Les enquêtes littorales de 1665 et 1782 comme révélateur des jeux de pouvoir : entre attentes monarchiques et promotion locale. Les cas boulonnais et dunkerquois

The 1665 and 1782 Coastal Studies as Evidence of Power Games between the Monarch's Expectations and Local Promotion – The Cases of Boulogne and Dunkirk

Sébastien Martin et Christian Pfister

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/abpo/4096>

DOI : 10.4000/abpo.4096

ISBN : 978-2-7535-7720-6

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 18 décembre 2018

Pagination : 91-107

ISBN : 978-2-7535-7718-3

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Sébastien Martin et Christian Pfister, « Les enquêtes littorales de 1665 et 1782 comme révélateur des jeux de pouvoir : entre attentes monarchiques et promotion locale. Les cas boulonnais et dunkerquois », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 125-4 | 2018, mis en ligne le 18 décembre 2020, consulté le 28 février 2022. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/4096> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.4096>

Les enquêtes littorales de 1665 et 1782 comme révélateur des jeux de pouvoir : entre attentes monarchiques et promotion locale Les cas boulonnais et dunkerquois

Sébastien MARTIN

Maître de conférences en histoire moderne, HLLI-CRHAEL (EA 4030),
université du Littoral-Côte d'Opale

Christian PFISTER

Maître de conférences honoraire, HLLI-CRHAEL (EA 4030),
université du Littoral-Côte d'Opale

Les XVII^e et XVIII^e siècles forment un temps fort de l'appropriation du littoral par la monarchie française qui cherche à soumettre le rivage, selon la fameuse expression d'André Zysberg¹. Inutile d'y revenir. L'action de l'État se manifeste dans ce cadre par une série d'enquêtes dont la richesse informative vise à bâtir un savoir officiel – un savoir d'État – qui préside à la rédaction de grands textes réglementaires, à l'élaboration d'une politique économique, et à la prise de possession d'espaces délaissés jusque-là par la puissance royale. L'heure est aussi à la militarisation des littoraux, à l'intégration de ces espaces frontières ô combien stratégiques parce que sièges de la puissance navale et commerciale revendiquée par la France et points d'appuis indispensables à la projection océanique dont Richelieu, puis Colbert, entendent doter le royaume.

Le littoral boulonnais et flamand, de Boulogne-sur-Mer à Dunkerque, est à la croisée de ce grand dessein « pour la gloire du roi et le bien de l'État » et de la nécessaire politique d'intégration de territoires fraîchement conquis par la France à partir de 1558. Boulogne devient française à cette date, puis

1. ZYSBERG, André, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans ACERRA, Martine, POUSSOU, Jean-Pierre, VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, ZYSBERG, André (dir.), *État, Marine et Société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 1995, p. 439-455.

Dunkerque en 1662, et le reste de la Flandre maritime en 1678². Les enjeux relatifs au littoral du nord du royaume sont donc doubles et présentent de multiples dimensions politiques, économiques, et militaires. Dunkerque, par exemple, est à la fois une place portuaire et un site militaire stratégique à proximité des arsenaux anglais et hollandais. Avec Boulogne, Calais et Gravelines, l'ensemble forme un chapelet portuaire qui présente un potentiel militaire dont l'importance se mesure à l'âpreté des conflits suscités par sa possession : Calais est libérée tardivement de deux siècles d'occupation étrangère en 1558 ; Dunkerque est prise à l'Espagne en 1646, perdue en 1652, puis cédée à l'Angleterre, pour être finalement rachetée par la France. Sans compter qu'à partir des années 1660, le projet d'un port militaire face à l'Angleterre constitue l'arrière-plan des évolutions que connaît la ville³. Le potentiel économique du littoral boulonnais et flamand n'échappe pas non plus à Colbert qui perçoit l'intérêt de mieux valoriser la pêche locale et les trafics commerciaux auxquels participent nos ports. À ce titre, Dunkerque est envisagée comme une porte d'entrée vers le bassin des mers du Nord, ses ports, ses trafics, ses *naval stores*. Territoires fraîchement conquis, aussi. En Flandre, la modeste antériorité de la présence française impose à la royauté de se documenter sur une région jalouse de ses particularités dont la préservation a toujours relevé de l'acte politique. Outre les inspections sur le littoral, la monarchie recommande donc à ses administrateurs de s'informer, de connaître, de découvrir la région. Pour le début du règne de Louis XIV, les mémoires d'Hue de Caligny et de Barentin sont le fruit de cette volonté⁴. Les détails dont fourmille la correspondance des agents du roi témoignent à cet égard de la même logique.

À la fin du XVIII^e siècle, lorsque Daniel Chardon se rend à Dunkerque, la situation est en apparence différente : la Flandre est solidement rattachée au royaume ; le centre de gravité militaire de la Manche s'est déplacé vers l'ouest, vers la Normandie avec le complexe portuaire Le Havre-Cherbourg⁵ ; Dunkerque est un port moyen à l'échelle du royaume, privé de toute vocation stratégique depuis le traité d'Utrecht (1713). Or les apparences sont

2. LOTTIN, Alain et GUIGNET, Philippe, *Histoire des provinces françaises du Nord*, Arras, Artois Presses université, 2006, p. 196-205.

3. MARTIN, Sébastien, « L'arsenal de Dunkerque au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg », *Revue du Nord*, n° 415, tome 98, 2016, p. 257-276.

4. Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), Nouvelles Acquisitions Françaises, 4251, « Mémoire concernant la Flandre flamingante ». L'ingénieur militaire Hue de Caligny est en réalité l'auteur du mémoire sur la Flandre flamingante présenté en 1698 comme étant de la main de Demadrys et il est versé au dossier de l'enquête du duc de Beauvilliers. Quant au mémoire de Barentin, il reprend pour l'essentiel ce même texte l'année suivante (GORIS, Jean-Marie, *Dunkerque et la Flandre maritime sous Louis XIV, Édition critique du mémoire pour l'instruction du duc de Bourgogne*, Dunkerque, Revue Historique de Dunkerque et du Littoral, hors-série n° 7, 2008).

5. Bien que Cherbourg en soit encore à l'état de projet en 1782, l'attention des autorités se porte pour l'essentiel sur la Normandie, au détriment de Dunkerque qui est rapidement écarté des sites susceptibles d'accueillir le port militaire qui manque à la France face à l'Angleterre.

trompeuses, car sur le littoral flamand, les particularismes locaux persistent avec une vivacité qui rappelle la nature des relations entre la monarchie et les pays d'États ; vivacité d'autant plus naturelle que le reste de la Flandre jouit avec les Habsbourg d'une réelle autonomie administrative et d'une charge fiscale nettement moins lourde. Ici, la défense de cette réalité repose sur un goût prononcé pour le discours, spécialement lorsque la franchise portuaire est en jeu, comme par exemple en 1717 lorsque les Dunkerquois préfèrent sauver cet avantage et ne pas profiter des dispositions des lettres patentes autorisant le « commerces des isles⁶ ». Plus largement, les ports du Boulonnais et de Flandre se distinguent par leurs activités de pêche et un commerce à double dimension, à la fois connecté aux trafics européens et très local, parfois illicite avec le smogglage⁷. Par ailleurs, les armements corsaires ne peuvent être ignorés, car renaissant à chaque conflit, ils entretiennent l'idée que la région reste éminemment stratégique, fer de lance de l'offensive contre l'Angleterre.

Dans cette région où la Manche est une mer pour deux royaumes, où la frontière est tout à la fois inventée et impensée par les hommes, les symboles occupent donc une place de choix⁸. Dans ces conditions, les enquêtes peuvent être questionnées au regard des représentations, car la monarchie est tributaire des interlocuteurs qui les véhiculent et qui en sont aussi les premiers bénéficiaires. Les éléments de langage utilisés pour répondre au roi ne sont pas anodins. Il faut en effet satisfaire les attentes de l'État monarchique et assurer en même temps la promotion ou la sauvegarde des intérêts locaux.

Autour des enquêtes en Flandre et Boulonnais

Parmi le bouquet des grandes enquêtes examinées dans le cadre des travaux du groupe de travail LETO, deux peuvent être prises en compte ici : l'enquête de 1665 sur les havres de France, confiée aux officiers des sièges d'Amirauté, et l'enquête de Daniel Chardon sur les Amirautés en 1782⁹. Le cadre retenu est celui du département maritime de Dunkerque et celui des amirautés de Dunkerque, Calais, et Boulogne, pour s'en tenir aux trois grands ports de la région¹⁰.

6. PFISTER, Christian, « Dunkerque sous la Régence : un collapsus à cerner », *Revue du Nord*, tome 97, 2015, n° 412, p. 822-824.

7. Du néerlandais « smokkelaer », le mot désigne un trafic illicite entre la France et l'Angleterre consistant à introduire outre-Manche des marchandises sans acquitter les fortes taxes imposées par les douanes anglaises.

8. MORIEUX, Renaud, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2008.

9. Service Historique de la Défense, Vincennes (désormais SHD, Vincennes), SH 48, et Archives nationales, fonds marine (désormais Arch. nat., marine), C4 174.

10. Signalons que Gravelines accueille officiellement un siège d'amirauté de 1658 à 1671, date du transfert de l'institution à Dunkerque dans le contexte de l'immédiate approche d'une guerre contre les Provinces-Unies. Au printemps 1665, l'amirauté qui nous intéresse est donc encore localisée à Gravelines, ce qui la place hors de l'espace urbain

Lorsque parvient sur place l'arrêt du roi du 24 janvier 1665, ordonnant de « travailler incessamment à visiter et faire sonder [...] la profondeur des havres, rades, embouchures des ports et rivières [...] », de « dresser leur procès-verbal du bon ou mauvais état », d'« entendre les plus anciens des lieux », et de « faire enquête sommaire de leur dépérissement », les opérations nécessaires pour répondre à Colbert s'organisent sur le littoral nord. Seule l'amirauté de Calais ne semble pas avoir répondu. Le rapport du « président et lieutenant général du Boulonnais, exerçant la juridiction de l'amirauté » livre un récit assez minutieux de ce qu'a pu être le déroulement de ces opérations. À Boulogne, l'arrêt du roi est officiellement connu le 16 avril 1665. Le lendemain, les trois « experts » désignés « d'office » par les officiers de l'Amirauté sondent en plusieurs points l'embouchure de la rivière locale, la Liane. Leurs observations sont consignées sur un procès-verbal adressé *a priori* le jour même au secrétaire du roi. À Dunkerque, l'arrêt du roi est connu plus tôt et la réponse des officiers de l'Amirauté est plus précoce – elle date du 26 mars – mais également plus sommaire puisqu'ils se contentent de reprendre le « procès-verbal de Monsieur de Chatillon » dressé lors du passage de l'ingénieur les mois précédents¹¹. Ils n'y ajoutent que deux commentaires d'une trentaine de lignes, le texte original en comptant le double sur deux folios. Le premier commentaire porte sur la profondeur du chenal d'accès au port qui – passant d'une profondeur de 12/18 pieds (3,95/5,95 m) à 9/14 pieds (2,97/4,62 m) – perd en quelques semaines 3 à 4 pieds d'eau ! Le second évoque quant à lui le « lest des vaisseaux » à la Fosse de Mardick, ce qui est une manière de répondre au questionnaire de Colbert en abordant la « netteté des havres » (question 21) sans toutefois trop en dire¹². Manière aussi de se prémunir contre les éventuels reproches qui pourraient leur être formulés au sujet des négligences relatives à la police du port en précisant que le lest « y a été jeté du temps des Espagnols et des Anglais » et qu'« il est assez difficile de l'empêcher ».

Le résultat est un traitement fort différent des sites portuaires du Boulonnais et de Flandre. Alors que Dunkerque fait l'objet d'une présentation panoramique assez aride qui se contente de décrire une « bonne et sûre rade » sur deux folios, Gravelines ne bénéficie que de six petites lignes ne comportant aucune mention précise puisque le lieu est à l'« usage et l'utilité incertains ». À Boulogne, les officiers sont plus loquaces mais livrent davantage une description des moyens mis en œuvre pour l'« exécution des ordres de sa majesté » qu'un inventaire détaillé des caractéristiques du site. Ce dernier est seulement mentionné pour situer les opérations aux trois endroits différents où elles sont menées : « l'embouchure dudit havre », les

dunkerquois, et donc en position inconfortable vis-à-vis des autorités locales qui voient nécessairement d'un mauvais œil l'arrivée d'un concurrent dans la régulation des activités du domaine portuaire.

11. Arch. nat., marine, D2 1, f° 48.

12. SHD, Vincennes, SH 48.

lieux où « les lests des vaisseaux doivent être déchargés », et ceux proches de la « garenne du roi ». Dans le cas de Dunkerque et Boulogne, le contexte local est un élément essentiel qui permet de saisir les conditions de réalisation de la collecte d'informations des enquêtes. De toute évidence, à Dunkerque, les officiers de l'amirauté souhaitent en faire et en dire le moins possible, et ainsi éviter de donner prise à toute critique qui pourrait nuire à la concrétisation des travaux indispensables à la modernisation du port après l'abandon qui a prévalu au cours de la période anglaise. La timidité des experts dunkerquois est loin d'être un signe de méconnaissance des lieux pour autant. Bien au contraire, les maux de leur littoral sont connus depuis l'époque espagnole, autant que les moyens pour y remédier. La fameuse *Description particulière du canal de Marianne et du grand changement que le sable du banc de Mardyck a fait depuis l'an 1624 jusques au temps présent 1653* est un ouvrage suffisamment répandu à Dunkerque pour que personne n'ignore la situation¹³. Aussi, la réponse évoquant le lest est à voir comme un palliatif pour éviter d'évoquer franchement les limites du site. Au sud, à Boulogne, l'arrêt du roi est reçu par les officiers de l'amirauté à peine deux ans et demi après la révolte des Lustucru. Bien que Boulogne ait été moins concernée que les campagnes voisines par la répression, plusieurs bourgeois furent exilés ou contraints à faire amende honorable¹⁴. Se montrer zélé est ici une façon de faire oublier le refus de collecter les 30 000 livres sollicitées par Louis XIV, en 1662, pour assurer le financement du quartier d'hiver des troupes. En dire le plus possible sur les modalités de réponse à la demande royale est une façon de montrer sa bonne volonté et de préserver le fragile privilège fiscal dont jouit le Boulonnais.

Un siècle plus tard, en 1782, Daniel Chardon semble rencontrer des conditions plus favorables, encore que son séjour fût sans doute bref dans le nord du royaume. Le « procès-verbal de la visite faite par ordre du roi dans l'amirauté de Dunkerque le 23 juillet 1782 » est en conformité avec la grille de questions fixée par Sartine¹⁵. Chacune des dix thématiques structurant la collecte d'informations de l'« enquête Chardon » reçoit un élément de renseignement, et le tout forme un ensemble de 25 folios, ce qui est fort modeste en comparaison des procès-verbaux dressés pour les autres amirautés du Ponant et de Méditerranée qui en comptent en moyenne 40 à 50. C'est aussi bien peu par rapport aux 98 pages consacrées à Aigues-Mortes par exemple. À titre de comparaison, le procès-verbal de Calais en compte 33, celui de Boulogne 25. Ainsi le nombre de pages ne correspond-il pas ici à l'importance réelle du port de Dunkerque, car le trafic y est 4 à 5 fois supérieur à celui des ports voisins. Sylviane Llinarès estime que l'exemplaire dunkerquois est l'un des moins documentés avec ceux de la

13. Arch. nat., fonds Rosambo, 260AP/32, dossier I, pièce I et pièce I bis.

14. LOTTIN, Alain (dir.), *Histoire de Boulogne-sur-Mer*, Lille, Septentrion, 2014, p. 145-147.

15. ACERRA, Martine, BUTI, Gilbert, LLINARÈS, Sylviane, PFISTER, Christian, « Inspecter le littoral français à l'époque moderne », dans LE BOUËDEC, Gérard (dir.) *La maritimisation du monde, de la préhistoire à nos jours*, Paris, PUPS, 2016, p. 502.

Bretagne¹⁶. La qualité informative n'est pas non plus au rendez-vous car des écarts notables sont à signaler entre les rubriques. La présentation du siège de l'Amirauté occupe, par exemple, un peu plus de deux folios. Daniel Chardon y aborde la particularité locale d'une amirauté bousculée par l'histoire, même s'il occulte le fait qu'elle plonge ses racines dans le xvi^e siècle espagnol¹⁷. Il préfère à l'inverse aborder la question – très locale au regard des attendus de la mission – des limites du « siège de Dunkerque », qui sont celles de la « Flandre, de Nieuport au Fort-Philippe », et les « contestations entre cette amirauté et quelques autres », spécialement celle de Calais qui cherche à « augmenter le Calaisis au dépens de la Flandre », contestation mineure et sans suite. La description de la fiscalité pesant sur les trafics portuaires est loin de satisfaire elle aussi aux impératifs nécessaires à « rendre les perceptions moins onéreuses au commerce ». Curieusement, Chardon ne dit mot des sommes en jeu ni des enjeux existant autour des droits que perçoivent les officiers de l'Amirauté depuis 1662; silence qui est sans doute à rapprocher des effets délétères du maintien de privilèges locaux juridiquement infondés et l'existence de réseaux prédateurs du développement économique¹⁸. Il n'évoque pas davantage les énormes et longs conflits que cela occasionne avec le pouvoir municipal local, le Magistrat. Les deux autorités se partagent en effet – non sans mal – la régulation des activités portuaires et leur rivalité a pour corollaire un conflit entre les Coppens et les autres grandes familles du patriciat dunkerquois. Au xviii^e siècle, l'Amirauté est aux mains des Coppens qui s'opposent aux Thiery dont l'ascension a évincé les premiers du pouvoir municipal, encore qu'il faille relativiser l'antagonisme entre les deux dans la mesure où les milieux scabinaux et commerciaux de Dunkerque sont encore assez mal connus¹⁹. En 1782, « Bernard Coppens d'Ontschoote » est lieutenant général, « Coppens » d'Hersin « procureur du roi²⁰ ». La nature des relations entre Chardon et les Coppens explique-t-elle ce silence? Chardon est-il pris dans la nasse des Coppens? À voir. Au fond de lui, notre commissaire n'est pas dupe. Un document écrit de sa main, établi entre 1778 et 1780, intitulé « Coup d'œil rapide sur les causes des plaintes des intéressés dans les corsaires armés à Dunkerque », livre une appréciation des plus décapantes de ces individus et qui ne sera jamais rendue officielle²¹. Alors que le procès-verbal versé

16. *Ibidem*.

17. LEMAIRE, Louis, *L'amirauté de Dunkerque, 1579-1791*, Dunkerque, Imprimerie du nord maritime, 1935.

18. PFISTER, Christian, « Une révolte de bélandriers à Dunkerque en 1710 ou la confrontation de deux droits », Journées de la Société d'histoire du droit et des institutions des pays flamands, picards et wallons, Maastricht, mai 2017.

19. Quelques jalons ont été posés sur le sujet avec le travail d'Agathe Leyssens sur les corporations : LEYSENS, Agathe, *Élites municipales, corporations et pouvoirs à Dunkerque au xviii^e siècle*, Thèse de doctorat de l'université de Lille 3, soutenue en 2006 sous la direction de Philippe Guignet.

20. TOMASEK, Michel (dir.), *Dictionnaire biographique dunkerquois*, Dunkerque, Société d'histoire et d'archéologie, 2016, p. 257.

21. Arch. nat., marine, C4, 161.

au dossier de la réforme de l'Amirauté est on ne peut plus lisse, le portrait officieux que brosse Chardon est sans fard : « il a continuellement besoin d'argent », écrit-il au sujet du lieutenant général Laurent Coppens, qui « captiverait tous les suffrages si, moins adonné aux femmes, il ne négligeait pas les devoirs de sa place ». Quant au procureur Bernard Coppens, oncle du premier, « il n'est recommandable que par son inaptitude pour les affaires et son amour excessif pour les espèces ». Pourquoi ne pas mentionner ouvertement de telles appréciations ? Difficile à dire, sauf à considérer ce non-dit au regard du contexte local où l'intégration de Dunkerque au royaume de France nécessite encore de ménager des particularismes flamands toujours très vivaces à l'époque. Fermer les yeux sur les pratiques des Coppens est pour l'État monarchique un acte de réalisme politique, une manière de se positionner en arbitre des disputes entre les clans familiaux du patriciat dunkerquois pour mieux circonscrire les prétentions libérales d'un magistrat – bourgmestre et échevin – toujours très attaché la défense de ses prérogatives et aux immenses privilèges dont jouit la cité flamande. Il s'agit aussi de ménager des acteurs qui tiennent les rouages des liquidations de prises corsaires, notamment celles de la guerre de Sept ans dont la plupart n'ont toujours pas été réglées à l'époque.

Au reste, la situation dunkerquoise invite aussi à considérer la difficulté que représente la collecte d'informations lorsque la langue utilisée n'est pas celle de l'envoyé du pouvoir. Difficile d'« écouter les plaintes et dénonciations », de questionner les praticiens lorsqu'ils usent simultanément de deux langues et jouent sur cette dualité pour éviter de répondre franchement au pouvoir. Difficile aussi de ne pas prendre appui sur les matériaux utilisés par les précédents enquêteurs du roi à Dunkerque, et de ne pas s'en remettre à des hommes tout disposés à collaborer. Ces différents aspects confirment combien les conditions locales jouent sur les modes opératoires des enquêtes et sur la qualité de l'information recueillie ; un constat qui invite naturellement à examiner maintenant le construit discursif qui fait des documents versés au dossier de chaque enquête un support de promotion locale.

Les enquêtes, support de promotion locale

Que les acteurs portuaires – négociants, corps de métiers, pouvoirs urbains – adressent au pouvoir central mémoires et sollicitations visant à défendre leurs intérêts n'est pas neuf²². L'activisme de la cité flamande en la matière est d'ailleurs un sujet à lui-seul²³. Néanmoins, les différents

22. LEMATRE, Henri, « Rapports des commerçants dunkerquois avec le conseil du commerce au XVIII^e siècle », *Bulletin de l'Union Faulconnier*, 1905, tome 8, p. 399-404 et TENEUR, Jean, « Les commerçants dunkerquois et les problématiques économiques de leur temps », dans *Revue du Nord*, tome 48, 1966, n° 188, p. 17-49.

23. MARTIN, Sébastien, « Dunkerque, son port, ses corsaires et son arsenal au XVIII^e siècle : anatomie d'un discours », Journée d'étude « Villes portuaires, un espace frontière. Regards croisés de la littérature et de l'histoire », organisée par le HLLI-CRHAEL (EA 4030), uni-

balayages et investigations sur la question laissent souvent les enquêtes dans l'ombre. Or, elles ouvrent une perspective très stimulante. Le cas dunkerquois illustre l'ampleur de l'activité promotionnelle des villes portuaires et donnent à voir les représentations utilisées, les non-dits nécessaires à les rendre crédibles, les invariants d'un discours, autant d'éléments qui structurent l'acte de communication dunkerquois depuis les Habsbourg. Dans le cas présent, les élites ont très bien compris l'intérêt de se saisir des sollicitations du pouvoir afin de compléter un dispositif communicationnel qui doit nécessairement être protéiforme pour être efficace.

Aborder la question entre 1665 et 1782 permet de mettre en perspective le processus de construction du discours local sur la longue durée autant que les continuités et les ruptures dans la construction des savoirs d'État. En 1665, l'envoi du rapport de Chatillon en guise de réponse à la requête royale s'inscrit dans cette double perspective. Avec les ajouts sur Gravelines et sur l'évolution des hauts fonds dunkerquois, le document que les officiers adressent est conforme aux attendus du pouvoir : il comporte éléments physiques, pratiques locales, et améliorations possibles. La manœuvre est habile, encore qu'elle ne permette pas de répondre aux 38 questions posées par Colbert. Qu'importe que 9 items seulement soient renseignés – 5 items sont complets et 3 partiellement remplis – car le texte délivre une description irénique de Dunkerque, dressée, qui plus est, par un ingénieur du roi dont la probité ne peut être mise en doute. Ainsi la rade est-elle « bonne et seure », « hors de portée du canon », « capable de contenir cinq cent vaisseaux et plus », dont « aucun qui ai péri de mémoire d'homme ». Quant à la médiocre fosse Mardyck, point faible incontesté du site dunkerquois, elle est présentée comme une zone de mouillage appréciée des marins, et comme un élément défensif pour le port, la méconnaissance des hauts-fonds qui la jalonnent en faisant un dédale dangereux. Les officiers de l'Amirauté auraient donc tort de se priver. Le contraste entre cette description et celle du Havre, visité par le même Chatillon, devait même faire son effet, car en Normandie, la « rade a des défauts considérables ». Elle est aussi de « très mauvaise tenue et fort sale tant par les cailloux que la mer y apporte que par le délestage des vaisseaux étrangers qui y ont jeté quantité de pierres²⁴ ». En Flandre, le rapport de Chatillon offre aussi l'avantage de minimiser le problème de l'ensablement, en avançant un ensemble de solutions techniques pour le résoudre, même s'il est peu probable qu'elles aient fait l'objet de la moindre évaluation financière avant d'être évoquées. « Épis de fascinage et autres ouvrages » sont par exemple envisagés pour remplacer l'ancienne jetée qui protégeait le chenal d'accès au port à l'époque espagnole. Le « mouvement » des écluses des canaux de Bergues et de « Zucoste » est présenté comme suffisant à « bonifier et nettoyer le port ». Bonifier : bel aphorisme pour signifier que l'on s'en remet à un effet de chasse, certes bien réel, mais tout à fait impuissant à curer

versité du Littoral-Côte d'Opale, Dunkerque, décembre 2017 (à paraître dans les Cahiers du HLLJ).

24. Arch. nat., marine, D2 7, f° 57.

le chenal d'accès pour rendre le port accessible en permanence. Comme l'écrira avec lucidité Vauban vingt ans plus tard : « La plupart des gens voient bien qu'il faut que ce soit la même eau qui le comble [le chenal] qui le nettoie, mais de dire comment, en quelle quantité, de quelle façon il faut la prendre [...], c'est le point où peu de gens ont rencontré juste²⁵ ». Néanmoins, l'ensemble du propos de 1665 sonne juste, et entre promotion locale et attente royale, la manœuvre des officiers de l'Amirauté produit au final une réponse en parfaite résonance avec les ambitions que Colbert nourrit pour la ville flamande dans le nouveau dispositif dont il entend doter la France²⁶. S'en tenir à l'idée d'un bon site dont les qualités ne demandent qu'à être mises en valeur était sans doute une très bonne option, si ce n'est la meilleure.

Un siècle plus tard, les desiderata du pouvoir ont changé. Pas les pratiques discursives des Dunkerquois qui imprègnent encore l'enquête Chardon comme l'indique immédiatement la complaisance du texte. Alors que l'activité portuaire aurait dû être un élément de contexte, le sujet occupe une place significative – près de 10 folios – qui ne se retrouve ni à Calais ni à Boulogne, où seules quelques lignes lui sont consacrées. Rien ne manque ici pour faire de Dunkerque un grand port : construction navale, flotte marchande, circuits commerciaux, arrière-pays prospère. Sur les chantiers, par exemple, « il se fait annuellement à Dunkerque des constructions de navires marchands comme frégates, brigantins, dogres, corsaires, bateaux et corvettes ». Quant à « la navigation marchande », le document avance que 140 à 160 unités dunkerquoises – des « navires de 200 à 400 tonneaux » aux « petits bateaux nommés *seugts* » – naviguent dans le cadre du « commerce aux colonies françaises », « à la côte d'Afrique » et « avec l'Espagne et le Portugal ». Il est précisé qu'au cours des dix années qui précèdent l'enquête, ce sont près de 900 « vaisseaux qui mouillent [...] dans les différents ports du ressort » annuellement. À titre de comparaison, le chiffre est de 34 à Calais, 115 à Boulogne. Au débouché d'un arrière-pays qui couvre la « Flandre française », « l'Artois », le « Haynault et le Cambrésis », Dunkerque est présenté comme un port d'exportation profitant de sa position de passage obligé entre l'Europe du Nord et celle du Sud, entre le bassin des mers du Nord et le reste du monde, entre le continent européen et l'Angleterre. Le propos est solidement étayé. Ainsi Chardon précise-t-il au sujet du « commerce entre la Hollande et Dunkerque » : « les Hollandais apportent de chez eux à Dunkerque [...] des épiceries, drogueries, sucres raffinés, bois de teinture, de la taillanderie, mercerie et quincaillerie d'Allemagne, des fromages et jambons, des tuiles et carreaux » et « chargent en retour, des sucres bruts et terrés pour leurs raffineries, des cafés d'Allemagne, des tabacs fabriqués à Dunkerque ». Par le biais des Bataves, le port est présenté aussi comme une plaque-tournante des *naval stores* : « du chanvre, des toiles à voiles, du brai et du goudron, du fer en barres, des mâtures, bois de construction, bordages, poutres, planches ».

25. Arch. nat., marine, B3 15, f° 205.

26. Voir sur ce point PETER, Jean, *Vauban et Dunkerque. La fortification, le port, l'arsenal et la ville*, Paris, Economica, 2000.

Dunkerque peut en outre s'appuyer sur ses « manufactures de tabacs qui ne sont plus rien de ce qu'elles ont été » mais ne demandent qu'à reprendre leurs activités. En écho, le passage consacré à la pêche contribue à enrichir un peu plus l'image d'un grand port, car il se pratique aussi « la pêche à la morue à Islande, Terre-Neuve, Hitlande et Dogreban », « celle du hareng blanc à Yarmouth », « celle du hareng pecq à Hitlande », et « celle du poisson frais ». Sous l'influence des Coppins qui tiennent l'Amirauté, le procès-verbal de Chardon fait de Dunkerque un port idéal qui surpasse Le Havre, s'approche de l'échelle des ports atlantiques, et apparaît comme une pièce maîtresse dont la France ne peut se passer sur l'une des routes maritimes parmi les plus fréquentées d'Europe.

Quel contraste entre le procès-verbal de 1665, emprunt servile et limité des observations de Chatillon, et celui de 1782 qui donne un caractère officiel à tous les poncifs prêts à l'emploi que les Dunkerquois cisèlent avec beaucoup d'intelligence depuis le début du ^{xviii} siècle. La présentation est ce qu'il y a de plus réfléchi. Ainsi Chardon use-t-il de syllogismes dont il se montre peu coutumier ailleurs : « Louis XIV connaissant combien Dunkerque pouvait en imposer aux puissances maritimes, comprit qu'un commerce florissant et une navigation étendue étaient seuls capables de former un nombre de gens de mer [...], il voulut en conséquence que cette ville devint l'entrepôt de toutes les marchandises étrangères nécessaires au royaume ». L'usage de la répétition trahit aussi un autre procédé discursif que les Dunkerquois manient fréquemment à l'époque pour remporter l'adhésion du lecteur. Huit occurrences du substantif « considérable » peuvent par exemple être dénombrées dans la présentation des activités portuaires. En un siècle, la sophistication du discours dunkerquois est visible. Qu'il soit repris par Chardon constitue une consécration. Dans ces conditions, les enquêtes sont-elles sous influence ? S'en tenir à cette conclusion reviendrait à expliquer un cliché par un autre cliché, et à faire du patriotisme local le seul moteur de l'histoire dunkerquoise des ^{xvii} et ^{xviii} siècles. L'analyse textuelle permet d'aller plus loin, non sans poser quelques problèmes, ne serait-ce que parce qu'elle nécessite l'intégration d'une documentation complémentaire, sous une forme qui reste bien entendu à définir au cas par cas.

Mesurer la place des discours dans les enquêtes

Sous l'angle des pratiques administratives du ^{xviii} siècle, il est désormais admis que les greffiers des différents sièges d'amirauté avaient leurs « marottes », et que ces habitudes rendent l'exploitation des données très complexe au regard de la navigation commerciale²⁷. Dans le cadre des enquêtes relatives au littoral, l'appréciation des écarts entre le dit et le réel présente des difficultés interprétatives de nature similaire. Deux possibi-

27. MARZAGALLI, Sylvia et PFISTER-LANGANNAY, Christian, « Les pratiques administratives des amirautés du ^{xviii} siècle, entre spécificité locale et uniformisation : l'exemple de la gestion des congés », *Revue d'histoire maritime*, n° 19, 2014, p. 259-280.

lités sont envisageables. La première consiste à pointer les informations douteuses et les incohérences dans le système d'énonciation. Le texte de Chardon s'y prête facilement en raison de sa richesse textuelle, encore que le rapport de Chatillon soit aussi exploitable, notamment lorsque sont évoquées les écluses qui servent à « bonifier » le port. Pour le texte de 1782, deux registres thématiques peuvent être interrogés : le commerce des « eaux de vie », et le nombre de « vaisseaux qui mouillent annuellement » à Dunkerque. Dans le premier cas, le document indique d'abord que des « 800 000 pots » échangés avec l'Angleterre normalement avec les taxes, plus de « 500 000 » le sont en fraude alors que plus loin, lorsqu'il s'agit d'apprécier le poids économique de ce trafic, l'intégralité des « 800 000 pots » semble être attribuée aux smoggleurs²⁸. Il est par conséquent difficile de percevoir la place respective du commerce légal et du smogglage parmi les trafics du port. Activité de niche, ou moteur de l'économie dunkerquoise ? Difficile à dire. Pour ce qui est du trafic portuaire de la période 1771-1782, il est étonnant de constater que le document ne mentionne aucune variation lorsque la France entre en guerre ou lorsqu'intervient la paix. Or, la guerre est un élément perturbateur de l'activité portuaire bien connu, dont les effets ne peuvent être palliés par la seule contrebande, même si un port en a fait sa spécialité.

La deuxième méthode consiste à examiner les écarts qui existent entre le dit et le réel. À défaut de disposer de l'ensemble des pièces produites avant et pendant les enquêtes, la constitution d'un corpus documentaire externe est indispensable pour rassembler des éléments concrets de comparaison et dépasser l'apparente rigueur de présentation des données, la multiplication des points de vue étant de nature à corroborer, nuancer, compléter, voire infirmer les informations recueillies par les agents de la monarchie. Le contexte local est ici très favorable car la trajectoire dunkerquoise s'inscrit dans les logiques politiques, économiques et militaires, qui ont fait couler beaucoup d'encre. Dunkerque suscite l'intérêt ou la crainte, nourrit bien des représentations aussi, ce qui sous-tend une intense production documentaire tout au long de la période : considérée comme place stratégique par Louis XIV, la ville est mise en défense par Vauban et flanquée d'un arsenal de marine ; maudite par les Anglais, elle vit sous leur surveillance une grande partie du XVIII^e siècle ; animée par le souvenir de la grande époque de la course, la ville elle-même nourrit sur toute la période le fol espoir d'un retour à l'âge d'or, au cours duquel la guerre était un moteur de croissance pour l'économie portuaire. La conjonction de ces réalités fait que l'horizon dunkerquois peut être approché à partir d'une documentation civile et militaire produite par les autorités locales – Magistrats, Chambre de commerce, Amirauté – et par l'administration royale, spécialement le secrétariat d'État de la Marine, à laquelle s'ajoutent l'iconographie et les archives privées lorsqu'elles sont accessibles. La liste est loin d'être exhaustive (Annexe 1). Les enquêtes de 1665 et 1782 sont néanmoins à dissocier car la première est réalisée dans un contexte où

28. Le « pot » de Dunkerque contient 26 litres.

Dunkerque vit dans l'attente des premiers grands chantiers de Colbert. La documentation périphérique disponible est donc postérieure à 1665, et elle a été produite pour l'essentiel une fois la guerre de Dévolution et la guerre de Hollande passées. Il faut aussi s'en tenir aux seules sources militaires, heureusement très riches. Alors que la comparaison oblique est le seul moyen de corroborer les informations de 1665, l'enquête de Chardon profite à l'inverse de l'existence de documents contemporains produits par différents acteurs dont les intérêts ne convergent pas forcément.

Parmi les entrées thématiques possibles, le site (en 1665) et l'activité portuaire (en 1782) peuvent être pris en exemple, chacune se scindant en plusieurs critères d'appréciation : profondeur du chenal, mise en défense, lutte contre l'ensablement, configuration de la rade, pour le site par exemple (Annexe 2). La documentation offre ici la confirmation de la véracité du relevé qu'empruntent les officiers de l'amirauté à Chatillon. Si l'aperçu est conforme à ce qu'est le littoral à l'époque, il reste néanmoins partiel, voire partial. Partiel, tout d'abord, car le rapport s'en tient aux remarques traditionnellement formulées au ^{xvii}^e siècle par les praticiens de la mer. Le mouillage à la « Fosse de Mardick » et l'ensablement de Dunkerque auraient mérité quelques éclaircissements plus explicites car ce sont des éléments clé de la viabilité du site. Le texte est aussi partial. Concernant la navigation, la difficulté que représentent le mouvement des bancs de sable et le comblement du chenal d'accès au port est en effet largement sous-estimée, si ce n'est occultée. Or, il s'agit d'une servitude majeure. L'iconographie produite à l'époque en témoigne : le *Schurken* se soude au littoral comblant le chenal entre la fosse Mardick et le port, au point qu'il n'en reste que « quelques vestiges » en 1665²⁹. Partial encore, quand les officiers de l'Amirauté convoquent « le sable des dunes » pour expliquer la situation, alors que les mauvaises pratiques de délestage qu'ils sont impuissants à enrayer sont bien davantage à incriminer. Pour le procès-verbal de 1782, la comparaison avec les contenus informatifs choisis invite à la prudence quant à la véracité des données livrées par l'enquête Chardon (Annexe 3). Car si la description des différents rouages du siège d'amirauté de Dunkerque est conforme à l'institution qui fonctionne au début des années 1780, le reste est bien loin du compte. Ainsi la description des activités portuaires a-t-elle été établie à partir des données fournies par l'Amirauté à partir d'un mémoire produit par la chambre de commerce quelques années auparavant, sans doute en 1773 ou en 1774³⁰. Certains passages sont identiques au mot près. D'autres en reprennent quelques bribes ou avancent des chiffres *a priori* mis à jour. Bien qu'il soit délicat d'en apprécier le poids exact, l'ensemble est très présent chez Chardon, et cela révèle les représentations entretenues par les Dunkerquois au sujet de leur port,

29. « *Afbeelding vande vermaerde seehaven ende stadt van Duynkercken met der omliggende plaetsen sanden ende droochten afgeteeckent door Capiteijn Pieter Codde van Enchuyzen* » (Portrait de la ville et havre de Dunkerque), BnF, département des cartes et plans, GE C-9345.

30. Arch. nat., marine, D2 4, f° 122.

ce qui en dit finalement bien davantage sur le lobbying des villes portuaires que sur les nécessaires mesures à prendre dans le cadre d'une réforme des Amirautés. Les quelques lignes consacrées à la construction navale sont à cet égard éclairantes. Les détails qu'en donne Daniel Chardon masquent des chantiers en réalité forts modestes en volume de production, si ce n'est léthargiques, comme l'indiquent les chiffres de l'enquête Poujet réalisée en 1786, enquête qui prend appui sur les déclarations des officiers de l'Amirauté, ceux-là même que Chardon rencontra quelques années auparavant³¹.

Quels que soient les motifs poussant aux enquêtes, ils ont pour conséquence de faire accéder la monarchie à une meilleure connaissance du rivage boulonnais et flamand. Sur ce fondement, l'enquête Chardon contribue à sortir Dunkerque de la perspective corsaire dans laquelle l'avaient positionnée les impératifs de la guerre sur mer depuis l'époque de l'armada des Flandres. Poser la lumière sur le commerce, le smogglage, la pêche, les manufactures, même si c'est hors sujet, contribue à dessiner un autre profil que celui du « nid de câpres », encore que la position des Dunkerquois à ce sujet soit passablement ambiguë puisqu'ils revendiquent leur statut corsaire tout au long du XVIII^e siècle.

L'État monarchique, soucieux d'efficacité, doit savoir et connaître pour agir. Peut-il vraiment le faire à partir des informations recueillies sur le terrain ? Dans le cas dunkerquois, les deux enquêtes sont à dissocier. Alors que celle de 1665 pose les bases d'une intense réflexion sur l'environnement portuaire de Dunkerque et sur les aménagements que réclame son opérativité dans la perspective des futures guerres de Louis XIV, l'enquête de Chardon a des répercussions qui sont moins évidentes à apprécier localement. D'une certaine manière, elle rate sa cible puisque les réformes qu'elle inspire ne bouleversent pas vraiment les usages locaux, en particulier la gestion calamiteuse des liquidations des prises corsaires à cause du maintien en poste de personnels incompetents. Entre les deux dates, il est vrai que les Dunkerquois sont passés maîtres dans l'art de la promotion de leur cité. Ainsi le procès-verbal de 1782 est-il ourlé d'arguments taillés sur mesure qui font écho à la diffusion d'une iconographie, dont la fameuse gravure de Royer est la plus belle expression³². Ce constat invite évidemment à ajouter à la recherche sur les enquêtes du littoral un volet méthodologique consacré à leur analyse textuelle et lexicométrique car derrière les mots se diffusent discours promotionnels, communication et stratégie de l'image. La réalisation

31. Ni l'un ni l'autre ne mentionnent malheureusement la qualité des constructions dunkerquoises qui en fait des navires particulièrement bien adaptés à la navigation en mer du Nord (PEISTER, Christian, *Constructeurs, charpentiers et navires à Dunkerque du XVII^e au XX^e siècle*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 2005, p. 91-110).

32. *Plan en vue d'oyseau de la ville, citadelle, fort et château de Dunkerque du côté de la mer*, Royer, 1717, Musée Portuaire, Dunkerque. Voir à ce sujet PEISTER, Christian et TERRIER, Denis, « Entre restitution et reconstruction : le topographe Royer et Dunkerque tel qu'on le voulait encore en 1717 », *Revue belge de philologie et d'histoire*, 2001, tome 81, p. 779-786.

des enquêtes renvoie en outre à la question sous-jacente des interlocuteurs dont dispose la monarchie sur le rivage, autant qu'à celle de la place qu'occupent ces intermédiaires dans le processus de collecte des informations constitutives du savoir officiel. L'on sait combien celui qui tient la plume peut façonner l'écrit au point d'en modifier l'esprit initial. La rédaction des cahiers de doléances de 1789 reste à cet égard un exemple toujours aussi éclairant³³. En 1782, les officiers de l'Amirauté monopolisent la parole. Aucun praticien de la mer n'apparaît, ni les armateurs, ni les pilotes, ni même les pêcheurs dont le *minque* – le marché au poisson – n'est pourtant pas très loin du siège de l'Amirauté de Dunkerque où se rend Chardon.

Analyser les enquêtes sous l'angle des discours invite donc à s'intéresser aussi au rôle de l'enquêteur, à la matérialité de son travail, à la place qu'il occupe dans le processus d'enquête, à son pragmatisme, aux arbitrages qu'il lui faut rendre entre des intérêts divergents, ceux des clientèles, des réseaux, des parentèles, mais également ceux qui existent entre les différents départements ministériels, voire au sein du seul secrétariat d'État de la Marine. Le silence de Chardon sur les agissements du clan Coppens est à comprendre dans cette perspective. Le lieutenant de l'amirauté, Bernard Coppens, tient en effet l'expédition du charbon des mines d'Anzin utilisé par la Marine pour ses fonderies d'Indret, ses fours à chaux de Brest, et l'entretien du phare de Cordouan. Si l'ensemble de ces considérations met en évidence les capacités d'adaptation des enquêteurs aux réalités du lieu, au point d'épouser le point de vue de l'interlocuteur local, elles montrent combien la continuité de la politique maritime de la France sous l'Ancien Régime passe par un jeu permanent d'accommodements avec la réalité. Certes, surveiller n'est pas punir. Mais, à Dunkerque, être surveillé c'est déjà renoncer à une part de son identité et donc prendre le risque de perdre les avantages que procurent les privilèges accordés par Louis XIV en 1662.

Annexe 1 – Liste des sources périphériques disponibles référencées à ce jour

- Mémoire sur la ville de Dunkerque, début XVIII^e siècle (Arch. nat.)
- Considérations sur la ville et le port de Dunkerque, c. 1773-1774 (Arch. nat.)
- Mémoire sur l'importance de Dunkerque relativement à la guerre et au commerce, XVIII^e siècle (Arch. nat.)
- Sur l'entrée du havre de Dunkerque, 1671 (Arch. nat.)
- Lettre de l'ingénieur Combes, 1672 (Arch. nat.)
- Portrait de la fameuse ville et havre de Dunkerque de Pieter Codd, XVII^e siècle (BnF)
- Carte des environs de Dunkerque de Bergues à Gravelines, 1670 (SHD)
- Carte du chenal, 1675 (Arch. nat.)
- Coup d'œil rapide sur les causes des plaintes..., c. 1778-1780 (Arch. nat.)

33. GOUBERT, Pierre et DENIS, Michel, 1789, *les Français ont la parole. Cahiers de doléances des États généraux*, Paris, Julliard, 1970, et plus récemment, GRATEAU, Philippe, *Les cahiers de doléances. Une relecture culturelle*, Rennes, PUR, 2001.

Annexe 2 – Exemple d'analyse textuelle de l'enquête de 1665

Entrées thématiques	Données Enquêtes	Documentation périphérique	Qualité de l'information
- Chenal	- « canal... fort barré de sable et à peu près entièrement rempli » ; « sous la barre... 9 à 10 pieds... 13 à 14 pieds » (4,30 à 4,60 m)	- « le canal et la fosse de Mardick comme le port sont perdus par la quantité de sable qui y était jeté » (Hubert, 1672)	- Conformité ●●● Le problème de l'ensablement est globalement bien appréhendé
- Rade	- « ladite fosse Mardick... s'est prolongée de l'ouest vers l'est et un peu serrée et rétrécie depuis quelques années »	- « le comblement est un ouvrage de la mer » (Vauban, 1671) Iconographie : chenal discontinu à marée basse (1671)	- Conformité ●●●
- Protection	- « un petit fort de bois »	- Iconographie : présence d'un édicule signalé comme « Fort de bois » au droit de Fort-Mardick (1670)	- Conformité ●●● Couverture de la rade depuis Mardick est pris en compte
- Désensablement	- « usage de l'écluse bleue » ; « usage et mouvement de l'écluse de Bergues » ; « l'on peut tirer avantage du canal de Zucoste »	- « leur éloignement [écluse] de la rade est trop grand » ; « le canal est trop sinueux et l'eau qu'elles peuvent jeter en trop petite quantité pour avoir un effet considérable » (Vauban, 1671) Iconographie : canal sinueux orienté nord-ouest protégé par vestige d'une jetée (1672)	- Conformité ● Surévaluation de la puissance de l'effet de chasse hydraulique + problème d'orientation du flux et trop fort éloignement du banc à percer
	- « le vent qui tourment le plus les vaisseaux... est l'ouest »	- Mentions de navires immobilisés au port ou en rade par vent d'ouest (Correspondance de l'intendant et mémoire de la Chambre de commerce)	- Conformité ●●●

Annexe 3 - Exemple d'analyse textuelle de l'enquête de 1782

Entrées thématiques	Données Enquêtes	Documentation périphérique	Qualité de l'information
- Histoire du siège	- « Le roi n'ayant plus Dunkerque en 1659 créa une amirauté à Gravelines... ayant fait ensuite l'acquisition de Dunkerque... révoqua l'amirauté de Gravelines »	- « Il fut transféré à Gravelines par lettres patentes du 21 juillet 1659... le siège fut rétabli à Dunkerque par lettres patentes du 24 août 1671 » (Mémoire sur Dunkerque)	- Conformité ●●●
- Composition	- « Il fut composé d'un lieutenant civil et criminel, d'un procureur du roi et d'un greffier... »	- « Composé d'un lieutenant général, d'un procureur du roi et de son substitut et d'un greffier » (Mémoire sur Dunkerque)	- Conformité ●●●
- Trafic à Gravelines	- 1771 : 24 ; 1772 : 16 ; 1773 : 19 ; 1774 : 21	- 1771 : 4 ; 1772 : 10 ; 1773 : 8 ; 1774 : 7 ; 1775 : 9 (Comptabilité amirauté de Dunkerque)	- Conformité ● La différence est le résultat d'un comptage différent
- Commerce	- « Louis XIV connaissant combien Dunkerque pouvait en imposer aux puissances maritimes, ...un nombre de gens de mer et d'ouvriers... »	- « Louis XIV connaissant combien Dunkerque pouvait en imposer aux puissances maritimes, ...un nombre de gens de mer et d'ouvriers... » (Considération sur la ville et le port de Dunkerque)	- Douteux - copie
- Eaux de vie	- « 800 000 pots chargés pour Londres ; 500 000 achetés par les fraudeurs anglais ; 10 000 chargés pour la Suède et le Danemark ; 30 000 chargés pour les Pays-Bas autrichiens ; 560 000 vendus dans la Flandre... »	- « 800 000 pots chargés pour Londres ; 400 000 achetés par les fraudeurs anglais ; 10 000 chargés pour la Suède et le Danemark ; 30 000 chargés pour les Pays-Bas autrichiens ; 550 000 vendus dans la Flandre... » (Considération sur la ville et le port de Dunkerque)	- Douteux - copie réactualisée
- Pilotage	- « Les pilotes côtiers fournissent eux-mêmes leurs bateaux, naviguent pour leur propre compte »	- Organisation créée en 1728 (Règlement 1728)	- Conformité ●●●

RÉSUMÉ

L'étude porte sur Dunkerque et Boulogne-sur-Mer à travers les enquêtes diligentées régulièrement par la monarchie, la première du règne de Louis XIV et la dernière sous Louis XVI. En l'espace de 120 ans, la monarchie administrative a pris racine, considérablement développé son champ d'action et affiné ses exigences. Il n'est pas étonnant donc de voir passer les réponses d'une poignée de lignes en 1665 à plus de 50 pages en 1782. Mais le plus éclairant reste la manière dont les officiers du roi ont rempli leur mission. Avec Chatillon en 1665, la réponse porte sur les éléments physiques, les pratiques locales et les possibles améliorations, soit neuf réponses seulement aux 38 posées par Colbert. Daniel Chardon, en 1782, reprend (à son corps défendant?) une grande partie du discours dunkerquois. Ce dernier quoique sophistiqué transparait aisément en montrant que la cité est devenue un grand port de commerce : la monarchie accède donc à une meilleure connaissance du littoral. Cependant, Chardon n'est pas dupe des apparences car, sur place, il a pu voir les agissements du clan Coppens qui a fait main basse depuis longtemps sur l'amirauté. Nous constatons ainsi les limites d'une monarchie absolue.

ABSTRACT

Initiated for the first under Louis XIV and for the second under Louis XVI, these coastal studies – a regular request from the French monarchy - are the basis for this essay concerning Dunkirk and Boulogne-sur-Mer. Within 120 years the administrative monarchy established itself, considerably extending its field of action and growing ever more officious. In this context, the reports unsurprisingly developed from being a couple of lines in 1665 to upwards of 50 pages in 1782. Yet, what strikes most is the way in which the king's officers fulfilled their tasks. With Chatillon, in 1665, the report was about physical elements, local practices and potential improvements i.e. nine answers to the 39 questions posed by Colbert. In 1782, Daniel Chardon (reluctantly?) took up most of Dunkirk's arguments which, though sophisticated, were easily revealed showing that the city had become a major commercial port. The monarchy thus reached a better understanding of the coastal area. However, Chardon was not to be fooled as he could see for himself how the Coppens clique had long since maneuvered to lay their hands on the Admiralty. This, as can be observed, was one of the limitations of absolute monarchy.