

LES FACADES MARITIMES ET LES PORTS DE LA FLANDRE DU Vème AU XIIIème SIECLE

par Gérard SIVERY, Professeur à l'Université de Lille III

La Flandre au Moyen Age possède deux façades maritimes vivantes : la façade septentrionale, celle du Zwin avec Bruges Damme et celle de l'Escaut avec Gand Dendermonde, Rupelmonde et Anvers qui a été longtemps flamande, et la façade située au sud de la Flandre, avec Saint-Omer, puis Gravelines, Dunkerque et Nieuwport. Ces ports ont d'ailleurs pris la succession de ports situés plus au sud : Boulogne, Quentovic, Montreuil-sur-Mer, ports qui ont parfois appartenu au comté de Flandre, notamment sous Arnould Ier, Comte de Flandre de 918 à 965 (1).

Trop souvent, l'histoire des activités maritimes de la Flandre se résume en l'étude du commerce portuaire de la façade septentrionale, alors que, jusqu'à la fin du XIIIème siècle, ce sont les ports du sud de la Flandre et de ses marges qui dominent : du Vème au Xème siècle, Quentovic qui succède à Boulogne, puis de la fin du Xème siècle jusqu'au dernier quart du XIIIème siècle, Montreuil-sur-Mer, Saint-Omer et Gravelines. Enfin, ce n'est que dans le dernier quart du XIIIème siècle, que les ports du Zwin arrivent au premier rang avant d'être dépassés par Anvers, dans la seconde partie du XVème siècle.

Donc, jusqu'à cette fin du XIIIème siècle, il n'y avait pas de prépondérance de la façade septentrionale. Et même, jusqu'au début du XIème siècle, seuls, les ports du sud de la Flandre, au sens large il est vrai, ont eu une notable activité.

Ensuite, la façade Nord s'éveille, mais lentement. Les Comtes de Flandre ne choisissent pas et favorisent également l'aménagement des deux complexes au nord et au sud, qui ont autant de possibilités d'avenir.

Pendant une longue période, jusqu'au milieu du XIIIème siècle, marchands étrangers et capitaux, arrageois surtout, préfèrent le complexe du golfe de l'Aa, Saint-Omer, puis Gravelines. La situation se retourne ensuite, à l'occasion de la grande crise des années 1260-1270. Banquiers arrageois et marchands italiens, rejoignent les négociants allemands de la Hanse des villes allemandes, à Bruges et Damme, et lancent le complexe du Zwin.

La concurrence n'est pas la seule explication à cette instabilité et à cette mutation des circuits commerciaux. Il ne faut pas oublier, que pendant une grande partie du Moyen Age, la Flandre et les principautés voisines sont des pays neufs, même quand ils sont devenus, selon l'expression de Guy Fourquin, l'un des deux grands pôles économiques de l'Occident médiéval, le pôle industriel (2). Elles gardent d'ailleurs longtemps certains aspects des pays neufs, notamment dans le secteur de l'administration ecclésiastique.

Ce n'est qu'au XVIème siècle que des évêchés en nombre suffisant, sont créés, et il faut même attendre le XXème siècle pour que soit établi le siège épiscopal de Lille. Ce caractère de pays neuf se remarque aussi dans le lent développement des façades portuaires et dans l'apparente indécision des implantations dominantes. Mais il faut tenir compte aussi des possibilités de communications, notamment du réseau fluvial, et de la présence d'un arrière-pays plus ou moins pourvu d'activités du secteur secondaire. En outre, la mise en valeur des zones côtières est surtout venue par voie de terre, donc du sud vers le nord.

I. - LES FACADES PORTUAIRES PENDANT LE HAUT MOYEN AGE

Le bouleversement par les deux vagues successives d'invasion a été grand. La première vague, celle des invasions germaniques des IVème et Vème siècles, a ralenti le commerce, modifié les circuits commerciaux, remplacé Boulogne par Quentovic, mais a créé peu d'établissements nouveaux. La seconde vague, celle des Wikinds, pendant la seconde moitié du IXème siècle, a provoqué un recul passager du renouveau commercial, ainsi que la disparition provisoire ou définitive, de centres de négoce situés soit près de la mer, soit à l'intérieur.

Après la fin des invasions scandinaves, des sites anciens revivent, des implantations nouvelles apparaissent : le problème du rôle précis des Wikinds, par la mise en circulation d'une partie de leurs butins, et des Frisons dans ce nouvel essor reste ouvert. Mais un fait est indiscutable : l'impact de l'activité textile grandissante.

L'instabilité des ports s'accompagne d'une variation précoce des grands axes commerciaux. A l'époque gallo-romaine, le trafic était nettement orienté ouest-est. A l'exception du négoce et des relations qui partaient de Bavay vers Reims, le sud de la Gaule et de l'Italie, les grands déplacements dans nos régions concernaient les légions et les marchands qui les accompagnaient. Ils circulaient entre le limes rhénan et l'île de Bretagne. Cet axe principal Boulogne-Thérouanne-Cassel-Tournai, rejoignait à Bavay les routes qui conduisaient à Cologne, Tongres, Trèves et Cambrai.

Au nord-est de cette route, le pays était peu peuplé. Les villes romaines y étaient peu nombreuses. Des fouilles récentes n'ont révélé que de maigres *castra* à Gand et Oudenburg Anvers, par exemple.

L'Escaut et l'axe nord-sud ne comptaient guère. Ils échappaient alors au grand trafic international et ne connaissaient que des échanges strictement locaux.

Les grandes invasions germaniques bouleversèrent les données. Les Francs s'installèrent aisément au nord de la Flandre. D'autres peuples germaniques achevèrent de ruiner les premiers établissements septentrionaux. Les échanges végétèrent, le commerce se restreint. A cause de l'arrêt presque total des relations avec la Bretagne, il s'étiole. Boulogne (Bolonia ou Gesoriacum), siège de la Classis Britannia, est remplacée par Quentovic, portus de la Canche, quand le négoce reprend avec les îles britanniques. Mais l'axe nord-sud s'éveille vraiment. L'essor est plus précoce dans la région mosane,

— où il est déjà vif dès la période mérovingienne —, que dans la vallée de l'Escaut (3).

Certes, Cambrai devient assez vite siège d'un évêché (fin du VI^e siècle). Mais il faut attendre l'époque carolingienne pour que le réseau scaldien connaisse son premier essor commercial. La vie part du cœur de l'Empire carolingien entre Escaut et Rhin et se diffuse peu à peu à des degrés divers. Le sud est plus actif que le nord. Valenciennes et Condé apparaissent entre Cambrai et Tournai, Lambres, sur la Scarpe entre Arras et Tournai. Plus au Nord, Gand, Anvers revivent, mais beaucoup plus comme centres administratifs que par le négoce. Bruges est alors connu comme centre militaire avec son *castrum*. Dans les régions flamandes et dans celles qui sont voisines de la Flandre, les villes qui naissent ou renaissent, les *villae* carolingiennes, comme les *villae* des abbayes, fondées souvent dans les vallées et parfois dès l'époque mérovingienne, relancent l'activité (4).

Le dispositif de la façade septentrionale qui commence à se mettre en place, et la mise en valeur de la Flandre septentrionale qui s'amorce, ne doivent pas faire oublier le sud de l'espace flamand, et notamment Quentovic, qui est de loin le grand port de la région. Son tonlieu est l'un des plus forts de l'Empire carolingien, marchandises et pèlerins circulant entre l'Angleterre et l'Empire passent par Quentovic. Dans tout le monde carolingien, c'est probablement le trafic international le plus considérable (5).

Mais, les invasions normandes brisent ce premier élan et entraînent le déclin de centres secondaires de l'intérieur (Thérouanne, Cassel, Bailleul), ruinent définitivement Quentovic. Saint-Omer et Montreuil-sur-Mer en profitent. Dotées de petites forteresses édifiées contre les Normands à la fin du IX^e siècle, elles prennent la place, et anéantissent provisoirement Bruges et Gand. A la fin du X^e siècle, Douai prend la succession de Lambres.

Vers la fin de l'An Mil, l'essor démographique, l'essor commercial, notamment, grâce aux liens avec les pays de l'Escaut et le négoce des Frisons et Scandinaves vers la Baltique et au-delà, redonnent vie à Gand et Bruges. Le commerce avec l'Angleterre permet le développement de Saint-Omer et de Montreuil-sur-Mer, longtemps seul port capétien. Mais, la Flandre intérieure reste dangereusement vide et des dangers de dislocations du Comté se signalent. Les Comtes de Flandre, veulent alors créer un courant de peuplement dans la dorsale, entre l'Escaut et les zones maritimes du Nord selon l'hypothèse de Dhondt. Même, si le courant de peuplement commence à se faire plus ou moins spontanément, les Comtes de Flandre établissent systématiquement des châtellenies, édifient ou réparent des castra, et lancent ou protègent des foires.

Sous Baudouin V, dit de Lille (1037-1067), se constitue un nouveau réseau urbain et les premières mentions certaines d'Ypres, rattachée à Bruges par l'Yperlée, de Lille, point de départ de la navigation de la Deule, et rattaché ainsi au réseau scaldien sont signalées vers 1050.

Dès la fin du XI^e siècle, les grandes foires de Thourout et Messines sont connues ; celles de Lille et Ypres le sont au début du XII^e siècle. Les Italiens viennent aux foires. Le contact avec les pays méditerranéens, considérablement affaibli depuis plusieurs siècles, reprend vigueur. Ces foires flamandes dont le cycle aide le commerce, risqueraient de favoriser beaucoup plus l'axe nord-sud, et la façade maritime septentrionale, si, l'essentiel du commerce avec les Italiens et les diverses contrées du royaume de France et de l'Empire, ne se faisaient surtout par voie de terre (6).

Ce caractère du négoce permet à la façade côtière sud de la Flandre de ne pas trop souffrir du retard apporté à la mise en place de son organisation. Il suffit de rappeler ici les mouvements de la mer, les transgressions et les retraits (7). Mais, peu après l'an mil, la troisième transgression dunkerquoise agrandit l'estuaire formé par les rivières Oye et Hem et le bras le plus occidental de l'Aa. Au fond de son golfe, le rôle de Saint-Omer grandit d'autant plus que le grand métier à tisser, né probablement vers Ypres, au milieu du XI^e siècle, réclame de la laine à fibres longues, que les moutons anglais peuvent fournir. Une fois encore, le commerce de la façade méridionale est prépondérant.

II - LES FACADES PORTUAIRES AUX XII ET XIII^e SIECLES.

Deux périodes très distinctes se partagent ces XII^e et XIII^e siècles. La première jusqu'au milieu du XIII^e siècle voit l'aménagement des deux façades, mais avec des résultats plus favorables pour les ports du Sud de la Flandre. La seconde voit au contraire le début des grands succès du complexe portuaire septentrional.

Philippe d'Alsace, comte de Flandre, associé à son père, le comte Thierry, dès 1157, devient seul comte de 1168 à 1191, et veutachever la mise en valeur de l'espace flamand. L'ensablement du golfe de Saint-Omer rend nécessaire la création de nouveaux ports pour le commerce très actif avec l'Angleterre, notamment pour la laine, les draps et le vin. Philippe d'Alsace fonde de nouveaux ports : Gravelines, Dunkerque, Nieuwpoort. Le succès s'affirme vite, notamment pour Gravelines. Trop souvent, l'attention des historiens s'est portée vers les ports de la façade septentrionale : Bruges, Damme et les autres ports du complexe du Zwin. Cependant, les historiens belges ont montré que Saint-Omer l'emporta sur les autres ports Flamands, Bruges compris, avant 1200, et que l'on sait assez peu de chose sur Bruges avant 1250. L'essor des ports septentrionaux n'est vraiment manifeste qu'à partir de la grande crise. Celle-ci, vers les années 1260, ébranle l'économie du grand axe Flandre-Italie, bassin oriental de la Méditerranée. C'est la fin de la domination de l'Occident sur l'Empire byzantin (1261) et l'aggravation des difficultés dans ce qui restait des états latins de Syrie-Palestine. En Occident, l'essor des villes provoque une demande croissante de produits alimentaires. Selon les récoltes, et les possibilités d'importation vers des régions productrices de plus en plus éloignées, les crises cycliques des prix du froment, déjà connues dans l'Euro-

pe du nord-ouest au milieu du XII^e siècle, gagnent maintenant d'autres régions, signes d'une activité commerciale très vive. Ce sont aussi les premiers symptômes de perturbation des industries textiles urbaines, et du déclin des foires de Champagne. Les faillites des marchands et des compagnies italiennes sont fréquentes. Malgré certaines tentatives, ce ne sont pas les ports du sud de la Flandre, qui captent l'essentiel du trafic maritime grandissant. La jonction du commerce Italie-Mer du Nord-Hanse se fait dans les avantports de Bruges. Mais cela c'est la situation vers 1300. Au contraire, pendant la première moitié du XIII^e siècle et même, au moins pour une part du trafic, jusque vers 1265-1270, la place prépondérante du commerce maritime semble bien être Gravelines qui prend la succession de Saint-Omer. C'est cette partie de l'histoire maritime flamande, qu'il faut essayer de dégager. Trop souvent est oublié le grand projet de Philippe d'Alsace et de ses successeurs, qui rencontrent d'ailleurs l'appui des banquiers arrageois, lançant pour un temps leurs capitaux dans l'armement naval de Gravelines.

L'examen détaillé des faits est nécessaire. Au cours du XII^e siècle, les marchands de Saint-Omer ont joué le rôle déterminant dans le commerce des laines anglaises. Telle est au moins l'indication donnée par les documents qui subsistent. L'exemple de Guillaume Cade, un homme d'affaires de Saint-Omer est célèbre. Dès 1165, il achète toute la production de laines des grands domaines anglais du Yorkshire, appartenant au Comte d'Aumale. Il s'associe ensuite à son frère Eustache et son fils Arnould. La société familiale a son siège à Saint-Omer et une succursale permanente à Londres.

Il est l'un des principaux banquiers du Roi Henri II Plantagenêt, pendant les dix premières années de son règne. Le trésor de ce Roi, lui rembourse 5 000 Lb.. Les Cade prêtent aussi de l'argent à des Barons, Evêques, Abbés et à de plus humbles personnes. Toutefois, le départ de leur fortune est bien le commerce de la laine. Les profits sont investis dans les prêts.

Pour maintenir cette domination sur le commerce de la laine, comme pour l'exportation des draps en Angleterre, il faut de bons ports. La phase régressive de la mer, à partir du second quart du XI^e siècle, succédant à la troisième transgression dunkerquoise, comble en partie l'estuaire. Le golfe de Saint-Omer s'ensable. Pour disposer de nouveaux ports, il reste soit la sortie de l'estuaire, soit la côte. Philippe d'Alsace a d'ailleurs eu une politique systématique de l'équipement portuaire, tant au nord qu'au sud de la Flandre : création de Damme et Biervliet au Nord de Nieuwport, Mardyck, Dunkerque et Gravelines au sud.

A. Verhulst a montré que dans le sud, les Comtes de Flandre du XI^e siècle avaient donné des bergeries aux Abbayes. Robert II ; entre 1109 et 1111, avait ainsi cédé une bergerie à l'Abbaye de Saint-Bertin, dans une partie du territoire de Gravelines. Déjà, en 1101, se signalent à Gravelines un petit port et un tonlieu comtal. Mais l'emplacement n'était pas excellent. Il n'y avait probablement qu'un simple lieu d'embarcation et surtout l'espace manquait pour planter une nouvelle ville. Alors le Comte Thierry d'Alsace (1128-1168), puis son fils Philippe, associés dès 1157, cherchent

avec persévérence, pour fonder la nouvelle ville de Gravelines, à récupérer la bergerie, recouverte partiellement par des dunes. Ce sont précisément ces dunes qui servent d'argument aux Comtes. La charte de donation précisait, que toute terre envahie par la mer, devait faire retour au domaine comtal. Ce même principe, est appliqué quelques années plus tard pour Nieuwpoort, à l'embouchure de l'Yser. En 1157, Thierry d'Alsace, qui s'est emparé de la bergerie de Saint-Bertin, part à la Croisade, et donne à son fils l'ordre de la restituer. C'est chose faite en 1159, car Thierry d'Alsace, à son retour donne une charte, confirmant la concession des dunes, à l'Abbaye. Mais en 1161, le Comte Thierry d'Alsace a repris les dunes et en 1163, un accord est conclu avec l'Abbé de Saint-Bertin, qui reçoit 100 sous de rente annuelle. C'est ainsi qu'en 1163, une nouvelle ville, "*novus burgus*" s'installe. La charte de fondation n'a pas été conservée, mais, une charte du 21 février 1164, est donnée à Saint-Omer, par Philippe d'Alsace, son père Thierry étant reparti à la croisade, cette même année.

Cette charte, garantit aux bourgeois de Saint-Omer, la liberté commerciale à Gravelines et les exemptes de la juridiction des échevins de la nouvelle ville, tant en matière criminelle que civile mais, elle réserve à ces mêmes échevins, une part sur les droits du marché. La volonté de lier Gravelines à Saint-Omer est nette. Un avant-port s'impose pour remplacer Saint-Omer, mais les négociants de cette ville entendent sauvegarder leurs droits. La politique de Bruges envers Damme est analogue.

Le succès de la nouvelle fondation de Gravelines est rapide. Entre 1179 et 1183, le Comte Philippe obtient de Saint-Bertin, le reste de la bergerie de Saint-Willibrod contre 20 Lb. de rente, assignée sur les recettes comtales de Furnes.

D'autre part Robert d'Aire, conseiller écouté du jeune Philippe d'Alsace, est l'auteur d'un vaste plan d'aménagement et de mise en culture de la partie de la plaine maritime, située au Sud de Gravelines et de Bourbourg, dont le village de Cappelbrouck, fondé à cette occasion est le centre.

Nieuwpoort est fondé aussi en 1163, grâce à l'usurpation d'une bergerie envahie par les dunes, appartenant à Notre-Dame de Bourbourg (8).

Après la mort de Robert d'Aire en 1174, Philippe poursuit la politique d'aménagement. Il fonde Damme en 1180 ; Dunkerque et Biervliet en 1183. La charte de fondation précise bien que les habitants du nouvel "oppidum" de Dunkerque sont pris sous la protection du Comte, et qu'ils sont exemptés et affranchis de tous droits et tonlieux, à l'exception de celui de Saint-Omer. Mais une paroisse existait déjà à Dunkerque car en 1067, le Comte Baudouin V donnait à l'Abbaye de Saint-Winoc, le droit d'y percevoir la dîme (9).

Ce n'était qu'une humble bourgade de pêcheurs, s'installant sur des sols libérés par la régression de la mer. Au contraire, en 1183, une véritable ville est fondée et Philippe d'Alsace ne laisse plus qu'un tiers de la dîme à l'Abbaye, tandis que le second tiers est attribué au curé de Dunkerque, et le troisième aux pauvres de la cité. Cette fondation réussit et au début du XIII^e siècle, Dunkerque figure parmi la trentaine des principales cités

flamandes, qui font serment de fidélité envers le Roi de France et se portent garants de l'obéissance et de la fidélité des Comtes de Flandre. Par exemple, en décembre 1226, après le couronnement de Saint-Louis, et en 1238, lors du remariage de la Comtesse Jeanne de Flandre avec Thomas de Savoie. Les mêmes expressions sont employées à Dunkerque et aussi pour les autres villes : "Sécurité faite au Roi par les échevins et toute la communauté de la ville de Dunkerque" (10).

Ville constituée avec ses pouvoirs, Dunkerque ne connaît encore qu'un essor relatif. Gravelines, lancée plus tôt, et mieux placée par rapport à Saint-Omer, voit au contraire son influence grandir. Pendant la première moitié du XIII^e siècle et même un peu au-delà, elle se développe plus vite que Damme et les ports de l'Escaut. Philippe d'Alsace avait tenu à organiser la façade septentrionale et la façade méridionale. Certes, il avait implanté plus vite de nouveaux ports au Sud, avec la fondation de la nouvelle ville de Gravelines et celle de Nieuwpoort, précédant de près de 20 ans le lancement de Damme. Mais, fidèle à une politique assez constante des chefs des principautés territoriales des anciens Pays-Bas, il avait laissé le maximum de liberté économique aux villes et à leurs hommes d'affaires. Ses successeurs l'imitent. Les interventions directes sont rares et, quand elles existent, elles sont souvent orientées vers la sauvegarde de la liberté personnelle et vers la liberté de commerce des marchands flamands ou étrangers.

L'intérêt du pouvoir comtal réside en une Flandre prospère. Ils laissent par exemple, les capitaux s'implanter là où les banquiers espèrent tirer le profit maximum, et le plus rapide.

C'est ainsi que les capitaux arrageois prennent le relais de ceux de Saint-Omer pour le commerce maritime en Mer du Nord, et c'est bien à Gravelines que l'on voit d'abord leurs investissements. Les Arrageois présents depuis le milieu du XII^e siècle aux foires de Champagne, et à la fin de ce siècle à Gênes avec des Tournaisiens, des Lillois etc... avaient profité du commerce Flandre-Italie, notamment grâce aux exportations de draps arrageois et flamands, pour constituer de grosses fortunes. Leurs capitaux, grossis encore par les profits provenant des revenus fonciers, de la gestion des biens abbatiaux et de l'industrie textile, permettent aux négociants arrageois de devenir de plus en plus des banquiers au début du XIII^e siècle. On le sait notamment par les enquêtes ordonnées par Saint-Louis en 1247, pour ceux qui ont à se plaindre du pouvoir royal depuis un demi siècle, tant à cause des guerres que de l'administration royale.

Les Arrageois se plaignent certes des prises d'otages par Philippe Auguste et Louis VIII, et des lourdes rançons exigées pour leurs libérations. Mais, dans leurs réclamations au sujet des dommages de guerre, ils font connaître un aspect peu connu de leurs activités. Des hommes d'affaires Arrageois ou leurs héritiers, rappellent que les capitaux Arrageois se sont injectés dans l'armement naval, dans l'un des ports proches d'Arras, à Gravelines (situé à 90 kilomètres environ) au début du XIII^e siècle. Il se peut

d'ailleurs, que l'une des sources méconnues de la prospérité arrageoise, ait été précisément ce lien avec la façade maritime voisine. Ces capitaux se sont risqués aussi dans le commerce maritime. Les banquiers arrageois lancent parfois leurs capitaux, tantôt seuls, en achetant navires et cargaisons, se conduisant ainsi en véritables armateurs, tantôt ils s'associent à des armateurs de Gravelines.

Les faits rappelés par l'enquête de 1247, remontent à 1216. Louis, fils et héritier de Philippe Auguste, lors de son invasion en Angleterre, avait fait proclamer en Artois, que les marchands qui fourniraient en vivres son armée, recevraient le double de leurs investissements si leurs navires étaient perdus à cause de la violence des Anglais. Or, ceux-ci s'étaient emparés de plusieurs bateaux appartenant en totalité, ou en partie aux Arrageois. Gautier Paviot avait ainsi perdu un bateau, et les armateurs de Gravelines, qui étaient ses associés, plusieurs autres. Il réclame 500 Lb. p. pour lui et 3000 Lb. p. pour les armateurs de Gravelines. Les héritiers d'un autre Paviot, Baudouin, demandent 400 Lb. p. pour un navire rempli de blé et de draps, et ceux de Rentier le Potier 200 Lb. p. pour un autre chargé de vin (11).

Blé, vin, draps, voilà quelques-unes des activités du port de Gravelines. On apprend ainsi, que le négoce de la fortune des armateurs de Gravelines, ne sont nullement négligeables. Ajoutons-y le commerce du sel, la pêche, la laine, et l'on comprend mieux le rôle du nouveau port. Les entreprises des armateurs locaux, les apports des banquiers arrageois, expliquent le vif essor de cette frange maritime flamande. Pendant plus d'une cinquantaine d'années, le commerce de Gravelines et le négoce, qui se fait par l'intérieur, pénétrant en Flandre par les portes d'entrée du sud, c'est-à-dire Bapaume et Péronne, surpassent très nettement Bruges, Gand et Damme. L'importance des péages de Bapaume et Péronne est connue. Le tonlieu de Bapaume est vers 1200, beaucoup plus complexe que celui de Gand et Damme, au milieu du XIII^e siècle. En 1202, 176 produits sont recensés à Bapaume contre 28 en 1199 ; et 64 en 1271 à Gand, et 139 à Damme en 1252. Beaucoup de produits méridionaux et méditerranéens (épices, poivre, cannelle, gingembre, amandes, etc...) alors que les produits exotiques, ne sont signalés en grand nombre à Damme et Bruges, qu'à la fin du XIII^e siècle. L'enquête en 1202, sur le péage de Bapaume, montre que c'est bien par le sud qu'arrivent surtout les produits méridionaux, et indique deux autres portes : vers l'est, le Hainaut, et à l'ouest, le Boulonnais, la Normandie et la voie de mer (12).

Projeter l'intense activité de Damme et Bruges des années 1300-1330, au début du XIII^e siècle est une erreur. Le commerce du vin le montre encore davantage. Craeybeckx, a longuement prouvé l'importance de la côte sud de la Flandre et des villes proches. En 1209 par exemple, à la Rochelle, Jean sans Terre, autorise les marchands de Saint-Omer, cités en premier lieu, ceux d'Arras, Gand, Ypres et Lille, à faire le commerce dans les possessions Anglaises, et les Flamands importent des vins de Poitou, Aunis, Saintonge en Flandre et en Angleterre. En 1224, un navire de Gravelines chargé de vin

de Poitou, débarque sa cargaison à Porstmouth. En 1226, les Anglais relâchent un bateau chargé de vin de la Rochelle et appartenant à des bourgeois de Bergues Saint-Winoc et Saint-Omer. Mais, Saint-Omer se veut trop exclusif. Peu avant 1262, Saint Jean d'Angély et la Rochelle entrent en conflit avec Saint-Omer, qui prétendait établir une taxe d'importation. Comme Saint-Omer est entrée dans l'apanage artésien de Robert d'Artois, frère de Louis IX, et ne dépend plus du pouvoir comtal de Flandre, la Comtesse Marguerite profite de l'occasion et, en 1262, donne des priviléges aux marchands de la Rochelle, Niort, Saint-Jean-d'Angély, et en général aux Poitevins et Gascons fréquentant Gravelines. Elle prend sous sa protection, tous les "Français" qui font le commerce dans toute la Flandre et peuvent se déplacer librement à travers tout le Comté. C'est un gros avantage pour Gravelines, qui est ainsi la porte d'entrée privilégiée, pour les marchandises venues des ports atlantiques du royaume de France. Ce n'est qu'en 1331, que Damme obtient de tels priviléges. Mais, en fait, Gravelines profite peu de temps de cet atout. Car, à la fin du XIII^e siècle, ce n'est pas à Gravelines qu'abordent les galères Génoises, mais à Damme (13).

On peut ainsi mieux préciser l'essor de Gravelines. Jusque vers 1216, les marchands de Saint-Omer dominent le commerce avec l'Angleterre, et Gravelines, sert surtout d'avant-port pour cette ville et pour ses marchands tels que Florent le Riche. Mais Saint-Omer perd. Le rôle de l'ensablement n'est pas négligeable. Et des marins de Gravelines, aidés par les investissements arrageois, deviennent armateurs et négociants pour leur propre compte. Le rattachement de l'Artois au domaine royal puis sa constitution en apanage, accentue encore l'isolement de Saint-Omer. Le pouvoir comtal n'a plus intérêt à protéger les hommes d'affaires de Saint-Omer, qui font cependant preuve d'une longue résistance. Mais les rivaux sont de plus en plus nombreux. Douai, est la grande rivale pour le commerce de la laine et, en 1261, se joint à Gand, Dixmude et Cambrai. La présence de Gand montre, que l'arrivée de la laine par les ports méridionaux de la Flandre, commence à être concurrencée par leurs rivaux du Nord, d'autant plus, qu'une industrie textile vivante contribuait à la prospérité de Bruges et Gand, par exemple. Et, en 1275, Bruges, pour dominer le commerce de la laine forme la Hanse Flamande de Londres. Ypres, Bergues, Bailleul en font partie ; Gravelines profite encore de sa situation pour l'exportation des draps de Saint-Omer et aussi comme port, pour les marins et négociants de la Péninsule Ibérique. En 1267, des marchands de Castilles, Portugal, d'Aragon, de Navarre et de Catalogne sont présents à la foire de Lille. Ils sont déjà suffisamment organisés et influents pour obtenir, avec des Cahorsins et des Gascons, un tarif de faveur pour les taxes sur le transport de leurs marchandises. Ils sont passés par Gravelines, et n'envisagent que la possibilité de se diriger vers Bruges par la route qu'à partir de Lille.

Mais, le vif essor et la prédominance de Gravelines s'interrompt vers 1270. Les causes en sont multiples. Il faut tenir compte de la défaillance de Saint-Omer, de son rattachement plus accentué au royaume de France, et de l'absence pendant longtemps, d'un arrière-pays, doté d'une grande

activité textile, après le déclin et l'isolement de la draperie urbaine de Saint-Omer. L'interruption des communications avec l'Angleterre lors de la guerre Flandre-Angleterre de 1270-1274 n'est pas sans conséquence. En outre, les communications avec l'intérieur de la Flandre, notamment avec Lille, sont mauvaises.

Mais, ces causes immédiates ne sont pas les plus dangereuses pour le complexe portuaire méridional. Beaucoup plus grave est l'essor des villes du Nord de la Flandre. A l'essor démographique et de l'industrie textile, s'ajoutent les capitaux venus de l'intérieur. L'enquête de Saint Louis de 1247 montre que, dès le début du XIII^e siècle, des capitaux tournaisiens et douaisiens sont engagés sur le Zwin et dès 1213-1214, des Tournaisiens ont armé des bateaux à Damme. L'avantage de la grande artère fluviale, l'Escaut et ses affluents, est manifeste, d'autant plus que la jonction du Zwin à l'Escaut est chose faite, probablement dès la fin du XIII^e siècle, par le canal de la Lieve. Les capitaux Arrageois, après s'être dirigés en 1264 vers Calais, affluent en masse à Gand à partir de 1272 et à Bruges à partir de 1284. Les Arrageois ne se doutent pas qu'ils contribuent ainsi à l'essor de leur grande rivale : Bruges. Cette ville va les supplanter au XIV^e siècle comme grande place financière de l'Occident. L'équipement de Zwin se poursuit avec la fondation de Sluys en 1290. Abandonnant les foires de Champagne défaillantes, les Italiens et leurs compagnies commerciales et financières affluent dans les Comtés de Hainaut et de Flandre, mais beaucoup d'entre eux se fixent à Bruges, non à Gravelines. Ils y rencontrent les marchands de la Hanse germanique, dont l'avant-garde accorde à ces marchands venus du Nord, de gros avantages. Mais, un autre fait contribue à fixer les Italiens sur les bords du Zwin. Lorsque les premières galères génoises arrivent en Flandre, à la fin du XIII^e siècle, c'est à Damme qu'elles abordent. Et au cours du XIV^e siècle, c'est ce port qui est le point d'arrivée de leurs lignes régulières (15).

CONCLUSION

A la fin du XIII^e siècle le complexe portuaire du nord de la Flandre, mieux équipé, en relations plus aisées, grâce à l'Escaut, avec un arrière-pays plus actif, attire négociants et navires hanséatiques et Italiens ainsi que les capitaux venus du sud, d'Arras et d'Italie notamment, l'emporte sur le complexe du sud du Comté. Mais, jusque vers 1270, ce sont les ports du sud du Comté et de ses franges qui dominaient. L'histoire des façades maritimes flamandes ne s'arrête pas sur le constat de cet échec. Bien d'autres déplacements se préparent, avec Anvers et Dunkerque qui sont en plein essor à la fin du Moyen Age.

Gérard Sivéry.

NOTES

1. F.L. GANSHOF, *La Flandre sous les premiers Comtes*, Bruxelles, 1949, p. 23 et cf. pour l'ensemble de la période, E. COORNAERT, *La Flandre Française de langue Flamande*, Paris 1970.
2. G. FOURQUIN, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, 2ème édition, Paris, 1971, p. 269 sq.
3. Ch. PIETRI, *Histoire des Pays-Bas français*, dir. L. TRENARD, Toulouse, 1971, p. 45 sq., R. DELMAIRE, *La cité des Morins*, Arras, 1971.
4. F. VERCAUTEREN, *Etudes sur les civitates de la Belgique seconde de la fin du XIème siècle jusqu'à la fin du XIIème siècle*, Bruxelles, 1934, cf. recherches d'A. VERHULST, mise au point, Lille 1976.
5. H. PLATELLE, *Histoire des Pays-Bas...* op. cité, p. 66-67.
6. J. DHONDT, "Développement urbain et initiative comtale du XIème siècle", *Revue du Nord*, 1948, p. 133-146 ; G. SIVERY dans *l'Histoire de Lille*, dir. L. TRENARD, T.I, dir. G. FOURQUIN, Lille 1970, p. 151 sq.
7. R. BLANCHARD, *La Flandre*, Paris 1906 ; A. VERHULST, *Histoire du Paysage rural en Flandre*, Bruxelles 1966, p. 15 sq. ; J. SOMME, *Aspects morphologiques de la Flandre maritime du pléistocène au IVème siècle*.
8. A. VERHULST, Un exemple de la politique économique de Philippe d'Alsace : la Fondation de Gravelines (1163), dans *Cahiers de civilisation médiévale*, 1967, p. 15-28 ; H. VAN WERVEKE, *De economische politiek van Elsas*, dans *Medelingen... Kl. d. Letteren*, T. XIV, 1952, n°3 ; pour Saint-Omer, cf. Thèse de Alain Derville.
9. S. CURVEILLER, *Les grands problèmes de Dunkerque dans la Flandre Maritime au Moyen Age*, Mém. maîtrise dact., Lille, 1977, p. 120 sq., p. 156 ; cf. Inventaire analytique et Chronologique des Archives de la Chambre des comptes de Lille, Paris, 1866, n°154.
10. TEULET, *Layettes du Trésor des Chartes* (Arch. Nation.) T. II, Paris, 1861, n°1868, n°2622.
11. *Recueil des Historiens des Gaules et de la France*, T. XXIV, Paris, 1904, p. 254 ; G. SIVERY, *L'enquête de 1247 et les dommages de guerre en Tournaisis, en Flandre gallicante, et en Artois*, *Revue du Nord*, 1977, p. 7-18.
12. WARNEKOENIG-GUELDOFF, *Histoire de la Flandre*, Bruxelles 1835-1853, T. II, p. 460 et sq. ; J. FINOT, *Relations entre la Flandre et la France au Moyen Age*, Paris, 1894, p. 7 sq.
13. J. CRAEYBECKX, "Un grand commerce d'exportation : les vins de France aux anciens Pays-Bas", Paris 1958, p. 107 sq.
14. G. DEPT, "Les marchands Anglais et le Roi d'Angleterre (1154-1216)", *Revue du Nord*, 1926, p. 302-324 ; E. PERROY, *Le travail dans la région du Nord*, Paris 1063, p. 41 sq.
15. Ph. DOLLINGER, *La Hanse*, Paris 1964, p. 58-59.