises descendans là de la mer et passer par ledit lieu que non passent de présente*²⁶.

Ces canaux allaient surtout permettre aux avant-ports créés le long du nouveau littoral de maintenir une profondeur suffisante et de favoriser l'existence d'un trafic régulier. Grâce au procédé de chasses, moyen par lequel on libérait les eaux retenues par les écluses et les canaux dans l'hinterland, l'écoulement de celles-ci facilitait le nettoyage du port et empêchait la formation de nouveaux bancs de sable. Cet aspect est fondamental dans l'évolution du littoral, car les problèmes d'ensablement porteront préjudice aux centres qui avaient connu pourtant des phases prospères; ce fut le cas de Wissant, Lombarzide²⁷ et surtout Gravelines à partir du XIV^e siècle²⁸. D'ailleurs, le fameux «banc du diable» à

24. Archives municipales de Nieuport. Collection des chartes, n° 25.

25. Arch. dép. Nord, B 518, n° 11771.

26. Arch. dép. Nord, B 915 n° 14803 et 14804.

27. L. Lemaire, *op. cit.*, note 12.

28. R. Roffin, *Le tonlieu du port de Gravelines au cours du Moyen Age*, D.E.S., Lille, 1953.

l'entrée du port de Calais²⁹ n'a-t-il pas posé «moult problèmes» aux pilotes même à l'époque moderne comme l'indiquent certains manuscrits³⁰? Fossés et rigoles renforçaient cette action grâce à l'existence de petites éclusettes, de batardeaux et drainaient ainsi plus efficacement la plaine maritime qui a pu s'orienter vers les cultures et l'élevage, nécessaires à une population croissante.

Le problème de l'eau était fondamental et l'homme contemporain l'a appréhendé «au nom de Dieu» en gagnant des terres sur la mer. Ce nouvel espace d'une dizaine de kilomètres, atteignant parfois une trentaine au niveau de l'ancien estuaire de l'Aa,³¹ a été conquis dans un contexte de défrichements où s'opposaient le monde structuré, celui de la créature de Dieu, de l'homme, et le monde instructuré³², celui des marais, des forêts, des démons dont parlait encore au XII^e siècle l'abbé Suger pour Vaucresson. Ce nouvel espace donc était-il rêvé, imaginé malgré les aléas naturels évoqués ou n'a-t-il pas été l'objet d'une démarche empirique de la part des autochtones, les deux n'étant pas incompatibles?

Une volonté politique, un enjeu économique.

En réalité, l'aménagement de la plaine flamande est le fruit de volontés multiples; faveurs et privilèges ont permis aux établissements ecclésiastiques³³ de participer à la lutte contre l'eau, action qui avait été précédée par l'apparition de bourgades implantées sur des cordons littoraux ou sur des îlots formés dans le *Blotland*³⁴. Même si la date demeure encore assez imprécise pour un certain nombre de villages, force est de constater que la carte rurale régionale se stabilise à la fin du XI^e-début XII^e siècle. L'exemple de l'hinterland dunkerquois est à ce titre «éclairant»: Loon au VII^e siècle, Teteghem au X^e siècle et Armabouts Cappel, Spycker et Dunkerque au XI^e siècle³⁵.

29. C. Costenoble, E. et S. Curveiller, *Histoire de Calais*, Editions des Befrois, Dunkerque, 1985, ch. III, pp. 93-163.

30. C. Burgaud, *La vie maritime à Calais de 1680 à 1715*, Thèse de l'Ecole des chartes, Paris, 1951.

31. A. Briquet, *op.cit.*, note 9.

32. J. Heers, *Le Moyen Âge, une imposture*, Ed. Perrin, Paris, 1992, 286 p.

33. S. Curveiller, «Droits et possessions de la prévôté de Watten au Moyen Âge», *Annales des Pays-Bas français*, sous presse, 1999.

34. G. Fourquin, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Paris, 1969, p.149.

35. A. Briquet, *op. cit.*, note 9, p. 326.

Durant cette période, la Flandre, encore en partie marécageuse assurait difficilement la subsistance de ses populations³⁶, hormis par la pêche, surtout aux anguilles, et par la production de tourbe et de sel³⁷. Les pêcheries sont rapidement devenues l'objet de convoitises et de litiges entre les abbayes comme ce fut le cas pour Coulogne, entre l'abbaye de Samer (Saint-Wulmer) et celle de Saint-Bertin à Saint-Omer³⁸. En dehors d'actions individuelles des paysans telles que la construction de diguettes d'argile autour de leurs terres et pour lesquelles les sources se font discrètes³⁹, les travaux d'ampleur ont été essentiellement l'œuvre du pouvoir ecclésiastique et du pouvoir laïc souvent associés. Grâce à de nombreuses donations aux XI^e et XII^e surtout, à l'origine des laïcs dont les comtes de Flandre eux-mêmes, les établissements ecclésiastiques régionaux tels que Saint-Bertin de Saint-Omer, la prévôté de Watten, l'abbaye de Bourbourg, l'abbaye Saint-Winoc de Bergues ont œuvré dans cette conquête de «*terrae novae*»⁴⁰. L'orientation dans l'exploitation même de ces nouvelles surfaces conquises a été même significative. Ainsi, les salines de Synthe, à l'ouest de Dunkerque, concédées à l'église de Watten par la comtesse de Flandre Clémence, provenant d'un ancien schorre occupé trente ans auparavant par des moutons, étaient alors cultivées⁴¹. De même, l'abbaye de Bourbourg en accord avec le pouvoir comtal n'a-t-elle pas favorisé l'installation d'hôtes dans la région et permis par conséquent une meilleure exploitation de ces terres jadis réservées aux bergeries, puis aux vacheries pour être enfin consacrées aux cultures, car suffisamment asséchées⁴²? De toute façon, le rôle joué par les abbayes, dans la mise en valeur de la contrée maritime flamande, et plus particulière-

36. Guy de Dampierre avait dit : «*Flandre ne puet suffire si elle ne reçoit d'ailleurs*» (fin XIII^e siècle). Cela met en valeur l'Artois, notamment pour les céréales.

37. L'importance du sel et de la tourbe est évoquée dès l'Antiquité dans la région. Cf. Actes du colloque de Calais, nov. 1997, dir. S. Curveiller et C. Seillier, sous presse. Article de R. Delmaire sur le sujet.

38. S. Curveiller (dir.), *Histoire de Coulogne, op. cit.*, note 14, pp. 29-36.

39. Une étude approfondie des toponymes tels que le Petit Berdyck, le Grand Berdyck, Loodyck, Londsdyck..., à l'aide d'une carte actuelle (IGN) serait intéressante : ces zones sont actuellement quadrillées d'une multitude de petits fossés d'écoulement dont les noms apparaissent parfois dans certains manuscrits médiévaux.

40. Cette étude peut se poursuivre de la même façon en Belgique actuelle avec l'abbaye de Furnes ou celle de Ter Doest près de Bruges.

41. Cartulaire de la prévôté de Watten, Bibliothèque municipale de Saint-Omer, manuscrits 851 et 852, charte n° 46, an 1096 (en latin).

42. G. Fourquin, *Histoire économique..., op. cit.*, note 34, p. 149.

ment par les cisterciens pour certains spécialistes⁴³, est indéniable et nous pouvons espérer que des travaux ultérieurs nous permettront d'appréhender de façon encore plus précise cet aspect sans omettre l'apport de plus en plus précieux de sciences auxiliaires ou « annexes » de l'histoire aujourd'hui⁴⁴.

Cependant, même si le XII^e siècle est considéré comme le « siècle des chanoines réguliers »⁴⁵, il ne faut pas minimiser l'action des comtes de Flandre, et plus particulièrement celle de Philippe d'Alsace, véritable bienfaiteur de la Flandre maritime qui a accéléré le processus d'assèchement à l'instar d'un de ses prédécesseurs, Baudouin V. L'existence, en 1169, d'un droit de péage en faveur de Saint Pierre d'Aire⁴⁶ signifie que l'Aa est devenue navigable : en effet, les bateaux pouvaient franchir l'overdracq de Watten pour aller de Saint-Omer à Bergues, avec une charge maximale de 10 tonneaux sur la Colme. Cette date semble correspondre aux débuts des travaux de création de canaux. Des octrois sont attribués ici et là avant 1169, mais ils n'ont qu'une portée limitée à cause de leur disparité et du désordre qu'ils ont engendré « par des injustices et des spoliations »⁴⁷.

Ainsi sur la Colme venait se greffer l'Havendyck ou « fossé du port », ancien bras de l'Aa par lequel s'écoulaient les eaux entre Bergues et Dunkerque. Cet Havendyck n'est devenu le canal de Bergues qu'à la fin du XII^e siècle malgré la recommandation du comte Baudouin V qui dès 1067 dans un octroi stipulait aux moines de l'abbaye de Saint-Winoc de gagner des terres sur les flots, conseil resté vain. Ce canal, seule voie intérieure, était primordial pour Dunkerque et les habitants des deux villes. D'ailleurs, les gens de Bergues se sont plaints en octobre 1388 de l'état général du canal par lequel ils avaient pris l'habitude *de mener nefz et vaisseaulx chargiés de denrees, marchandises et autres biens ou proffit commun et utilité de nostre dit pays ... il est si empeschiez, tremblez et empliez d'erbes et de terre que aucuns vaisseaulx n'y puent passer*⁴⁸. Les navires de

43. S. Lebecq a parfaitement mis en valeur le rôle joué par l'abbaye de Vaucelles sur les littoraux ; M. Pacaut, pour sa part, tout en reconnaissant l'influence des Cisterciens, tente de nuancer cet aspect et souligne l'action menée également par d'autres ordres religieux.

44. On pense en particulier à l'archéologie. Cf. B. Merdrignac et A. Chedeville, *Les sciences annexes en histoire au Moyen Âge*, Presses Universitaires de Rennes, Laval, 1998, 232 p.

45. B. Delmaire, « Le diocèse d'Arras de 1093 au milieu du XIV^e siècle », *Mémoires de la Commission départementale du Pas-de-Calais*, tome XXXI, Arras, 1994, livre I, pp. 208-209 et 231.

46. Octroi de Philippe d'Alsace de 748 hectares aux chanoines d'Aire. An 1169.

47. G. Delaine, *Les wateringues du Nord de la France*.

48. A. Fagart, *Le port de Dunkerque au XIV^e siècle*, D.E.S. Lettres, Lille, 1958.

faible tonnage pouvaient rapidement relier Bergues à Dunkerque et descendre le canal «sans rompre charge»⁴⁹. A partir de ces deux axes, la Colme et l'Havendyck, un réseau de watergangs et de rigoles a été constitué, quadrillant ces terres limoneuses. Cette action «politique» de Philippe d'Alsace visait davantage la partie orientale de l'Aa au détriment des terres localisées à l'ouest de l'Aa, en l'occurrence le Calaisis. Celles-ci relevaient de Mathieu d'Alsace, comte de Boulogne, qui se préoccupait beaucoup moins de l'aménagement de cette partie du littoral. Cela ne sera pas sans conséquence puisque le développement commercial de Calais s'effectuera par l'intermédiaire de Gravelines pour rejoindre l'Aa via Saint-Omer et l'Artois, et ce jusqu'au XIV^e siècle, et son arrière-pays, non aménagé efficacement jusqu'à la présence anglaise à partir de 1347, limitera toujours son extension⁵⁰.

Philippe d'Alsace ne s'est pas contenté de considérer le système des watergangs comme «des groupements obligatoires constitués en vue de la régularisation du régime des eaux et de l'entretien des digues dans un même district maritime»⁵¹, mais plutôt de l'envisager comme une administration⁵² chargée de l'assèchement et de la mise en valeur de cette région. De facto, ce comte de Flandre a divisé le territoire en quatre wateringies⁵³ : celle d'Oostover asséchant la zone sur la rive droite du canal de Bergues (Coudekerque et alentours), celle de Noortover avec la zone sur l'autre rive (Synthe et Armbouts-Cappel); plus en arrière, la wateringie de Vier Dycken ou des «Quatre Fossés» (Millebrugghe et Steene), et enfin, au sud-ouest, celle de Zuydover (parties basses de Pitgam et terres situées au pied de Merckeghem jusqu'à Wattendam). Ces wateringies étaient placées sous l'autorité de watergraves, sortes de gouverneurs dirigeant les travaux des wateringues. Les quatre watergraves de la région étaient initialement les abbés des quatre abbayes les plus importantes, Saint-Omer, Bergues, Dunes et Furnes⁵⁴. Le pouvoir était détenu par

49. E. Coornaert, *L'industrie de la laine à Bergues Saint-Winoc*, Paris, 1930, p. 14.

50. S. Curveiller, «Territorialités, institutions et sources fiscales en Flandre maritime au Moyen Âge», *Revue du Nord*, Lille, n°322, 1997, pp. 897-919.

51. H. Pirenne, *Histoire économique et sociale du Moyen Âge*, Paris, 1969.

52. G. Delaine, *op. cit.*, note 47.

53. S. Curveiller, «Le problème de l'eau dans le bailliage de Dunkerque», *Revue du Nord*, Lille, 1990, tome LXXII, p. 505.

54. Cette charge a été affirmée par la suite à des particuliers. En août 1392, un dénommé François de le Poële a reçu des instructions et ordonnances en tant que watergrave par messires de la Clyte, Zippes, Poucques et par les abbés des Dunes. Arch.dép. Nord B 906, n°12386.

un conseil dit des «trois bans»⁵⁵ qui décidait lors des assemblées de la création de nouveaux canaux et de digues, du montant des impôts nécessaires pour les réparations et rendait la justice se rapportant à tous les conflits de la wateringie⁵⁶.

Enfin, la grande nouveauté en cette fin du XII^e siècle résidait dans la double vague de fondations d'avant-ports et de villes voulue par le pouvoir comtal⁵⁷. C'était encore l'œuvre de la famille d'Alsace, d'abord de Thierry d'Alsace, puis de Mathieu et de Philippe d'Alsace : la première vague vers 1163 avec Gravelines, Nieuport; la seconde vague vers 1180 avec Damme, Biervliet, Calais, Dunkerque.

Une telle volonté politique n'était certes pas anodine, d'ailleurs les Capétiens se sont intéressés de plus en plus à cette façade maritime⁵⁸ dont l'intérêt économique devenait évident en cette fin du XII^e siècle.

Ainsi, les conditions particulières qu'exigeait la lutte contre l'eau ont imposé aux hôtes «une collaboration plus intime que celle des paysans de la terre ferme» entre les ruraux, les villageois des nouveaux lieux et leurs seigneurs. Qu'ils soient comtes de Flandre, abbés ou prévôts, ils étaient les seuls interlocuteurs dotés des fonds indispensables pour entreprendre des travaux onéreux et capables de se procurer une main d'œuvre importante et imposer discipline et organisation nécessaires à la réussite de la lutte contre l'eau. Cette lutte contre un danger commun permanent a donné aux habitants de la Flandre maritime un état d'esprit volontaire; et à la fin du XII^e siècle, elle est en partie maîtrisée «au nom de Dieu». Mais la croissance économique de la région, devenue plus «attractive», devait amener son lot de nouveaux problèmes, modifiant sensiblement la situation de cet espace maritime.

Un espace économique : un enjeu stratégique.

L'évolution de l'espace maritime était plus contrastée et favorisait aussi de multiples rivalités. Tout d'abord, le littoral, les ports récemment fondés se développaient avec des nuances. Dès le XIII^e siècle⁵⁹,

55. Les trois bans : les représentants des châtelainies ou baillis, les échevins des villes et des keures, les hommes de fiefs ou des seigneurs.

56. La wateringie est le domaine se rapportant à chaque wateringue.

57. A. Verhulst, «Un exemple de la politique économique de Philippe d'Alsace : la fondation de Gravelines», *Cahiers de Civilisation médiévale*, 1967, pp. 15-28.

58. G. Sivéry, «Les Capétiens et la côte du nord-ouest», *Les Amis du Vieux Calais*, n° 145-146-147, 1996, pp. 47-61.

59. A. Derville et A. Vion, *Histoire de Calais*, Editions des Beffrois, 1985, ch. I, pp. 9-54.

Calais a connu une prospérité indéniable, mais son hinterland mal drainé exigeait le détour du trafic par Gravelines via l'Aa pour atteindre Saint-Omer et l'Artois. Ce détour était indispensable pour le flux des céréales nécessaires à une population fortement urbanisée en Flandre et également en Hollande⁶⁰. L'ancien comté de Guînes, vestige des institutions féodales, était à notre avis une enclave qui allait gêner les relations de Calais avec son hinterland.

Si Nieuport se développait dès le début du XIV^e siècle⁶¹, Dunkerque allait attendre la fin du XIV^e siècle et surtout le début du XV^e siècle pour connaître un véritable démarrage économique⁶². La morphologie urbaine (croissance d'édifices, construction d'une nouvelle enceinte fortifiée à l'époque des ducs de Bourgogne composée de 28 tours) et la participation croissante à l'imposition face aux autres cités de la région illustrent cette évolution⁶³. De plus, la cité dunkerquoise réussit à confisquer le trafic qui passait par l'Havendyck pour rejoindre la Colme et ensuite l'Aa⁶⁴; les céréales étaient réexportées, mais le vin était commandé en quantité importante par les riches Audomarois⁶⁵. En réalité, cette évolution était la conséquence de l'ensablement à partir de la première moitié du XIV^e siècle du port de Gravelines dont la chute du tonlieu en est la meilleure preuve⁶⁶. La rivalité entre les villes du littoral était inévitable puisque la façade maritime devenait un enjeu économique considérable à la rencontre de flux multiples. La trop grande proximité des centres portuaires évoquée par Michel Mollat n'était-elle pas dès l'origine un handicap⁶⁷?

Les avant-ports allaient également se heurter aux châtelainies de l'arrière-pays, plus anciennes; à la tête de nouveaux bailliages et de pouvoirs plus récents, ils remettaient en question l'autorité dont ils dépendaient et dont ils étaient issus⁶⁸. Par conséquent, les heurts deve-

60. G. Fourquin, «La chrétienté latine occidentale désenclavée», *L'ouverture du monde (XIV^e-XVI^e siècles)*, Paris, 1977, pp. 353-365.

61. R. Dumon, *De geschiedenis van Nieuport*, Langemark (Belgique), 1989, pp. 211-317.

62. S. Curveiller, *Dunkerque, port et ville de Flandre à la fin du Moyen Âge*, PUL, Lille, 1989.

63. S. Curveiller, «Territorialités, ...», note 50, pp. 903-912.

64A. Derville, «Les relations économiques entre Saint-Omer et Dunkerque à la fin du Moyen Âge», *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*, 1982, pp. 39-55.

65. S. Curveiller, «Evolution générale de Dunkerque au Moyen Âge (du XII^e au milieu du XVI^e siècle)», *Revue des Amis du Vieux Dunkerque*, n° 14, 1982, pp. 29-37.

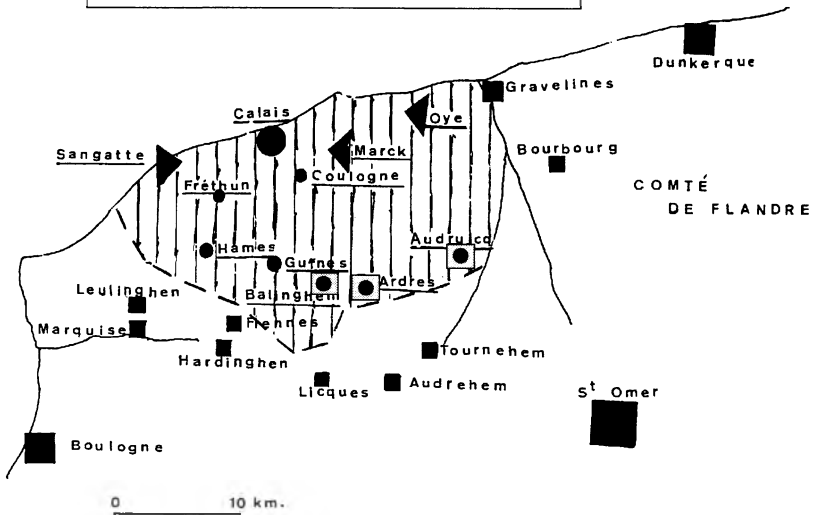
66. R. Roffin, *Le tonlieu du port de Gravelines...*, note 28.

67. M. Mollat, *L'Europe et la mer*, Ed. Seuil, Paris, 1993, 354 p.






68. S. Curveiller, «Territorialités....», *op. cit.*, note 50, pp. 912-919.

PERSPECTIVES MÉDIÉVALES

LE RÉDUIT CALAISIEEN À LA FIN DU MOYEN ÂGE



LÉGENDE

-  Zone d'occupation anglaise définie au traité de Brétigny
-  Garnisons anglaises
-  Garnisons françaises
-  Places fortes reprises par les Français (1369-1390)
-  Places fortes reprises par les Bourguignons après 1435

Cette carte a été réalisée d'après E. Perrouy, « Compte de William Gunthorp, trésorier de Calais », *Mémoires de la Commission départementale des Monuments historiques du Pas-de-Calais*, tome X, Arras, 1959, page 69 « La Calaisien sous la domination anglaise », et K. Fowler, *Le siècle des Plantagenêts et des Valois*, Paris, 1968, page 72.

naient inévitables et allaient s'intensifier, se manifestant par la voie juridique même si l'opposition était également d'ordre économique. Pour Calais, ce phénomène était limité pour les raisons mentionnées antérieurement. De plus, la présence anglaise à partir de 1347-1350 allait faire du Calais une enclave britannique, lui conférant toute sa spécificité⁶⁹. En revanche, l'opposition respective entre Gravelines et Bourbourg, Dunkerque et Bergues, Nieuport et Furnes devait être plus nette. Le cas de Dunkerque et de Bergues mérite de retenir notre attention car nombre de manuscrits en sont des témoignages⁷⁰. En 1254, les échevins de Bergues se heurtaient à ceux de Dunkerque, les uns et les autres affirmant avoir la juridiction sur les dégradations causées au canal de Bergues à Dunkerque, aux digues et aux écluses. Cette affaire finira par être portée devant la comtesse Marguerite de Flandre.

D'autres conflits plus graves ont été traités devant la justice royale. En 1400, des démêlés se sont engagés entre le duc de Bar et le watergrave de Zuydover⁷¹ qui a obtenu gain de cause après le jugement du duc de Bourgogne. Robert de Bar, mécontent, a soumis l'affaire au Parlement de Paris⁷² faisant prolonger l'affaire jusqu'en 1403. En 1402, de nouvelles contestations entre Bergues et Dunkerque sont signalées dans *des fragments d'enquête et d'autres pièces sur l'usage des chemins, escluses et rivières entre les dictes deux villes pour le passage de marchandises*⁷³. Un jugement du comte a fini par contraindre les gens de Bergues à entretenir les écluses de Dunkerque bien qu'elles fussent entrées l'héritage de monseigneur de Bar et en sa ville de Dunkerque. A la fin du XIV^e siècle, les réparations étaient nombreuses, causées également par les troubles et les ravages des Anglais dans la région en 1383⁷⁴. En 1391, un autre différend surgit⁷⁵ entre l'administration des wateringues de Zuydover et le magistrat de Bergues à propos des irrutions des eaux dans les terres. Les dégâts ont été importants et ont exigé des réparations urgentes. Ces conflits persistaient car les intérêts des protagonistes étaient divergents. Ainsi, les gens de Bergues étaient favorables au maintien d'un certain niveau d'eau afin

69. S. Curveiller, «La présence anglaise à Calais au Moyen Âge», *Les Amis du Vieux Calais*, n° 140-141, 1995, pp. 1-16.

70. S. Curveiller, «Les relations d'une ville du littoral flamand et son hinterland : l'exemple de Dunkerque et de Bergues au Moyen Âge», *Colloque National des Sociétés Savantes*, Aix en Provence, oct. 1995, sous presse.

71. Arch. dép. Nord, B 1320, n° 14247.

72. Arch. dép. Nord, B 908 et B 909.

73. Arch. dép. Nord, B 915, n° 14803.

74. S. Curveiller, *Dunkerque, ville et port de Flandre*, op. cit ; note 62, pp. 4.-43 et pp. 163-167.

de permettre la navigation jusqu'à leur ville; mais il allait nuire au système de chasse qui aurait trop favorisé le port Dunkerque, la ville rivale. En revanche, les Dunkerquois souhaitaient un haut niveau d'eau dans leur port. Enfin, les gens des wateringies prétendaient que le canal avait été créé pour assécher la région et non pour servir de chasse. En conséquence, le niveau devait rester le plus bas possible ainsi que l'avait exprimé un octroi de Philippe d'Alsace en 1169.

La fréquence des conflits s'est accrue surtout à la fin du XIV^e siècle; une telle attitude de la bourgade maritime face à la vieille châteltenie intérieure concrétisait une force, une puissance suffisante de la première pour résister désormais aux prétentions de la seconde. L'évolution des limites géographiques du bailliage de Dunkerque soulignait un désir d'expansion devenu nécessaire, lié à un récent développement commercial⁷⁶. Cette extension était limitée à l'ouest par la châteltenie de Bourbourg, au sud par celle de Bergues, à l'est par celle d'Hondschoote et par le fait que «laquelle ville est située sur le bord de la mer». Ces châteltenies étaient puissantes dès les XII^e et XIII^e siècles donnant naissance à des conflits d'expansion. Gravelines s'était séparée de la châteltenie de Bourbourg et créait des chicanes au sujet du territoire campagnard situé aux confins des châteltenies dès la fin du XII^e siècle. Bourbourg perdait Mardyck au profit de la châteltenie de Bergues. Le pays de L'Angle passait en 1237 de Bourbourg au comté d'Artois et à Saint-Omer⁷⁷.

Ainsi les conflits, jadis perdus par les Dunkerquois, le sont désormais au XV^e siècle par Bergues. Toutefois les problèmes demeurent et les réclamations abondent : mauvais curage du canal⁷⁸, différend quant au niveau de l'eau. Plus tard, Charles Quint lui-même devra intervenir et fera installer un repère sur les bajoyers de l'écluse de Bergues indiquant le niveau au-dessus duquel l'eau ne devra pas monter ce qui mécontentera les watergraves⁷⁹.

A la fin du Moyen Âge, on assiste à une superposition d'institutions anciennes et récentes. Les plus anciennes, d'origine féodale (les châteltenies) persistent avec des droits liés à la terre, et tout ce qui en relève comme le droit de ban, les amendes judiciaires. Les plus récentes (les bailliages) ont valorisé les taxes commerciales, les ton-

75. A. Fagart, *op. cit.*, note 48, p. 130.

76. S. Curveiller, *Dunkerque, ville...*, *op. cit.*, note 62.

77. G. Dupas, *Histoire de Gravelines*, Editions des Beffrois, Dunkerque, 1981.

78. Arch. mun. Bergues.

79. E. Coornaert, *La Flandre française de langue flamande*, Paris, 1970.

lieux, les assises et même les amendes à caractère économique, visant les entorses à la *keure*, à la loi urbaine⁸⁰. Le pouvoir central ne s'y trompe pas; les ducs de Bourgogne, princes et suzerains de la Flandre depuis 1384, ainsi que le roi de France voient dans la fiscalité directe un moyen d'affirmer leur autorité par rapport aux pouvoirs locaux anciens ou nouveaux.

«Le littoral flamand est devenu plus que jamais maritime» écrit Michel Mollat⁸¹; il est plus que jamais «la plaque tournante» des terres septentrionales de l'Occident chrétien au moment où les transports maritimes connaissent des progrès spectaculaires. Certes, se pose la question fondamentale de l'amélioration des relations avec son hinterland, condition indispensable à un réel développement côtier. Certes, le commerce est devenu l'élément moteur de la région maritime: les flux sont multiples (céréales, vin, cervoise en particulier)⁸², mais pas toujours durables. Pensons à l'Étape des laines de Calais qui a fait la prospérité de la ville seulement pendant une bonne vingtaine d'années⁸³. Alors pourquoi les Anglais sont-ils restés à Calais jusqu'en 1558? Pourquoi en ont-ils fait essentiellement une ville de garnison? La plaine maritime flamande est située au carrefour d'États modernes en cours de formation: l'Angleterre, l'Artois, et donc de l'influence française, et la Flandre qui à partir de 1384 est intégrée aux États bourguignons⁸⁴. Aussi, nos villes littorales deviennent-elles un enjeu stratégique indéniable.

L'eau, lien indissociable entre les habitants de cette région⁸⁵ que sont les autochtones ou les détenteurs du pouvoir, est perçue différemment en cette fin du XIV^e siècle. Grâce à la maîtrise par l'homme de cet élément naturel, l'eau est envisagée sous l'angle d'une arme stratégique dont l'utilisation à cette fin se confirmera dans l'avenir (en 1383, tentative de rupture des digues dans la région de Dunkerque; inondations des alentours de Bergues)⁸⁶. Le problème de l'eau n'est-il pas par

80. S. Curveiller, *Dunkerque, ville et ...*, *op. cit.*, note 62, pp.102-107.

81. M. Mollat, *L'Europe et la mer*, *op. cit.*, note 67.

82. P. Contamine (dir.), *L'économie médiévale*, A. Colin, Paris, 1993, pp.271-384.

83. Selon A. Derville dans *Histoire de Calais*, Calais est devenue «un joyau hors de prix» pour la couronne britannique.

84. A la mort de Louis de Mâle, comte de Flandre: en 1369, Marguerite de Flandre a été mariée à Philippe le Hardi, duc de Bourgogne.

85. S. Curveiller, «Le problème de l'eau dans le bailliage de Dunkerque au Moyen Âge», *Revue du Nord*, 1990, tome LXXII, pp.508-509.

86. L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, *op. cit.*, note 12.

les conflits qu'il a engendré et par la valeur économique et stratégique qu'il a acquis l'annonce de l'«automne du Moyen Âge ou le printemps des temps nouveaux»⁸⁷ ?

L'eau est donc apparue comme un enjeu majeur afin de dominer l'espace. Cette maîtrise, grâce à la ténacité de l'homme tout au long des siècles, a permis de faire œuvre de chrétien mais reste le reflet d'une volonté politique où très vite enjeux économiques et stratégiques ont interféré, suscitant des rivalités entre les centres urbains du littoral et entre ceux-ci et les anciens pouvoirs féodaux de l'hinterland.

Reprenons pour conclure quelques propos du professeur Michel Mollat dans *Lieux de mémoire* dirigé par Pierre Nora. «La mer, reconnaissons-le, semble hostile à beaucoup de formes du souvenir; attaquant les rivages, les recouvrant d'alluvions, elle en altère les traits. La mer paraît indéfinie, immuable, invisible à l'écoulement du temps après avoir cédé à ses fureurs.

La terre au contraire représente les lentes mutations d'un monde stable; certes, elle change d'aspect au fil des ans, mais au rythme voulu par l'homme qui imprime plus ou moins nettement la marque de sa présence et les étapes de son occupation. La terre enracine les sociétés dans leur passé».

87. P. Wolff, *Automne du Moyen Âge ou printemps des temps nouveaux*, Paris, 1986.