

numéro

9

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge*

Curveiller – 979-10-231-1715-8



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

9

Risque, sécurité
et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2009
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9
PDF complet – 979-10-231-1712-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1713-4
Tranchant, La « culture » du risque... – 979-10-231-1714-1
Curveiller – 979-10-231-1715-8
Martínez Martínez – 979-10-231-1716-5
Tranchant, La sécurisation du port... – 979-10-231-1717-2
Périsse – 979-10-231-1718-9
Prétou – 979-10-231-1719-6
Bochaca – 979-10-231-1720-2
Gallicé – 979-10-231-1721-9
Péret – 979-10-231-1722-6
Morais Barros – 979-10-231-1723-3
Labat Saint Vincent – 979-10-231-1724-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1725-7
Candiani – 979-10-231-1726-4
Delobette – 979-10-231-1727-1
Chronique – 979-10-231-1728-8
Comptes rendus – 979-10-231-1729-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique: 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Présentation	
Jean-Pierre Poussou	5
La « culture » du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI ^e -XVI ^e siècles) : première approche d'une histoire à construire	
Mathias Tranchant	9
Dangers, acteurs et gestion du risque d'une ville littorale au Moyen Âge	
Stéphane Curveiller	47
Bilbao, une grande ville médiévale malgré son port	
Sergio Martínez Martínez	55
La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ?	
Mathias Tranchant	67
Les premiers jalons d'une défense étatique de l'estuaire de la Gironde sur la côte saintongeaise à la fin du Moyen Âge	
Sébastien Périsset	87
La sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463	
Pierre Prétou	119
Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIV ^e - début du XVI ^e siècle) : éléments de réflexion et pistes de recherche	
Michel Bochaca	135
L'accès aux ports du pays guérandais et à l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge et au début du XVI ^e siècle	
Alain Gallicé	147
Sécuriser l'estuaire de la Gironde du XVI ^e au XVIII ^e siècle : une mission impossible ?	
Jacques Péret	163
La sécurisation des accès et l'organisation portuaire de Porto (XI ^e -XVI ^e siècles)	
Amândio Jorge Morais Barros	177
Les fortifications de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem dans le grand port de Malte (1530-1798)	
Xavier Labat Saint Vincent	207

II. Varia

Les constructeurs de Marine toulonnais aux XVII ^e et XVIII ^e siècles : une société à part entre noblesse et monde ouvrier de l'arsenal Michel Vergé-Franceschi	231
Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 Guido Candiani	251
Le grand négoce atlantique havrais au XVIII ^e siècle Édouard Delobette	283

III. Chronique

Position de thèse de doctorat	323
Comptes rendus	333
4 Informations sur les activités des centres de recherche universitaires en histoire maritime	337
Présentation de <i>Navigocorpus</i> – Corpus des itinéraires des navires de commerce, XVII ^e -XIX ^e siècles	337
Séminaire d'histoire économique et maritime : ports et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge	339
Université de la Rochelle : séminaire d'Histoire Maritime : Programmation 2007-2012	341
Université de Bretagne-Sud : les axes de recherche en Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito)	342
La recherche en histoire maritime à l'Université de Caen Basse-Normandie	344
Séminaire sur les petits ports du xv ^e siècle à 1914	349
Colloque international du GIS d'histoire maritime	359
Programme des Mardis de la Mer organisés à l'Institut Catholique de Paris par Christian Buchet (année universitaire 2007/2008)	365
Présentation des Mémoires	369

DANGERS, ACTEURS ET GESTION DU RISQUE D'UNE VILLE LITTORALE AU MOYEN ÂGE

Stéphane Curveiller
Université d'Artois

Il y a quelques années encore, l'étude de Dunkerque au Moyen Âge ressemblait, « aux dires » de certains, à une gageure, d'autant plus que la période du Roi-Soleil répond à « l'appétit » des historiens avec des documents à foison, notamment autour de la figure emblématique de Jean Bart et de son mythe¹. Faut-il donc ne s'intéresser qu'aux périodes de croissance, de prospérité, qu'aux biographies célèbres, ou au contraire donner un éclairage nouveau sur des époques, sur des personnages ou des thèmes globalement ignorés ? Certes, le chercheur dépend toujours des sources, du « corpus » indispensable, et doit éviter de sombrer dans la récurrente « litanie » de la pénurie² préjudiciable à la recherche en général. C'est la raison pour laquelle la problématique posée sur la sécurisation des accès aux ports, sur la notion de risques, nous a semblé intéressante par son caractère novateur et audacieux. En outre, l'association du début des Temps Modernes dans cette approche historique jette bas la traditionnelle coupure de 1492 de plus en plus obsolète aujourd'hui, et nous paraît ouvrir d'autres perspectives aux chercheurs.

À la fin du Moyen Âge, Dunkerque est encore une ville moyenne³ ; fondée tardivement, en 1183⁴, elle ne connaît un véritable démarrage économique que vers la fin du XIV^e siècle⁵. Autant les sources sont limitées jusqu'en 1350,

- 1 Alain Cabantous (dir.), *Mythologies urbaines : les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004.
- 2 H. Martin, « La pénurie documentaire, paradis ou géhenne des historiens », *Horizons marins, itinéraires spirituels*, t. 2, *Marins, navires et affaires*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, p. 21-30.
- 3 Dunkerque n'est, à l'origine, qu'une petite bourgade de pêcheurs.
- 4 A. Verhulst, « Initiative comtale et développement économique au XII^e siècle », *Miscellanea mediaevalia memoriam*, Groningen, 1967, p. 227-240.
- 5 S. Curveiller, *Dunkerque, port et ville de Flandre à la fin du Moyen Âge*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires de Lille, 1989, p. 198-199.

autant, dès lors, elles s'intensifient sans atteindre la profusion ! Ne rêvons pas ! Elles ont ainsi permis l'analyse d'une source sérielle⁶, mais il faut reconnaître qu'elles sont centrées sur la ville qui est au cœur des préoccupations du moment. Cependant, une étude minutieuse des manuscrits permet de relever ici et là des informations diffuses sur le port et les aspects maritimes. L'essentiel des sources se trouve aux Archives départementales du Nord à Lille, dans la série B, quelques-unes, très rares, sur le début du xvi^e siècle, aux Archives Municipales de Dunkerque, d'autres en Belgique, et même quelques-unes aux Archives nationales. Analysons à présent les divers aspects suivant l'axe de recherche proposé.

DES DANGERS CROISSANTS

48 L'identification des dangers est rendue possible grâce à la diversité des sources consultées, ce qui permet globalement une bonne appréhension. Tout d'abord, les dangers naturels sont toujours omniprésents comme le prouve en 1570 la tempête dévastatrice sur la région maritime que relatent d'ailleurs diverses chroniques⁷. À tout moment, l'homme voit son travail remis en cause, mais c'est aussi sa ténacité à travers les siècles⁸ qui lui permet de valoriser de façon durable cette zone poldérisée au nom de Dieu ! Grâce à un réseau de voies d'eau de plus en plus étroitement surveillé et à une administration performante⁹, les autochtones maîtrisent en partie les problèmes récurrents liés à la nature. Régulièrement, l'eau de mer pénètre par les échancrures littorales¹⁰ situées dans le cordon dunaire à peu près stabilisé à partir du xii^e siècle. Ces incursions maritimes sont étroitement liées aux équinoxes. On peut même mentionner la digue du comte Jean, située au niveau de l'actuelle ville de Saint-Pol-sur-Mer (entre le port de Mardyck et de Dunkerque au Moyen Âge), à la hauteur de la mairie et du cimetière ; il s'agit en réalité du comte Jean de Namur, grand maître des eaux et grand-oncle du comte de Flandre. Il aurait fait élever une véritable « barrière » allant de l'Escaut jusqu'à l'Aa. Des vestiges ont pu être retrouvés près de Nieuport, de Westende, à l'est de Westende, à l'est de Middlekerke, entre Wenduyn et la frontière hollandaise.

6 Archives départementales du Nord (AD59), B5968 à B5990.

7 L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, rééd., Bruxelles, Éditions Culture et Civilisation, 1976.

8 G. Fourquin, *Histoire économique de l'Occident médiéval*, Paris, A. Colin, 1969, p. 143-144.

9 Création de cette administration en 1169 par le comte de Flandre Philippe d'Alsace ; en particulier, les trois bans y sont représentés : les représentants des châtelainies ou baillis, les échevins des villes et des *keures*, les hommes de fiefs ou seigneurs.

10 Là où les ports sont nés.

À maintes reprises, certains documents signalent la préoccupation du pouvoir à propos de la dégradation des dunes occasionnée par la profusion des lapins de garenne¹¹. Quant à l'entretien des canaux (*watergangs*), il s'avère plus que jamais nécessaire afin de limiter le risque d'ensablement des havres comme ce fut le cas pour Lombazyde, Mardyck et Gravelines¹². À Calais, par exemple, on parle encore d'un « banc du diable » à l'entrée du port à l'époque même moderne¹³ ! L'aménagement de l'Havendyck, canal reliant Dunkerque à Bergues-Saint-Winoc, devient un enjeu entre les deux villes et débouche à la fin du XIV^e siècle sur des conflits juridiques accrus¹⁴. La navigation est elle aussi difficile puisque, outre les bancs de sable qu'il faut éviter – le « Schurken » face à Dunkerque¹⁵ –, les fréquentes tempêtes rendent la circulation maritime hasardeuse, d'où l'importance des criques initiales (celle de la Guersta pour Dunkerque), qui protègent aussi les navires. Les jets de la mer, conséquences des dégâts, sont énumérés de façon irrégulière dans les comptabilités dunkerquoises : on relève la plupart du temps des ancres, des poutres, des filets, mais aussi exceptionnellement des tonneaux de vin¹⁶, dont la vente profite pour moitié au seigneur et pour l'autre moitié au « maronnier » (celui qui trouve l'objet). Ces droits mentionnés dans les comptes de bailliage, tout en étant liés aux aléas naturels, peuvent avoir pour origine des dangers anthropiques. De même, la législation eu égard aux actes de piraterie se précise¹⁷, mais surtout on sent de la part du pouvoir la nécessité de réglementer la course, activité de plus en plus rémunératrice, même à Dunkerque, en dehors de la pêche, activité originelle qui demeure encore très lucrative¹⁸ à en juger les sources contemporaines. Ainsi, même si les dangers

- 11 AD59, B909 n° 13929/13929 bis. Voir également *Les Chroniques d'Adrien de But* : chapitre sur l'abbaye des Dunes, Bibliothèque royale Albert I^{er} /ms 7978-7979.
- 12 R. Roffin, *Le Tonlieu du port de Gravelines au cours du Moyen Âge*, mémoire de DES multigr., Université de Lille, 1953, et S. Curveiller, « Complémentarités et rivalités des ports maritimes en Flandre occidentale à la fin du Moyen Âge », *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 245-260.
- 13 C. Costenoble, E. et S. Curveiller, *Histoire de Calais*, chap. III, Dunkerque, Éd. des Beffrois, 1985, p. 93-163.
- 14 S. Curveiller, « Les Relations d'une ville du littoral flamand et son hinterland : l'exemple de Dunkerque et de Bergues au Moyen Âge », dans N. Coulet et O. Guyotjeannin (dir.), *La Ville au Moyen Âge*, t. I, *Ville et espace*, Paris, CTHS, 1988, p. 213-232.
- 15 C. Pfister, *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, C. Pfister, 1985.
- 16 AD59, B5968 à B5990. Dans les recettes, poste budgétaire intitulé « Droits de lagan et forfaitures de mer ».
- 17 Jacques Paviot, *La Politique navale des ducs de Bourgogne (1384-1482)*, Lille, Presses du Septentrion, 1995, et C. Burgaud, *La Vie maritime à Calais de 1680 à 1715*, Thèse de l'École des chartes, multigr., Paris, 1951.
- 18 P. Faulconnier, *Description historique de Dunkerque*, 1730, t. I, livre 13.

naturels préoccupent les contemporains de façon récurrente, leur importance décroît face aux dangers anthropiques qui se multiplient indubitablement.

50

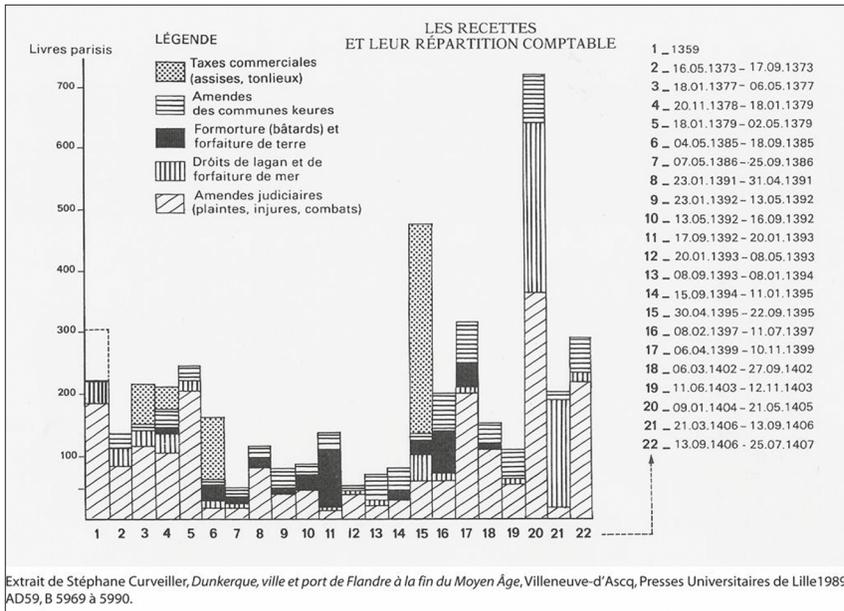


Fig. 1. Les recettes et leur répartition comptable

LES ACTEURS

Finalement, quels sont les acteurs confrontés à ces dangers et amenés à gérer les risques ci-dessus mentionnés ? Si les Capétiens semblent s'être intéressés très tôt à la zone littorale¹⁹, les comtes de Flandre ainsi que les abbayes y ont vu leur intérêt dès le XII^e siècle²⁰. Leur action, souvent concertée, a permis la poldérisation de cette zone à l'origine maritime et restée longtemps en partie amphibie dans certains lieux inférieurs au niveau de la mer à environ 15 km au sud-est de Dunkerque, les *Groote Moëre*, et ce au moins jusqu'à l'époque de Louis XIV²¹. Le XIII^e siècle, en revanche, est relativement muet quant à cette évolution ; la situation est instable puisque Dunkerque change plusieurs fois de seigneurs²².

19 G. Sivery, « Les Capétiens et la côte du nord-ouest jusqu'au siècle de Saint Louis », *Bulletin historique et artistique du Calaisis*, n° 145-146-147, 1996, p. 49-59.

20 S. Curveiller, « Les Abbayes en Flandre maritime méridionale au Moyen Âge », *Les Religieux et la mer*, CAHMER, volume 16, Amiens, 2004.

21 L. Lemaire, *Histoire de Dunkerque*, op. cit.

22 Dunkerque change régulièrement de seigneurs ; certains n'ont laissé qu'une empreinte limitée : un dénommé Lorenzo, puis Godefroy de Condé, puis Baudouin d'Avesnes ; enfin, avec Guy de Dampierre, Dunkerque s'insère de nouveau au comté de Flandre.

Toutefois, à partir du milieu du XIV^e siècle, force est de constater d'abord l'intérêt du seigneur apanagiste pour la ville et pour le port de Dunkerque. Le château de la comtesse se serait trouvé au nord-ouest de la ville, non loin du quai, là où il y a « moult vent » et donc proche de la mer ; les dégâts y sont signalés (tuiles envolées...). La personnalité de Yolande de Bar et de Cassel en est la preuve, ce seigneur étant « entichée » de ses droits d'origine féodale²³. Mais, à partir du XV^e siècle, la politique des ducs de Bourgogne et donc du pouvoir centralisateur s'affirme²⁴ beaucoup plus nettement que celui des comtes de Flandre²⁵ antérieurement, à l'exception du XI^e siècle et de la famille d'Alsace. En revanche, si l'intérêt demeure croissant pour « ceste riche frontière de mer »²⁶ de la part du pouvoir princier, y compris du pouvoir échevinal, c'est toujours l'intérêt commercial et le profit qui prévalent. Il est évident que la part de la population concernée par les risques maritimes est relativement importante. Les pêcheurs dunkerquois sont nombreux²⁷, mais peu de marchands autochtones animent le commerce avec l'extérieur. Très vite les Hollandais ont établi un véritable monopole sur l'économie portuaire, mais également les Flamands, ainsi que les Rochelais²⁸ au XV^e siècle, puis les Normands et les Bretons²⁹. De plus, tout le commerce comme l'artisanat local dépendent de façon induite de tous ces actifs. Donc le risque est, d'une certaine façon, l'affaire de tout un chacun, même si certaines professions sont plus directement liées aux risques en général. Enfin, l'attitude des populations n'est pas identique dans tous les cas ; nous pensons que les relations entre les habitants des villes portuaires, des avant-ports fondés dans la seconde moitié du XII^e siècle, et ceux des châtellenies de l'arrière-pays comme Bergues-Saint-

23 M. Bubnicek, *Quand les femmes gouvernent. Droit et politique au XIV^e siècle : l'exemple de Yolande de Flandre (1326-1395)*, Paris, Champion, 2002.

24 B. Schnerb, *L'État bourguignon 1363-1477*, Paris, Le Grand livre du mois, 1999.

25 D. Clauzel et H. Platelle, *Histoire des Provinces du Nord*, Dunkerque, Éd. des Beffrois, 1989.

26 S. Luce, G. Raymond, A. Mirot (dir.), *Chroniques de Jean Froissart*, 15 vol., livre II, chapitre CCVII, Paris, 1896-1975.

27 Un index patronymique de plus de 800 noms extraits des comptes de bailliage a permis d'établir l'importance des pêcheurs de la cité ; d'autres éléments les corroborent : le premier sceau de la ville en 1226, les amendes aux communes *keures* (loi urbaine) telles le « poisson mal salé », mal conservé, peu frais... Dunkerque comme d'autres villes flamandes a fondé sa renommée sur la mise en caques du hareng.

28 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003.

29 Jean Kerhervé, *Bretagne-Flandre : relations économiques, politiques et artistiques (XIV^e-XVI^e siècles)*, Quimper, Maison départementale bretonne, 1989 ; *id.*, *L'État breton aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Maloine, Paris, 1987 ; M. Mollat, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993, p. 101-112.

Winoc, étaient souvent difficiles³⁰. Il fallait passer à ce niveau de la rivalité à la complémentarité³¹, mais les premiers étaient davantage concernés par les risques maritimes de toute nature en raison de la localisation de leur ville d'origine. Pour les seconds, la stabilité rurale était davantage leur apanage et donc le goût du risque y était a priori moins coutumier. C'est ainsi que la frilosité des drapiers de Bergues a permis la prospérité de la « sayetterie » à Hondschoote, dès les xv^e et xvi^e siècles essentiellement³². Littoral et hinterland n'ont donc pas la même perception du risque et des enjeux maritimes en ce Moyen Âge finissant³³. Les anciennes châtelainies sont – rappelons-le – l'héritage d'institutions plus anciennes liées au développement des relations féodo-vassaliques antérieures³⁴, et donc plus conservatrices. Voyons à présent les mesures prises concrètement face aux risques encourus.

LA GESTION DES RISQUES

52

Cette gestion est peu signalée dans les manuscrits dont nous disposons ; ce n'est pas pour autant que les autorités ne s'en préoccupent pas mais, par rapport à Calais, et ce dès le xiii^e siècle³⁵, Dunkerque fait pâle figure par sa taille plus moyenne et par les données plus rares. Le chenal du port de Dunkerque est approfondi et élargi en 1236 sous l'égide du seigneur foncier à l'époque de Godefroy de Condé (1233-1238), en vue de faciliter les « châsses » indispensables à la survie du port afin de lutter contre l'ensablement de ce dernier. Deux jetées sont construites à l'entrée du havre ; l'aménagement du quai situé non loin du château seigneurial à l'ouest de la cité fortifiée est à peine mentionné, sauf dans une rare comptabilité urbaine de la fin du xiv^e siècle³⁶. Intégrée à l'enceinte bourguignonne au début du xv^e siècle, la tour du *Leughenaer*³⁷ serait une tour de guet d'où vient son nom ; elle daterait du xiv^e siècle, appartenant à l'origine au château de Yolande de Bar. Par la suite, le beffroi, beaucoup plus élevé, construit en 1453 permet de servir de

30 S. Curveiller, « Les relations d'une ville... », art. cit., note 15.

31 S. Curveiller, « Complémentarités et rivalités... », art. cit., p. 245-260.

32 E. Coornaert, *La Flandre française de langue flamande*, Paris, Les Éditions ouvrières, 1970, et G. Espinas, *La Draperie dans la Flandre française au Moyen Âge*, t. I, Paris, 1923.

33 M. Mollat, *L'Europe et la mer*, op. cit., p. 103-107.

34 S. Curveiller, « Territorialités, institutions et sources fiscales en Flandre maritime au Moyen Âge », *Revue du Nord*, t. LXXIX, 1997, p. 897-920.

35 A. Derville, *Histoire de Calais*, Dunkerque, Éd. des Beffrois, 1985, p. 16-43.

36 Archives Municipales de Dunkerque (AMD), série 245 1 et 2 (1388-1403/1404).

37 « La tour du menteur » en flamand. Une fausse alerte aurait été donnée d'après la légende. En revanche, l'entrée d'une baleine dans le havre serait à l'origine de l'église vidée de ses paroissiens en plein office au début du xv^e siècle !

repère non seulement maritime mais aussi urbain³⁸. Des jongs auraient été allumés régulièrement en haut de cet édifice. Des manuscrits belges signalent enfin la présence, au xv^e siècle, de *vierboete* qui balisent l'ensemble du littoral flamand³⁹. De même, nous apprenons qu'une station de pilotage est fondée à la fin du xv^e siècle⁴⁰, métier auquel il faut impérativement recourir pour éviter le risque d'échouage sur les bancs de sable parallèles à la côte. Avec le développement du commerce et de la course, leur aide s'avère de plus en plus précieuse. Peu d'indications nous sont fournies, si ce n'est pour le Calaisis⁴¹, dont on sait qu'ils sont trop vieux et peu zélés au xviii^e siècle. Enfin, Dunkerque voit l'apparition d'une délégation d'Amirauté ce qui témoigne d'une réelle croissance portuaire⁴².

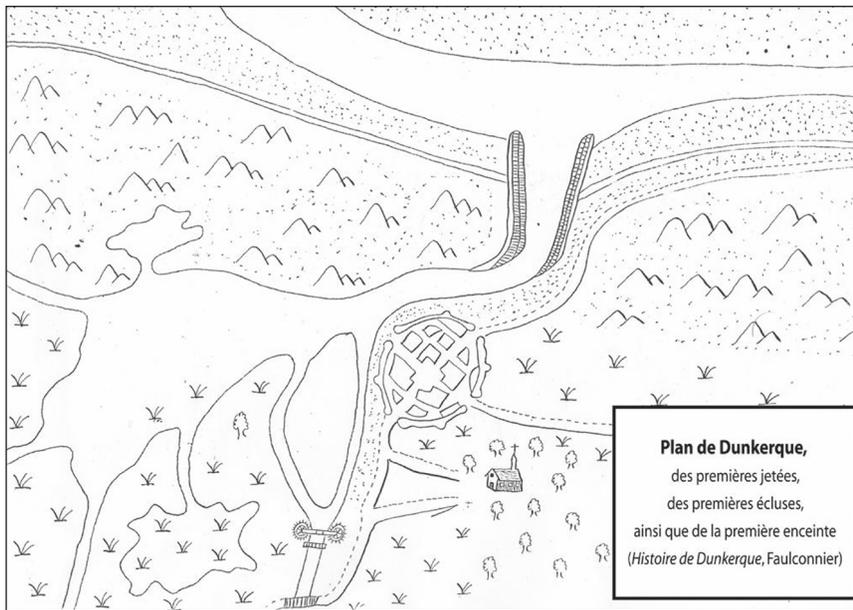


Fig. 2. Plan de Dunkerque

- 38 *Vierboete* signifie phare. Ordonnances des ducs de Bourgogne, Archives générales du Royaume.
- 39 Archives générales du Royaume et Bibliothèque royale Albert I^{er}.
- 40 À la fin du xv^e siècle est créée une station de pilotes connue en sept autres endroits de la côte flamande.
- 41 C. Costenoble, E. et S. Curveiller, *Histoire de Calais*, op. cit., p. 113-129.
- 42 Sous l'archiduc Alexandre Farnèse, Dunkerque obtient la création d'un ou de deux postes de subdélégués du conseil suprême de l'Amirauté afin d'éviter l'excès des déplacements (5 février 1597) : tout appel en justice inférieur à 50 florins était rendu sur place.

La notion de risque à la fin du Moyen Âge n'appartient pas à la pensée médiévale dans la mesure où la volonté divine est omniprésente⁴³. C'est avec la période moderne que naît et s'affirme la perception de « risque ». Est-ce à dire que les contemporains de la période médiévale en ignorent l'importance ? Ce serait exagéré puisque – rappelons-le – les premières assurances maritimes⁴⁴ ont déjà fait leur apparition, mais il est vrai aussi que la mer est représentée par Jean Froissart pour la première fois comme une frontière⁴⁵, et que « la révolution des transports⁴⁶ », essentiellement maritimes, a valorisé la mer et tout ce qui s'y rapporte. Finalement, face aux risques naturels, l'homme s'en est créé de nouveaux et a tenté tout simplement de s'y adapter de façon empirique. C'est du moins ce que laissent transparaître les manuscrits dunkerquois globalement peu enclins à la confiance sur ce sujet. Une étude plus générale sur l'ensemble du littoral permettrait d'appréhender davantage le thème proposé, fort original et fondamental pour les sociétés littorales et maritimes. Que les organisateurs en soient ici remerciés.

43 P. Contamine, *L'Économie médiévale*, Paris, A. Colin, 1993, p. 349 : « Sans l'Église, il n'y aurait pas de Moyen Âge ».

44 En Italie d'abord. Voir R.H. Bautier, *Commerce méditerranéen et banquiers italiens au Moyen Âge*, Aldershot, Variorum collected studies, 1992.

45 S. Luce, G. Raymond, A. Mirot éd., *Chroniques de Jean Froissart*, op. cit., note 27.

46 R.S. Lopez et I.W. Raymond, *Medieval Trade in the Mediterranean World*, New York, Columbia University Press, 1955.