

## LE CONVOI DE LA PÊCHE A DUNKERQUE AUX XV<sup>e</sup> ET XVI<sup>e</sup> SIÈCLES

119832

### I. LES ORIGINES DU CONVOI.

C'est au cours du xv<sup>e</sup> siècle que la pêche maritime flamande, grâce aux procédés nouveaux de l'encaquement des harengs, devint une grande pêche<sup>1</sup>, dont l'activité se concentra dans les trois ports côtiers de Dunkerque, Nieuport et Ostende. Comme on encaquait sur les lieux mêmes de la pêche, les marins devaient rester plus longtemps en mer, sur des bateaux de plus fort tonnage<sup>2</sup>. Ils s'en trouvaient plus exposés aux coups des pirates et des navires ennemis. Les ducs de Bourgogne avaient bien instauré, dès leur avènement en 1384, une amirauté, dépourvue pourtant de force navale propre<sup>3</sup>. En cas de conflit sur mer, elle mobilisait simplement un certain nombre de vaisseaux marchands, qu'on transformait en navires de guerre pour la durée des opérations<sup>4</sup>. Les ducs délivraient en outre des lettres de marque aux pêcheurs et se servaient d'eux pour la course<sup>5</sup>.

Cette tactique devint courante lorsque, sous le règne de Jean sans Peur, eut repris la guerre franco-anglaise. Dès 1404, les marins de Dunkerque et des autres villes maritimes prenaient part à l'expédition organisée par Victor, bâtard de Flandre, contre les vaisseaux anglais venant de Calais<sup>6</sup>. Les Anglais ripostèrent l'année suivante par une démonstration navale devant les places fortes de Dunkerque et Nieuport, et par le pillage des navires marchands qu'ils trouvèrent au Swin<sup>7</sup>. Il est vrai qu'au début de 1407, Flamands, Français et Anglais conclurent une trêve, qui rétablit la liberté de la pêche et interdit la piraterie<sup>8</sup>;

1. R. DEGRYSE, *Oorsprong van het haringkaken in Vlaanderen*, dans *Nederlandsche Historiebladen*, t. I (1938), p. 201-208.

2. Item gisent illecq sur la waze environ XXXVI ou XL buusses, qui sont vasseaulz pour peschier harrens et poissons et ne servent a aultre chose. » Arch. dép. du Nord, B 3527, 125.755 état des navires se trouvant dans le port de l'Écluse (1457).

3. J. DENUCE, *De Vlaamsche en de Antwerpsche admiraliteit* (Bruxelles, 1944).

4. «Le roy n'y tient nulle armée de mer..., mais bien y a un amiral avec quelque peu de navires médiocrement équipés; toutesfois s'il luy convient faire entreprinse belliqueuse ou voyage par mer, il ha de coustume de faire arretter et retenir tel nombre de navires chargés ou deschargiés de quelque personne ou nation que ce soit, qu'il trouve par les ports et les faicts munir et armer de ses propres munitions. » L. GUICCIARDINI, *Description des Pays-Bas* (Anvers, 1582), p. 49.

5. H. MALO, *Les cors tires dunkerquois et Jean Bart, des origines à 1702* (Paris, 1912-1913), t. I.

6. E. SCOTT et L. GILLIODTS, *Documents pour servir à l'histoire des relations entre l'Angleterre et la Flandre de 1431 à 1473 : le Cotton Manuscript Galba B I*, (Bruxelles, 1896, pp. xi-xxxi.

H. MALO, *op. cit.*, p. 45-47. — J. FINOT, *Étude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age* (Paris, 1899), p. 138.

7. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 47-48.

8. E. VARENBERGH, *Histoire des relations diplomatiques entre le comté de Flandre et l'Angleterre au Moyen Age* (Bruxelles, 1874), p. 548-558. — L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des archives de la ville de Bruges* (Bruges, 1871-1878), t. III, p. 524-534. — E. SCOTT et L. GILLIODTS, *op. cit.*, p. 312, n° CXXXVI : prolongation de la trêve pour cinq ans (1411).



cette convention, renouvelée annuellement par la suite, n'empêcha pas les hostilités de continuer, situation qui ne prit fin qu'en 1420, avec la conclusion du traité de Troyes. Pendant les quinze ans qui suivirent, les marins couraient encore des risques, mais la pêche pouvait enfin s'exercer librement. Maître, entre-temps, des provinces maritimes de Zélande et de Hollande, Philippe le Bon rompit avec l'Angleterre en 1435 et se réconcilia avec le roi de France : l'événement qui mit fin à la bonne entente entre Anglais et Flamands, favorisa la création d'une force navale commune aux Pays-Bas, au moment précis où l'on commençait à utiliser l'artillerie à bord des navires de guerre. Dès 1436, en effet, le duc, voulant reprendre Calais, fit appel à ses sujets pour la constitution d'une flotte. L'entreprise échoua, car les bateaux flamands, sous les ordres de l'amiral Jean de Hornes, ne surent ni bloquer le port de Calais, ni empêcher l'ennemi d'envahir la Flandre maritime et de s'emparer de Dunkerque<sup>9</sup>. L'amirauté bourguignonne s'étant montrée manifestement insuffisante, les Dunkerquois résolurent de se défendre eux-mêmes.

En 1438, alors que les Hollandais s'engageaient dans une guerre maritime contre la Hanse, Dunkerque équipa plusieurs bateaux pour le convoi de ses pêcheurs, mais sans aucune entente préalable avec les autres villes côtières<sup>10</sup> ; politique particulariste qui se maintint par la suite. En effet, bien que la paix eut été rétablie avec l'Angleterre en 1439, et avec la Hanse en 1441, les pêcheurs avaient encore à se protéger contre les pirateries des marins de Brême et de Dieppe<sup>11</sup>. Or, lorsque les villes maritimes de Flandre, de Zélande et de Hollande résolurent en 1445 d'armer en commun quelques navires convoyeurs, Dunkerque demeura à l'écart<sup>12</sup>, et elle s'abstint également en 1457, quand s'organisa la défense contre les pirates anglais : après d'infructueuses négociations, la ville refusa de coopérer avec Nieuport et Ostende, qui équipèrent de concert un vaisseau de guerre<sup>13</sup>. Il est probable que Dunkerque préférait assurer elle-même sa sécurité.

La situation changea sous le règne de Charles le Téméraire, prince conscient de l'appui qu'une force navale pouvait lui apporter dans ses démêlés avec Louis XI. En 1471, pour mettre fin aux pirateries du

9. J. FINOT, *op. cit.*, p. 166-169.

10. Le 7 novembre 1438, le Magistrat de Nieuport envoyait deux messagers à celui de Bruges, dont un bourgmestre, pour s'enquérir sur les bateaux convoyeurs équipés par les gens de Dunkerque : « omme de vreitscepen bi dien van Duunkerke uutgheleid omme de versekertheid van den visschers ter zee... » Nieuport, arch-de la ville, n° 3533 : compte communal de 1438, rubrique des messagers.

11. R. DEGRYSE, *De Konvooiëring van de Vlaamsche Visschersvloot in de 15<sup>e</sup> en de 16<sup>e</sup> eeuw*, dans *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, 1948, p. 4-6. — A. BOUDIER, *La guerre de course au XV<sup>e</sup> siècle : marins et corsaires dieppois au temps de Charles Desmarêts* (Rouen, 1926). — P.A.S. VAN LIMBURG-BROUWER, *Boergoensche charters, 1428-1482* ('s Gravenhage, 1869), p. 67.

12. F. PRIEM et DELEPIERRE, *Précis analytique des documents que renferme le dépôt des archives de la Flandre Occidentale* (Bruges, 1840-1858), 2<sup>e</sup> série, t. II, p. 65 : analyse des comptes du Franc de Bruges. En juin 1446, plusieurs délégués « sont chargés d'examiner ce qu'il convient de faire pour obtenir de ceux de Dunkerque la part qu'ils ont à payer dans les frais de l'armement des navires qui auraient été expédiés pour protéger nos pêcheurs contre ceux de Brême. Dunkerque avait promis d'affecter également un navire à ce service, mais cette promesse n'avait pas été remplie ».

13. E. VLIÉTINCK, *Het oude Oostende en zijne driejarige Belegering* (Ostende, 1897), p. 10.



comte de Warwick, alors au service du roi de France, le duc ordonna aux États de Flandre d'armer à leurs frais quatre bâtiments de guerre, dont un à Dunkerque<sup>14</sup>. Dès lors, chaque année, ou presque, vit l'armement de bateaux convoyeurs. En 1474, chacune des trois villes maritimes arma un navire, Nieuport et Ostende travaillant en coopération, tandis que Dunkerque gérait seule son propre armement<sup>15</sup>. Ces trois bâtiments furent incorporés, l'année suivante, par le Téméraire dans la flotte qu'il destinait à forcer le blocus français<sup>16</sup>. Deux ans plus tard, en 1477, pendant la crise qui suivit le désastre de Nancy, Marie de Bourgogne se vit obligée de satisfaire aux exigences des États de Flandre en faisant équiper par l'amirauté six vaisseaux de guerre pour convoier la pêche et résister aux Français<sup>17</sup>. Ces bateaux furent, comme à l'ordinaire, armés à Dunkerque<sup>18</sup> et dans les deux autres ports. Bien que la duchesse leur eût défendu la course et eût aboli les lettres de marque<sup>19</sup>, les hostilités n'en continuèrent pas moins sur mer<sup>20</sup>. En 1480, les États de Flandre eurent de nouveau recours à l'armement de trois navires convoyeurs<sup>21</sup>, probablement un pour chacune des villes maritimes<sup>22</sup>. Il en alla de même les années suivantes<sup>23</sup>.

Après la mort de Marie de Bourgogne, en 1482, l'amirauté reprit la haute main sur le convoi de la pêche<sup>24</sup>. En 1486, elle employait en tout, à cette tâche, huit bâtiments en mer<sup>25</sup>. L'année suivante, l'amiral Philippe de Clèves obtint des Français des sauf-conduits en faveur des pêcheurs flamands<sup>26</sup> ; mais la guerre civile qui éclata en 1482 en Flandre divisa les villes maritimes : Dunkerque et Nieuport prirent

14. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inv. des arch. de la ville de Bruges*, t. VI, p. 31-32 : Dunkerque, Ostende et Nieuport, ainsi que l'Écluse, au nom des petites villes du littoral, reçurent chacune 150 livres de gros des Quatre Membres de Flandre (13 mai 1471).

15. Nieuport, arch. de la ville, n° 4852 : compte du convoi de la pêche (1474). Les villes maritimes avaient été autorisées à lever un impôt sur le hareng débarqué, caqué ou frais. Le compte, qui ne donne que la recette et la dépense du convoi nieupoortois, mentionne la coopération de Nieuport et d'Ostende, et les relations entre les capitaines des bateaux des trois villes, dont le capitaine dunkerquois.

16. *Ibidem*. Les Nieuportoits reçurent l'ordre de réparer leur navire et de l'envoyer à l'Écluse.

17. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inv. des arch. de la ville de Bruges*, t. VI, p. 146-147, n° 1155 : acte de Marie de Bourgogne (21 avril 1477).

18. Le Magistrat de Nieuport envoie un bourgmestre et un messenger s'enquérir à Dunkerque de l'armement des bateaux de guerre : « Pieter Keutart, burchmeester, ende Henrijc Meze, ghesondente Dunkercke omme toereeden van de convoyscepe... » Nieuport, arch. de la ville, n° 3568 : compte communal de 1477, rubrique des messagers.

19. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inv. des arch. de la ville de Bruges*, t. VI, p. 125.

20. Ch. DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la marine française*, t. II, p. 380-381.

21. DIEGERICK, *Inventaire analytique et chronologique des chartes et documents appartenant aux archives de la ville d'Ypres* (Bruges, 1859), t. IV, p. 47 (4 mai 1480).

22. Le 15 mai, le Magistrat de Nieuport envoya ses messagers conférer à ce sujet avec les deux autres villes maritimes. Nieuport, arch. de la ville, n° 3571 : compte communal de 1480, rubrique des messagers.

23. F. PRIEM et DELEPIERRE, *Précis anal... des arch. de la Flandre Occidentale*, 2<sup>e</sup> série, t. II, p. 153 : compte du Franc de Bruges (1481).

24. Nieuport, abandonnant le convoi de la pêche, vendit son navire convoyeur à l'Écluse où elle envoya, le 17 août 1483, deux messagers liquider l'affaire. Nieuport, arch. de la ville, n° 3574 : compte communal de 1483, rubrique des messagers.

25. F. PRIEM et DELEPIERRE, *Précis anal... des arch. de la Flandre Occidentale*, 2<sup>e</sup> série, t. II, p. 178-179 : compte du Franc de Bruges (1486). L'armement était toujours subventionné par les États de Flandre.

26. E. VLIETINCK, *Eene Bladzijde uit de Geschiedenis van de Stad Nieuport* (Ostende, 1889), p. 38-44. — Nieuport, arch. de la ville, n° 3578 : compte communal de 1487, rubrique des messagers.



le parti du régent, l'archiduc Maximilien, secourus par les Anglais, tandis qu'Ostende et Bruges se prononcèrent contre lui, aidés par les Français <sup>27</sup>. Les pêcheurs flamands s'attaquèrent sur mer et employèrent leurs navires convoyeurs à faire la course. Pour mettre fin à ces excès, Maximilien rendit en 1488 à l'amiral toutes ses anciennes prérogatives militaires, judiciaires et fiscales. A l'exclusion de toute autre instance, il reçut dans ses attributions la garde des côtes et le convoi de la pêche ; son intervention devenait indispensable dans l'armement des bâtiments de guerre et de convoi, et il devait recevoir sa part légale des profits de la course <sup>28</sup>. Une fois les luttes civiles apaisées en 1492 <sup>29</sup>, les trois villes côtières se rapprochèrent et formèrent bientôt une entente politique et économique, dite des Trois Villes Maritimes de l'Ouest.

## II. L'ESSOR DU CONVOI DE LA PÊCHE.

Pendant les vingt premières années du XVI<sup>e</sup> siècle, la sécurité sur mer fut assez stable et la vigilance de l'amirauté assez ferme pour que les villes maritimes flamandes n'eussent plus à recourir au convoi de la pêche. La nécessité s'en fit toutefois sentir de nouveau après le couronnement de Charles-Quint, quand la guerre eut éclaté entre la France et l'Empire. Bien qu'elle ait pu, en 1521, mobiliser une flotte de guerre de dix vaisseaux <sup>30</sup>, l'amirauté ne resta pas à la hauteur de sa tâche. Les villes côtières furent donc obligées d'équiper elles-mêmes quelques navires convoyeurs. En 1522, elles obtinrent des États de Flandre la permission d'armer six bâtiments, dont deux le furent par la ville de Dunkerque <sup>31</sup>. Les frais furent couverts par une subvention et par un impôt qu'elles furent autorisées à lever sur le hareng caqué que débarquaient les pêcheurs. La mission d'escorte de ces six bateaux se poursuivit en 1523, tandis que, l'année suivante, leur nombre était réduit

27. H. MALO, *Les corsaires dunkerquois et Jean Bart*, t. I, p. 60.

28. « Comme il est venu a nostre connoissance que soubz umbre de guerre et divisions, qui par ci-devant ont esté et sont encore regnans en nos pays de par deca, aulcuns de leur autorité privée se sont ingerés et ingerent encore journellement de mettre sus et armer navires par mer, desquelles ont esté et sont journellement faictes plusieurs emprinses, pilleries, roberies et aultres domages et griefs innombrables, aussy bien a la charge et domage de nos propres subjects et a ceulx de nos alliés et bienveillans, comme d'aultres, qui sur lettres de seureté et sauf conduicts de nostre admiral hantent et frequentent marchandement nosdits pays par ladite mer... » H. Malo, *op. cit.* p. 86. — Analyse de l'ordonnance du 8 janvier 1488 sur les armements maritimes en Flandre, par J. CRAEYBECKX, *De Organisatie van de Konvooteering van de Koopvaardijvloot op het einde van de regering van Karl V*, dans *Bijdragen voor de Geschiedenis der Nederlanden*, t. III (1949), p. 182-183.

29. Dunkerque et Nieuport durent encore se défendre contre les Français en 1491. E. VLIETINCK, *Eene Bladzijde uit de Geschiedenis van de Stad Nieuupoort*, p. 93-94. — Nieuport, arch. de la ville, n<sup>os</sup> 3581 et 3582, comptes communaux de 1490 et 1491, rubriques des messagers. Il semble toutefois qu'on n'équipait plus alors de navires convoyeurs. La même année, les villes maritimes avaient reçu des sauf-conduits des Français. E. VLIETINCK, *Het oude Oostende*, p. 109, d'après le compte communal de 1492.

30. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 76.

31. *La Flandre*, année 1873-1874, p. 64 : comptes de la prévôté de Saint-Donatien de Bruges, 22 mars 1522. — Seuls ont été conservés les comptes des deux navires nieupoortois : Nieuport, arch. de la ville, n<sup>o</sup> 4852. — H. MALO, *op. cit.*, t. I, pp. 77.



à quatre, dont un au moins qu'avait équipé Dunkerque<sup>32</sup>. Après la défaite de François I<sup>er</sup> devant Pavie, une trêve générale, conclue en juillet 1525, rendit inutile l'escorte de la pêche et permit la démobilisation des vaisseaux convoyeurs. Les trois villes cotières obtinrent néanmoins de l'Empereur la permission de lever l'impôt sur le hareng jusqu'à la liquidation complète de l'affaire<sup>33</sup>. Une nouvelle alerte intervint en 1528, lorsque se rallumèrent pendant quelques mois les hostilités entre la France et l'Empire ; c'est alors que des navires convoyeurs, armés par les États de Flandre, furent placés sous l'autorité du capitaine Gérard Van Meckeren, bourgeois de Bergues-Saint-Winnoc<sup>34</sup>.

En 1536, lorsque s'ouvrit le troisième conflit entre François I<sup>er</sup> et Charles-Quint, les États de Flandre équipèrent d'abord deux bateaux de guerre<sup>35</sup>, puis, ceux-ci ayant été endommagés par les Anglais, quatre autres navires l'année suivante, dont deux furent armés et cédés par la ville de Dunkerque<sup>36</sup>. Après avoir fait quelques prises sur des Français de Dieppe et des marchands de Campen, port du Zuyderzee, cette flottille fut démobilisée à la fin de 1537, ensuite à la trêve de Bomy<sup>37</sup>.

L'armistice fut de brève durée. Dès 1540, en vue de la reprise des hostilités, l'Empereur réorganisa l'amirauté pour en faire un véritable instrument maritime, militaire et judiciaire au service de l'État<sup>38</sup>.

32. F. PRIEM et DELEPIERRE, *op. cit.*, 2<sup>e</sup> série, t. III, p. 19-21. — Le compte du bateau convoyeur de Nieuport est seul conservé : Nieuport, arch. de la ville, n<sup>o</sup> 4852 : compte communal de 1524.

33. Nieuport, arch. de la ville, n<sup>o</sup> 193 : charte (n<sup>o</sup> 275) du 6 août 1525. — Le compte nieuportois, liquidant le convoi, est conservé : *ibid.*, n<sup>o</sup> 4852.

34. La trêve de huit mois, conclue le 25 juin 1528 entre l'Empereur et François I<sup>er</sup>, permettait aux pêcheurs de pêcher « a harengs ». J. LÉONARD, *Recueil des traités de paix*, t. II, p. 337. — La guerre avait été déclarée par la France le 22 janvier 1528, et c'est alors que Gérard van Meckeren avait été nommé capitaine des navires équipés par les Quatre Membres de Flandre. L. DE BAËCKER, *Étude biographique sur Gérard van Meckeren, vice-amiral de Flandre*. (Ann. Soc. d'Émulation de Bruges, 2<sup>e</sup> série, t. VI, 1849).

35. « Le 21 juillet 1536, l'Empereur autorisa les habitants de la côte de Flandre à équiper des navires pour résister aux corsaires français qui se montraient le long des côtes, et à faire des prises à leur profit, sauf à se soumettre à certaines mesures prescrites, ce qui inaugurerait le régime des patentes. » L. GILLIODTS-Van Severen, *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, t. IV, p. 609. — Une flotte de guerre de trente gros navires fut rassemblée par les soins de l'amiral Adolphe de Bourgogne-Beveren, sous les ordres de Gérard van Meckeren. Comme toutes les provinces maritimes avaient leur part dans cet armement, il est à présumer que Dunkerque y avait contribué en livrant quelques navires. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 82. — Les Quatre Membres de Flandre firent équiper à l'Écluse deux navires convoyeurs. F. PRIEM et DELEPIERRE, *op. cit.*, 2<sup>e</sup> série, t. III, p. 203-223 : comptes des deux bateaux. — Le roi de France accorda néanmoins des sauf-conduits aux pêcheurs flamands. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 139. — Les deux navires de convoi, endommagés et pris par les Anglais, purent s'enfuir et se réfugier dans le port de Dunkerque. J. DE SMET, *De Krijgsvloot der Staten van Vlaanderen in de XVI<sup>e</sup> en de XVII<sup>e</sup> eeuw*, dans *Ann. Soc. d'Émulation de Bruges*, t. LXXXI (1938), p. 2.

36. « Betaelt die van der steden van Dunkerke omme toereeden van twee schepen daerof een al nieuw gemaect geheeten de Marie en t andere den Spagnaert, die aldaer niet uutgezonden en waren. » F. PRIEM et DELEPIERRE, *op. cit.*, 2<sup>e</sup> série, t. III, p. 243 : compte de Gaspar van den Bryaerde, 1536-1537. *La Marie* fut donc entièrement reconstruite par la ville de Dunkerque, pour un équipage de 127 hommes. L'autre bateau, l'*Espagnol*, appelé aussi *Zeewolf* (loup de mer), avait 68 hommes d'équipage. Ce *Loup de Mer* fut d'abord affecté, avec un troisième navire, à l'escorte de la petite pêche pour la saison 1536-1537. Quant à *La Marie*, elle devint bateau-amiral, pour Henri de Douvryn, nommé « amiral de l'Écluse ». *Ibid.*, p. 218-249.

37. Un bateau dieppois, le *Léopard*, et trois navires marchands furent pris et emmenés à l'Écluse. La flotte, démobilisée dans ce port après la trêve de Bomy (30 juillet 1537), y resta pour y être vendue après la paix de Nice (18 juin 1538). J. DE SMET, *op. cit.*, p. 2-3.

38. J. CRAEYBECKX, *De organisatie en de Konvooiëring...*, p. 181.



La vice-amirauté de Flandre ayant été fixée à Dunkerque <sup>39</sup>, les Dunkerquois purent désormais armer des vaisseaux de guerre pour leur propre compte et se livrer à la course. Une fois la paix rompue avec la France en 1542, la gouvernante des Pays-Bas, Marie de Hongrie, ordonna aux États de Flandre de subventionner l'équipement de cinq navires d'escorte <sup>40</sup>. L'un d'eux, le *Serpent*, construit par la ville de Dunkerque <sup>41</sup>, poursuivit avec deux autres bateaux de la flottille le convoi de la petite pêche pendant l'hiver 1542-1543. <sup>42</sup> Cinq navires convoyeurs furent à nouveau envoyés par les États de Flandre pendant la harengaison de 1543, dont le *Serpent* et l'*Aigle*, qui avaient été équipés par Dunkerque <sup>43</sup>. Les habitants de cette ville avaient en outre armé à leur compte le *Hazewind* (Lévrier), avec lequel ils prirent pendant l'été le *Cerf-volant* de Dieppe <sup>44</sup>. Cette prise, rachetée par les États de Flandre, servit l'hiver suivant, en compagnie du *Hazewind* et de trois bâtiments, au convoi de la petite pêche <sup>45</sup>. En 1544, les États de Flandre maintinrent le même nombre de navires de guerre, et le convoi de la grande pêche fut partiellement subventionné par les villes, qui reçurent l'autorisation de lever un impôt sur le hareng débarqué, caqué ou frais, au taux de cinq escalins par lest : la taxe produisit 468 l. 16 s. 7 d. gros à Dunkerque, contre 152 l. 16 s. 2 d. gr. à Nieuport et 224 l. 11 s. 7 d. gr. à Ostende, ce qui correspond à 1.875 lests de hareng débarqués dans le premier port, contre un total de 1.509 lests dans les deux autres <sup>46</sup> ; ces chiffres en disent long sur la prospérité de la pêche et du convoi à Dunkerque au milieu du xvi<sup>e</sup> siècle. Mais les Dunkerquois en profitèrent pour se livrer à la course avec leurs vaisseaux de guerre, et faire des prises sur les Dieppois, prises dont leurs échevins rendirent

39. *Ibid.*, p. 183-184, note 2. — L. DE BAECKER, *op. cit.*, p. 356.

40. F. PRIEM et DELEPIERRE, *op. cit.*, 2<sup>e</sup> série, t. III, p. 225 : allocation de fonds par la reine Marie de Hongrie, gouvernante des Pays-Bas (7 août 1542).

41. « Betaelt in handen van Boudewyn Van Bambeke als ghecommitteert by die van der wet van Dunkercke, te begerte van de wetten van Brughe en van den Vryen, ter betalinghe van t makene van een nieuwen schepe, t welk nu genaemt is t *Serpent*, wezende een van de schepen van oorlooghe afvarende van Sluus, aldaer te Dunkerke aengenomen te maeken by eenen Passchier d Oude Schipwerkere de somme van 231 liv. 16 s. 3 p. grooten ». PRIEM et DELEPIERRE, *op. cit.*, 2<sup>e</sup> série t. III, p. 259 : extrait du compte d'Adrien de Pape, commissaire. Le port d'attache était de nouveau l'Écluse.

42. *Ibid.*, p. 270 : extrait du compte d'Adrien de Pape. Antoine Stobbelaere, capitaine du *Serpent*, fut nommé commandant des trois navires affectés à l'escorte de la petite pêche.

43. *Ibid.*, p. 273-283.

44. « Betaelt die van der stede van Dunkercke, by laste ende ordonnantie van de collegen der stede van Brughe ende van den lande van den Vryen, volghende t accoort van de andere leden van Vlaenderen de somme van 600 karolus gulden ten secourse ende assistentie omme t onderhout van een schip van oorlooghe genaemt den *Hazewynd* by hun uyttereden ende t onderhouden ter bewaernesse van de cleene visscherie van Vlaenderen, de maenden van novembre, decembre, lauwe, sporcle ende maerte 1543. Comt by quittantie 100 liv. 0 s. 0. — Betaelt die van de stede van Dunkerke over de coop van en frans schipken met zyne masten, cordaigen, zeilen ende zyne toebehoorten, genaemt den *Vlieghere* van Dieppe, t welck zy in den zomer daer te voeren met hun schip genaemt den *Hazewind* vercregen ende gheconquesteert hadden op de Françoisen ende tzelve de Vier Leden's Lands van Vlaenderen overghelaeten ende vercocht ten pryse van 28 liv. 0 s. 0. » *Ibid.*, p. 287 : extraits du compte d'Adrien de Pape, indemnisations à la ville de Dunkerque. « *Vliegherte* » se traduit par *Cerf-volant*.

45. « Les trois des dit cinq batteaulx avecq deux aultres empruntés de ceulx de Dunkerke pour la garde pecherie... » furent renvoyés en mer « les mois de novembre, decembre, janvier, février et mars, pour la garde de la petite pêcherie. », *Ibid.*, p. 274 : requête présentée à Marie de Hongrie par les Quatres Membres des États de Flandre.

46. *Ibid.*, p. 296 sqq. : compte d'Adrien de Pape.



compte en septembre 1544 à Nieuport devant les délégués des Trois Villes Maritimes <sup>47</sup>. En juin 1545 enfin, après la conclusion de la paix, de nouveaux pourparlers s'ouvrirent entre les villes et le vice-amiral, à Bourbourg, en vue d'assurer la sécurité de la grande pêche <sup>48</sup>; car la flotte ayant été démobilisée, la plupart des bateaux convoyeurs, dont le *Serpent*, avaient été vendus <sup>49</sup>.

De nouvelles difficultés surgirent en 1547, quand l'Écosse eut déclaré la guerre à l'Angleterre. Dès lors menacée par les pirates britanniques, la pêche dans les eaux écossaises de la mer du Nord devint impossible. Pour les préserver des attaques des Écossais, l'Empereur défendit aux pêcheurs d'appareiller avant le 1<sup>er</sup> septembre, date après laquelle on put encore pêcher dans la partie méridionale de la mer du Nord. Il ordonna aussi à l'amirauté d'équiper une flotte de guerre, à laquelle les villes maritimes durent contribuer en payant une taxe sur le hareng débarqué et en armant leurs propres navires d'escorte <sup>50</sup>. C'est ainsi que Nieuport <sup>51</sup> et Ostende <sup>52</sup> armèrent chacune un vaisseau, et Dunkerque, comme de coutume, probablement deux <sup>53</sup>. Tel est du moins le nombre qu'on trouva l'année suivante, la ville ayant successivement lancé l'*Aigle* pour son propre compte, et le *Dragon* pour celui du gouverneur d'Artois et de Flandre, Adrien de Croy, comte de Rœulx <sup>54</sup>. En 1549, la flotte impériale, comptant huit vaisseaux, fut placée sous le commandement de Gérard van Meckeren, qui croisa dans la mer du Nord tant pour faire la course que pour escorter les bateaux de pêche <sup>55</sup>. On voit en 1550 le surintendant de la marine, le nieuportoï Scepperus, s'occuper personnellement de la flotte et donner ses ordres à Van Meckeren, qui prit la mer en juillet avec sept

47. \* Rekeninghe ende bewys vanden proffytten quitn van der prinse van der Fransoise van Dieppe gheladen met Scotsche ende Fransche goederen ghenomen ende gebrocht voor de havene der stede van Dunckerke by den capitein scippers ende lieden van oorloghe vanden Arent ende Hazewint by burchmeestre ende scepenen der stede van Dunckerke toeghereet ten convoeye ende bewaernesse vander visscherie ende costen vanden lande van Vlaendren in t jaer ende theilt XC<sup>o</sup> XLIIII. In welcke prinse burchmeestre ende scepenen der stede vander Nieupoort ende Oosthende naervolghende der conclusie byden drien zeesteden ghenomen ende gesloten binder camere der stede vander Nyeuport den IX<sup>a</sup> van Septembre XC<sup>v</sup> LXIIII ghereckendt. \* Compte des prises faites par ceux de Dunkerque. Nieuport, arch. de la ville, n<sup>o</sup> 4843.

48. \* Item, den 26<sup>a</sup> dach van Wedemaent XLV betaelt byden visadmirael te Burburg voor een ghelach by den zeesteden aldaer verteert als zy by myn here den gouverneur ontboden waeren daer te comene omme ordeneren ende provisie te stellen lanx de coste vander zee. \* Ibid., f. 6<sup>ro</sup>. — Au début de 1545, Dunkerque arma encore un bateau de guerre pour la protection de la côte. PRIEM et DELEPIERRE, *op. cit.*, t. III, p. 305 : extraits du compte d'Adrien de Pape (5 mai 1545).

49. L'*Aigle*, vaisseau-amiral, fut conservé. J. DE SMET, *De krijgsvloot der Staten van Vlaanderen*, p. 13. — PRIEM et DELEPIERRE, *op. cit.*, t. III, p. 303 : extraits du compte d'Adrien de Pape, 5 mai 1545.

50. E. VAN BRUYSSSEL, *Histoire du commerce et de la marine en Belgique* (1861-1865), t. III, p. 32.

51. Nieuport, arch. de la ville, n<sup>o</sup> 4852 : compte du bateau convoyeur (1547).

52. P. VAN DUYSSE et E. DE BUSSCHER, *Inv. anal. des chartes et documents appartenant aux archives de la ville de Gand* (Gand, 1867), p. 370, n<sup>o</sup> 1043 : remontrances des Quatre Membres de Flandre, au nom des villes maritimes, au sujet de la pêche au hareng, et résolutions afférentes. Cf. n<sup>o</sup> 10, requête de la ville d'Ostende. Cf. aussi p. 374-375, n<sup>os</sup> 1053, 1057 : allocations de fonds.

53. En 1547, la flotte qui convoyait les harenguiers fut commandée par André de la Capelle ; en 1548, une flotte de onze vaisseaux fut placée sous les ordres de Jean de Croesere.

54. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 133.

55. *Biographie nationale*, t. XIV, p. 211-215, *verbo* Gérard van Meckeren. Celui-ci reçut le 14 mars 1549 l'ordre de protéger la navigation contre toute attaque ; il commandait le *Faucon*.



bateaux<sup>56</sup>. Il s'y ajoutait toujours d'autres bateaux armés par Dunkerque et les villes maritimes pour le convoi de la pêche<sup>57</sup>. Les pirateries cessèrent quand Charles-Quint fit sa paix avec l'Écosse<sup>58</sup>.

Mais les hostilités reprirent avec la France en 1551. L'Empereur résolut de maintenir sa flotte de guerre et d'y faire contribuer toutes les villes côtières de Flandre, Zélande et Hollande. Cette fois, pourtant, les villes maritimes montrèrent leur mauvaise volonté en ne voulant équiper que trois navires convoyeurs, et en refusant d'acquitter l'impôt qu'on leur avait imposé sur le hareng<sup>59</sup>. Néanmoins, l'amiral ayant pu rassembler dans l'hiver de 1551-1552 une flottille de treize unités<sup>60</sup>, les villes maritimes acceptèrent ses propositions en 1552 et armèrent les vaisseaux exigés d'elles, contre une subvention de 12 000 florins et l'autorisation de lever une taxe sur le hareng débarqué<sup>61</sup>. Dunkerque contribua à cette œuvre en lançant la *Lévrière* et le *Cerf-volant*<sup>62</sup>, et Nieuport, deux navires de guerre pour l'escorte des pêcheurs. Le surintendant de la marine et l'amirauté purent ainsi rassembler dix-huit vaisseaux<sup>63</sup>, qui firent quelques prises ; mais le *Cerf-volant* se laissa capturer par l'ennemi<sup>64</sup>. De nouveau, le convoi de la petite pêche, pour la campagne 1552-1553, fut assuré par trois bateaux qu'armèrent et équipèrent les villes maritimes, indemnisées d'un subside de 5 000 florins<sup>65</sup>. En 1553, ce furent vingt vaisseaux de guerre qui escortèrent une flotte de pêche de 140 buysses<sup>66</sup>, tandis que les navires de convoi dunkerquois, l'*Aigle* et la *Lévrière*, capturaient plusieurs bateaux français et les ramenaient au port<sup>67</sup>. Dunkerque avait en outre armé des navires de guerre, dont l'*Hirondelle*, vaisseau du commandant des forces navales, Van Meckeren, lequel, devenu vice-amiral en décembre 1553, eut l'année suivante quatorze navires sous ses ordres et effectua cinquante-huit prises<sup>68</sup>. En 1555 encore, la flotte des buysses — 600 unités — fut protégée par dix-huit convoyeurs : les Français, avec vingt-huit navires, tentèrent une attaque infructueuse, une tempête ayant dispersé les deux flottes<sup>69</sup>. Finalement, au début de 1556, une trêve, conclue après l'abdication de Charles-

56. L. DE BAECKER, *op. cit.*, p. 353 : lettre de Cornille Scepperus (15 juillet 1550).

57. Dunkerque, Nieuport et Ostende assurèrent le convoi de la petite pêche au moins pendant l'hiver 1548-1549. Nieuport, arch. de la ville, n° 2932 : compte de l'impôt levé sur le hareng par les petites villes maritimes, et contrôlé par les trois grands ports.

58. Traité de Binche (15 décembre 1550).

59. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 143-144. — L. DE BAECKER, *op. cit.*, p. 353.

60. J. CRAEYBECKX, *De Organisatie van de Konvooiëring*..., p. 195, note 5.

61. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 144.

62. V. DERODE, *La marine dunkerquoise avant le XVII<sup>e</sup> siècle*, dans *Mémoires de la Société dunkerquoise*, t. XI (1865-1866), p. 210-211 : extraits du compte communal de Dunkerque de 1552-1553.

63. Nieuport, arch. de la ville, n° 4852 : comptes des deux bateaux de convoi (1552).

64. V. DERODE, *op. cit.*, p. 211.

65. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 142. — L. DE BAECKER, *op. cit.*, p. 368.

66. *Revue des Deux-Mondes*, 1849, d'après la *Groot Placcaertboek, Holland*, t. I, p. 684.

67. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 137. — V. DERODE, *op. cit.*, pp. 169, 212.

68. L. DE BAECKER, *op. cit.*, p. 368. — *Biographie nationale*, t. XIV, p. 213 : énumération des prises.

69. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 98. — Ch. DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la marine française*, t. III, p. 502.



Quint entre Philippe II et Henri II de France, permit l'abandon du convoi de la pêche <sup>70</sup>.

Pourtant, quand s'ouvrit en 1557 la sixième et dernière guerre entre l'Espagne et la France, les villes maritimes équipèrent aussitôt de nouveaux navires de convoi qui furent, l'année suivante, incorporés dans la flotte royale, forte en tout de vingt vaisseaux <sup>71</sup>. La ville de Dunkerque, avec ses deux bateaux de convoi, n'en tomba pas moins aux mains des Français en 1558, et ses pêcheurs se retirèrent à Nieuport <sup>72</sup>; et si la ville, délivrée par les Espagnols, put accueillir le retour de ses habitants, en 1559, les bateaux de pêche dunkerquois durent, l'année suivante, se ranger sous l'escorte du navire de guerre nieuportoï <sup>73</sup>; la guerre était alors terminée avec la France, mais son alliée l'Écosse se livrait encore à la course contre les pêcheurs flamands <sup>74</sup>.

### III. LE DÉCLIN DU CONVOI DE LA PÊCHE.

Dunkerque se rétablit tant bien que mal du désastre de 1558. Sa pêche prit même, pendant quelques années, un tel essor que la production, en 1566, atteignit un total de 33 600 barils de hareng caqué <sup>75</sup>, et que, malgré les pirateries des Anglais, le convoi des bateaux de pêche fut temporairement délaissé. En mars 1568, toutefois, c'est-à-dire au moment où la guerre entre l'Espagne et l'Angleterre fut sur le point d'éclater, de longs pourparlers s'engagèrent entre le vice-amiral Antoine de Bourgogne-Wakken et les provinces maritimes; en fin de compte les Flamands, faute d'entente avec les Hollandais, effectuèrent la pêche sans escorte. La confusion empira l'année suivante : Dunkerque et Ostende proposèrent à Nieuport, qui refusa, d'armer en commun quelques navires de convoi. Aussi, sans attendre le concours de Nieuport, les deux autres villes lancèrent-elles chacune, en 1570, un vaisseau d'escorte, obtenant du gouvernement l'autorisation de lever un impôt sur le hareng. En 1571 enfin, les trois villes s'accordèrent pour armer de concert trois bâtiments de guerre <sup>76</sup>.

70. Trêve de Vaucelles (5 février 1556).

71. J. CRAEYBECKX, *op. cit.*, p. 195, note 5. — Les villes maritimes reçurent une subvention de 12.000 livres de gros. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 145. — Des prises furent effectuées par Cornille Pietersen de Dunkerque. V. DERODE, *op. cit.*, p. 170. — Le convoi des harenguiers était assuré par Van Meckeren. L. DE BAËCKER, *op. cit.*, p. 392 : lettre de Maximilien de Bourgogne-Beveren, amiral, à Van Meckeren.

72. V. DERODE, *op. cit.*, p. 170. — H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 145.

73. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 15.

74. Faute de flotte de guerre, Philippe II dut renoncer à combattre l'Écosse : « Non habemus classem ut illis resistamus et multum incommodi accipiemus in piscatione. » KERVYN DE LETTENHOVE et L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Relations politiques des Pays-Bas et de l'Angleterre sous le règne de Philippe II* (Bruxelles, 1882-1900), t. I, p. 103.

75. « Anno 1566 waren binnen der stede ende up de spye van Dunckerke gepronckt, zo van t saysoen van de corne als van de theilt, de nombre van vier duust acht hondert coopmanscepen caecxharyncx, 7 tonnen voor elcke coopmanscepe, naer costume, al in zee ghevanghen ende upghebrocht by de visscherie deser stede ». Ch. PIOT, *Chroniques de Brabant et de Flandre* (Bruxelles, 1879), p. 343 : Chronique flamande de Dunkerque. A 7 barils par « coopmanscepe », 4800 « coopmanscepen » font 33.600 barils.

76. E. VLIETINCK, *Het oude Oostende*, p. 180-183, d'après les comptes communaux d'Ostende. — H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 171-172. — V. DERODE, *op. cit.*, p. 225 : extraits du compte communal de Dunkerque (1570).



Malgré l'éclaircissement de la situation internationale, un nouveau danger, plus grave que les hostilités entre Anglais et Espagnols, apparut bientôt : le 1<sup>er</sup> avril 1572, les Gueux de Mer, rebelles néerlandais, chassés par la reine Élisabeth des ports d'Angleterre, s'emparèrent du port hollandais de la Brielle et, de là, commencèrent la guerre contre les Espagnols et les Flamands, restés fidèles à Philippe II. La question du convoi se posa dès le 16 avril, à la réunion des États de Flandre, sans qu'on pût toutefois parvenir à une organisation effective<sup>77</sup>. Pourtant, les pêcheurs dunkerquois, d'ailleurs réduits à sept équipages, osèrent encore s'aventurer sur mer et, à défaut de harengaison, faire quelques prises sur les pirates<sup>78</sup>. Mais la grande pêche dans la mer du Nord devenant impossible, il ne leur resta plus que la petite pêche dans le Pas de Calais, et encore y furent-ils constamment attaqués par les corsaires hollandais, surtout ceux de Flessingue<sup>79</sup>. En 1573, en un suprême effort, les Dunkerquois armèrent à leur compte le *Haze-wind* (Lévrier) pour le convoi de la pêche, avec Cornille Wieux comme capitaine et Antoine Bard pour maître<sup>80</sup>. Néanmoins, telle était la peur des pêcheurs qu'ils n'osèrent se rendre sur les lieux de pêche et que le bateau de convoi dut regagner son port d'attache<sup>81</sup>. L'année suivante, les pêcheurs flamands, bien que tous rangés sous l'escorte du navire de guerre dunkerquois, furent implacablement pourchassés par les pirates néerlandais<sup>82</sup>. La flotte royale ou *armada* de sept navires, que la vice-amirauté rassembla à Dunkerque en 1575, ne leur fut pas d'un plus grand secours, car elle ne sortit que pour se réfugier dans les ports de la côte<sup>83</sup>. Seul le corsaire anglais Guillaume Cotton, que avait reçu du gouverneur espagnol, Don Luis de Requesens, des lettres de marque, donna la chasse aux rebelles et ramena de nombreuses prises à Dunkerque et à Nieuport<sup>84</sup>.

La pêche devint de nouveau possible en 1576, quand les XVII

77. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, t. IV, p. 358, n° 2550 : acte du 16 avril 1572. — E. VLIETINCK, *op. cit.*, p. 183-184.

78. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 173. Les autres pêcheurs, maîtres et matelots, avaient été enrôlés pour servir à Anvers sur la flotte royale.

79. Nombreux renseignements à ce sujet dans la Chronique flamande de Dunkerque, œuvre d'un dunkerquois anonyme qui relate les événements de la ville entre 1465 et 1474 (plus haut, note 75).

80. « T voornomde convoyscip deser stede (Dunkerque), t welcke ghenaeint was den Aze-wynd, de capitein Cornelis Wieux, de scippere Anthéunis Bard, wel voorzien van boodsghe-sellen, artillerye ende alderande ammunitie, wel by de seyleen... » PIOT, *op. cit.*, p. 474, sous l'année 1573. — Cf. aussi DERODE, *op. cit.*, p. 217 : extraits du compte communal de 1573.

81. Den 11sten der selve maent van Octobre t selve jaer 1573 wiert alhier binnen de havene gebrocht t convoyscip der visscherie deser stede van Dunckerke, dewelcke in t diep watre niet en voer, alzo zy van ouden tyden jaerlicx was ghecostumeert van doene, unt causen ende vreesse der meniche van pyraten... » PIOT, *op. cit.*, p. 437.

82. « Up Sinte Lucasdach, 18den voorzyde maent van Octobre t selve jaer 1574 zo quaemen de pyraeten ende rebellen van Vlissinghe met acht schepen... meenende de gheheele visscherie deser stede van Dunckerke, metgaders t convoyscip, te schenden ende af te werpen, alwaer ook onder laeghen diverssche visschers van Nieuport, Oosthende ende oock de Fransche visscherie in grootte getaele... » *Ibid.*, p. 505.

83. Cornille Wieux fut nommé commandant de l'armada dunkerquoise. *Ibid.*, p. 516

84. L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Coutumes de la ville et du port de Nieuport* (Bruxelles, 1901), p. 28-29 : lettres de marque délivrées par Don Luis de Requesens à Guillaume Cotton, Anvers, 11 avril 1575. — *Ibid.*, p. 359 : acte réglant la confiscation des prises — deux navires — faites par Cotton (7 novembre 1575). — E. VLIETINCK, *op. cit.*, p. 199.



Provinces eurent conclu la fameuse Pacification de Gand et quand les États Généraux se furent accordés pour établir à Dunkerque un Conseil ou Cour d'Amirauté<sup>85</sup>. Dès 1579, pourtant, la sécession des provinces du Nord rendit de nouveau nécessaire la protection de la pêche. Les villes maritimes flamandes, qui s'étaient prononcées pour les rebelles, résolurent en 1580 d'utiliser à cette fin deux navires de guerre équipés par Dunkerque<sup>86</sup>. Mais Dunkerque, comme Nieuport, tomba en 1583 aux mains du nouveau gouverneur espagnol, Alexandre Farnèse, tandis qu'Ostende restait au pouvoir des rebelles<sup>87</sup>. Et si Farnèse laissa subsister à Dunkerque le Conseil d'Amirauté, ce fut pour en faire un instrument de guerre, d'abord contre les insurgés néerlandais, ensuite contre l'Angleterre. Les Hollandais n'en restèrent pas moins maîtres des terrains de pêche dans la mer du Nord, et le désastre de l'Invisible Armada (1588) marqua, pour Dunkerque, la fin du convoi de la pêche.

Pendant cent cinquante ans, les Dunkerquois s'étaient efforcés, d'abord suivant les nécessités, ensuite presque annuellement, de convoier leurs pêcheurs en équipant un ou plusieurs navires de guerre, qui s'étaient également adonnés, à l'occasion, à la course. Bien que ces bateaux eussent souvent été incorporés dans la flotte des États de Flandre ou dans celle de l'amirauté impériale ou royale, les Dunkerquois avaient pourtant conservé, comme les autres villes maritimes, le contrôle et la gestion de leur force navale. Ainsi, au cours des générations, s'étaient formés des pêcheurs intrépides et de vaillants capitaines, forts d'une tradition maritime et militaire qui survécut au convoi de la pêche. Après la libération d'Ostende (1604) et le trêve de Douze ans (1609-1621), apparut une nouvelle génération de marins dunkerquois, désormais entièrement adonnés à la guerre de course, aux dépens de ceux qui leur avaient enlevé la grande pêche. Telle est l'origine de l'épopée maritime dont l'apogée devait être atteinte sous Jean Bart.

Roger DEGRYSE.

85. H. MALO, *op. cit.*, t. I, p. 181-183.

86. E. VLIETINCK, *op. cit.*, p. 219.

87. Dunkerque tomba le 16 juillet 1583.