

# LE PORT DE DUNKERQUE ENTRE TOURMENTES ET RÉUSSITES ÉCONOMIQUES

*Patrick ODDONE*

Les diverses légendes et hypothèses échafaudées au fil des siècles sur des strates de mémoire, ne permettent pas de déterminer avec précision les origines de Dunkerque. On suppose donc qu'un hameau de pêcheurs apparaît, vers l'an 800, à l'abri des dunes dans une crique naturelle laissée par le retrait de la mer. Ce village primitif, constitué autour de deux hameaux serait devenu « ville » vers 960 sous les auspices de Baudouin III, comte de Flandre, qui l'aurait alors entouré d'une palissade de bois. Mais la première mention écrite de l'existence d'une paroisse sur cette portion de territoire maritime figure seulement dans un texte de 1067. C'est donc cette date qu'il faut retenir pour inscrire Dunkerque dans une destinée qui va se confondre avec l'histoire tourmentée de la Flandre et forger sa culture maritime et marchande.

## **Philippe d'Alsace, fondateur**

Du IX<sup>e</sup> au XII<sup>e</sup> siècle, ce premier site de peuplement, constituant une simple bourgade, végète, faute de pouvoir résoudre le délicat problème de l'eau qui sera partiellement réglé par les travaux de drainage des sols initiés par les institutions monastiques. Survient alors l'intervention déterminante de Philippe d'Alsace (1168-1191) qui a parfaitement compris que l'avenir des villes réside dans leur capacité à afficher une puissance commerciale. Ce comte de Flandre éclairé donne non seulement à Dunkerque le droit de s'ériger en commune mais engage divers travaux pour stabiliser le cordon de dunes et crée une administration pour la maîtrise de l'eau. Il octroie surtout, en 1183, aux bourgeois de

---

NORD' - N°61 - JUIN 2013 - DUNKERQUE

cette nouvelle « cité flamande », l'exemption de certains droits de péage sur le trafic des marchandises. Seul problème : Gravelines est alors prédominant en sa qualité d'avant-port de Saint-Omer pour l'importation des laines anglaises et l'exportation de ses draps vers l'Angleterre. Dunkerque vit donc alors essentiellement de la pêche.

## **Dunkerque devient port**

À la fin du XIII<sup>e</sup> et au début du XIV<sup>e</sup> siècle, Dunkerque s'impose, suite à l'ensablement du havre de Gravelines, et devient, toujours alimenté par l'économie audomaroise, la plaque tournante du trafic vers l'Angleterre et la Hollande. Conjointement à l'essor de la ville qui, en 1311, obtient le privilège de s'administrer elle-même par la voie d'un corps municipal et judiciaire, le port dont l'activité majeure était jusqu'alors la pêche au hareng, développe ses relations commerciales. Les archives de la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> attestent l'importation de la cervoise d'Angleterre, de la bière de Hollande, du vin de la Charente puis du Bordelais, mais aussi du bois des pays nordiques et du fer de Suède. Quant aux exportations, elles sont issues des productions agricoles de la Flandre. Cette réussite économique ne tarde pas à s'afficher dans le paysage urbain, avec l'élévation de la fortification bourguignonne, hérissée de 28 tours, et la construction de l'imposant beffroi (1440).

## **Guerre et course**

L'activité maritime et portuaire reste cependant soumise aux fortunes de l'histoire et aux guerres que se livrent alors la France, la Hollande, l'Angleterre et l'Espagne. Dans ce contexte, certaines pratiques de piraterie et de brigandage, fort coutumières sur mer, commencent à se codifier pour donner naissance à la guerre de course visant à s'appropriier les navires et les cargaisons voguant sous pavillon ennemi. La flotte harenguière ayant été détruite lors de la révolte des Hollandais pour leur indépendance, les marins dunkerquois, restés fidèles à l'Espagne, deviennent corsaires dès 1567. Mais en termes d'infrastructures, le port se résume à deux jetées de 350 mètres de long et à un simple quai longeant la muraille bourguignonne. Ses possibilités nautiques demeurent bien modestes car les Espagnols ont seulement concentré leurs efforts sur le renforcement des défenses maritimes.

## **Port Vauban**

Après avoir racheté Dunkerque aux Anglais en 1662, Louis XIV s'empresse de confirmer tous les anciens droits et privilèges de la ville et, sur les conseils de Colbert, accorde l'entière franchise de son port, mesure qui permet de faire une redoutable concurrence au port d'Amsterdam. De plus, pour réglementer notamment la guerre de course, un édit royal institue en 1700 une chambre de commerce – la deuxième de France après Marseille – ayant pour mission « de