

MÉMOIRE

de M. le Colonel ARNOULD

sur les fouilles pratiquées dans les terrains des nouveaux chantiers de construction

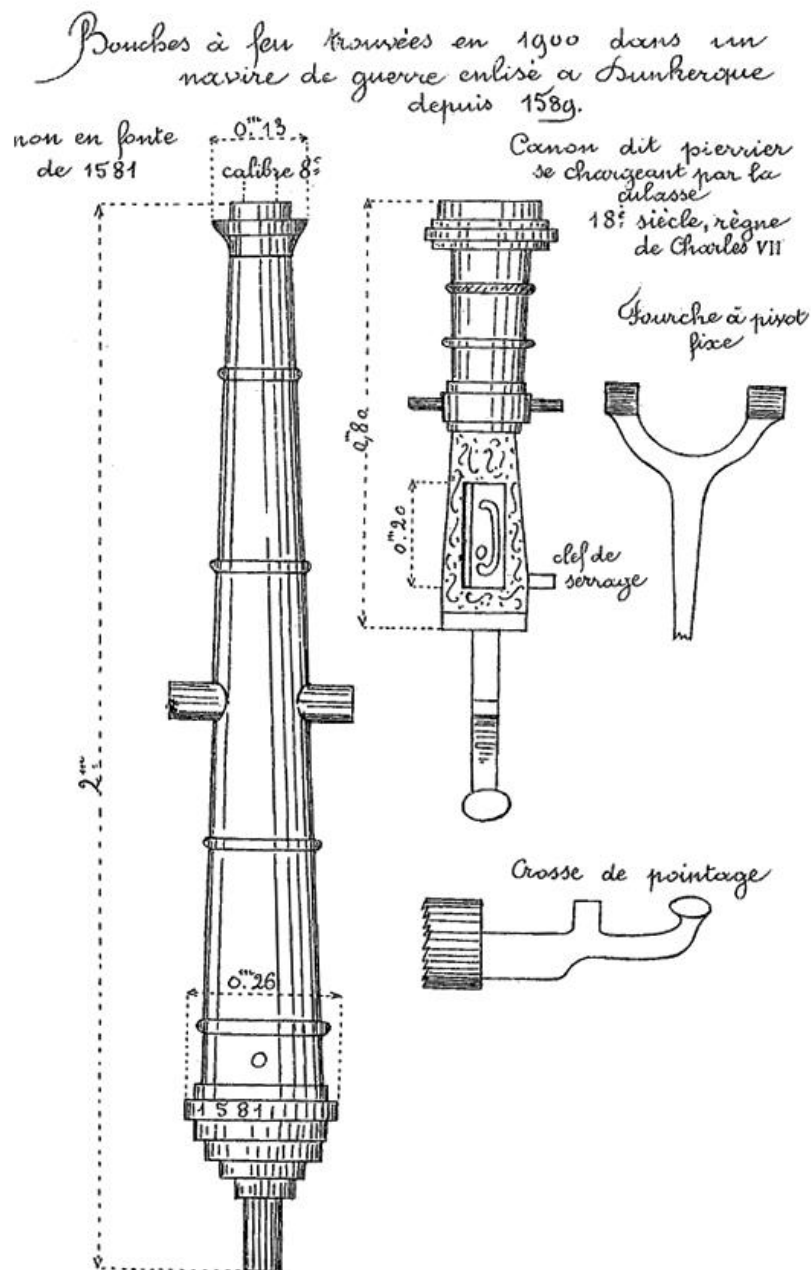
Il y a cinq mois environ, à Dunkerque, en creusant dans les terrains vagues de l'Est la grande tranchée du mur de quai qui doit border les nouvelles cales de construction, on a mis à jour une vieille carcasse de navire enfouie sous 8 mètres de sable. Cette découverte ne présentait, au premier abord, rien d'extraordinaire. Le bateau était enlisé, ensouillé, comme on dit dans le pays, de 4 mètres, dans une ancienne laisse de mer que les eaux couvraient encore, il y a moins de trente ans, à marée haute ; l'on sait que cette alternative du flot qui recouvre et qui découvre produit, dans le sable bouillant de notre côte, l'enlèvement progressif de tous les navires qui s'y échouent.

On peut voir encore, en face de Zuydcoote, un magnifique trois-mâts échoué depuis une quinzaine d'années, dont la coque est maintenant presque complètement ensouillée, mais dont on laisse émerger les mâts, pour que les navires qui passent dans cette région sachent qu'il y a là un écueil. Quant aux 4 mètres de sable superposés, ils proviennent de dépôts faits en cet endroit vers 1874, après la construction des fronts de mer de l'est, en vue d'établir le niveau auquel on voulait tenir le quartier qu'on projetait d'élever dans cette partie de la ville tout nouvellement conquise sur la mer. Il est vrai qu'on trouve, parfois, des débris de poteries à la côte zéro où repose le navire, ce qui ferait supposer que cette côte était celle du terrain naturel au moment de l'échouage ; la Géologie peut en avoir conclu que les 8 mètres de sable qui recouvrent aujourd'hui le bateau ont été accumulés là, peu à peu, par un effet de la nature. Mais on désirait peut-être trouver ces cassons, dans l'intérêt d'une thèse, et l'on cherchait en conséquence ; or, *cherchez et vous trouverez*. Mais, pour les Dunkerquois, le fait était expliqué, comme il l'avait été précédemment pour des découvertes semblables, et l'entrepreneur des travaux s'est mis à démolir ce qui le gênait de cette carcasse, sans en faire plus de cas. Or, voici que de ces débris sont sorties six pièces d'artillerie ; dès lors, il s'agissait d'un navire de guerre, et cette trouvaille méritait qu'on lui accordât une attention toute particulière.

De ces six pièces d'artillerie, trois sont des canons en fonte, longs de 2 mètres environ, de forme vulgaire, en bon état d'ailleurs. L'un d'eux porte, sur la plate-bande de culasse, une indication précieuse : C'est la date de 1581, qui nous fixe, en quelque sorte, sur l'événement. Mais le plus curieux de la découverte, c'est qu'à ces trois bouches à feu d'un modèle courant se trouvent associées trois petites pièces d'une toute autre forme, qui présentent, elles, un intérêt supérieur.

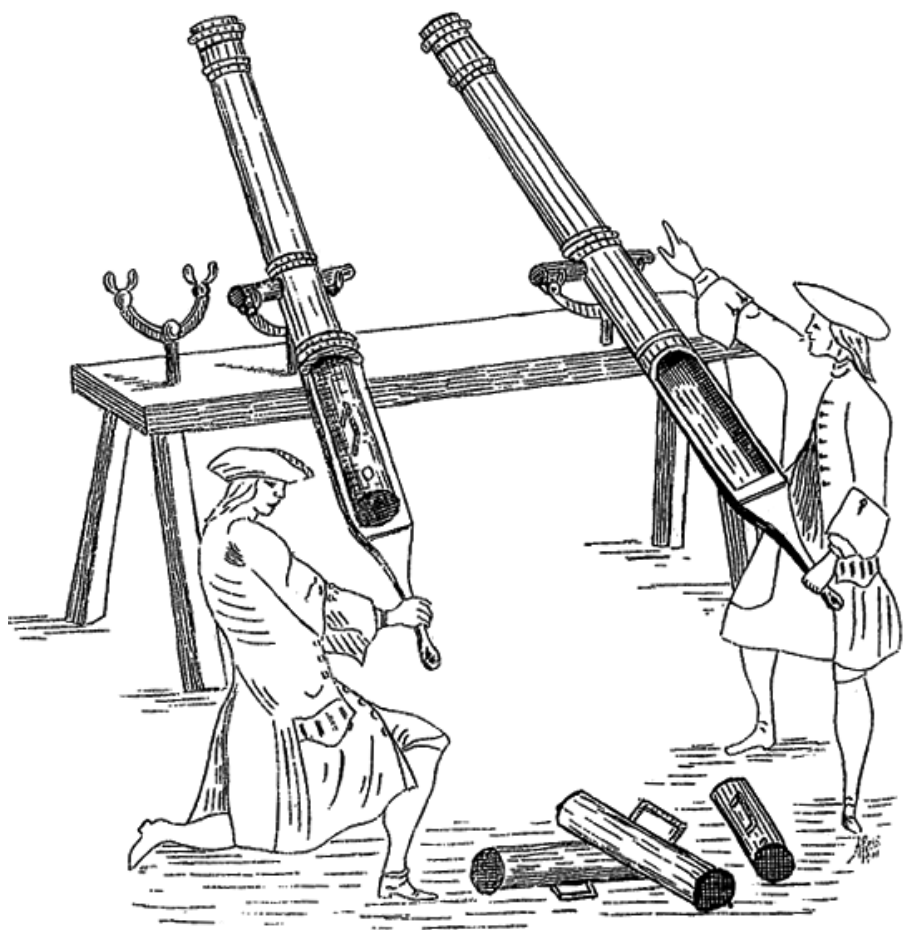
Toutes trois sont en *fer forgé*, se chargeant par la culasse au moyen de *boîtes* ou culasses mobiles qui dans leur position de chargement, sont maintenues en place au moyen d'un coin ou d'une clef de serrage. Deux d'entre elles sont identiques, de 0 m. 80 de long. La troisième est plus courte.

Ces pièces, faites de nouvelles soudées et frettées, sont très ornées ; une des frettes, notamment, vers la bouche, est taillée en torsade et, sur le plan supérieur du parallélogramme creux qui forme le logement de la boîte de culasse, sont, ciselés de délicats festons. La frette du milieu porte les tourillons, lesquels, pour l'une de ces pièces, sont encore encastrés dans une fourche à tige verticale, qui devait être fixée au bordage du navire. Ces pièces, en effet, tiraient sur pivot fixe et elles se terminent, à l'arrière, par une assez longue crosse qui servait au pointage ; leur manœuvre rappelait celle de nos petits canons à tir rapide actuels, le Hotchkiss par exemple, et leur chargement, celui de nos fusils Lefauchaux.



Ce qu'il y a de particulièrement curieux, dans ces engins, que nous trouvons exactement décrits dans plus d'un auteur (n° 7 du *Catalogue* établi par le colonel Robert, conservateur du musée d'artillerie ; *Dictionnaire de l'architecture française*, par Viollet-le-Duc, au mot *Engin* ; *Histoire de la milice française*, par le R. P. Daniel, 1721, etc...), c'est qu'ils datent du commencement du XV^e siècle, et même, vers 1550, ce mode de chargement fut *complètement abandonné*. Dès lors, comment se trouvent-ils associés à des bouches à feu qui n'ont été fondues que cent cinquante ans plus tard ?

*Extrait de l'Histoire de la
Milice française par le P. Daniel, 1721*



Il est vrai que, pour certaines circonstances particulières, ils furent encore longtemps en service.

« *Ils sont encore en usage dans les châteaux*, nous dit le P. Daniel (1721), et dans les petites places où l'on ne peut se servir, d'autre artillerie, soit parce que les terre-pleins sont trop étroits pour le recul des affûts communs, soit, etc... »

« Les petits *vaisseaux marchands* ont beaucoup de ces *pierriers* en fer pour *suppléer au canon* ; et s'en servent pour tirer sur les barques des ennemis qui voudraient venir les prendre à l'abordage. »

Viollet-le-Duc nous dit que le nom de *boîtes* donné aux pétards tirés dans les fêtes vient de là. Lors des réjouissances publiques, au lieu de charger, comme aujourd'hui, des canons avec des gargousses à poudre, sans projectile, on se contentait de charger les boîtes de ces vieilles bouches à feu, et de bourrer la poudre avec des tampons de bois enfoncés à coups de marteau. « On trouvait encore, au commencement de ce siècle, dans la plupart de nos vieilles villes, de ces boîtes anciennes qui avaient été réservées pour cet usage. »

Mais ce prolongement d'usage ne concerne, suivant ces auteurs mêmes, que des *châteaux* ou de *petits navires marchands* qui employaient ces engins *pour suppléer au canon*, ce qui veut dire que là où il y avait du canon on n'employait plus de vieux outils *déclassés depuis 1550*.

Que font-ils donc là, postérieurement à 1581, associés avec des bouches à feu régulières ? C'est ici que le diagnostic doit être serré, et, si vous voulez bien nous suivre, vous verrez qu'il conduit à déterminer logiquement la date de l'événement.

A la fin du XVI^e siècle, la ville de Dunkerque, possession d'Espagne, était continuellement en lutte avec la marine néerlandaise, et cela depuis 1579, époque, où, par le décret d'Utrecht, les Etats de Hollande s'étaient séparés de l'Espagne en s'engageant à soutenir les protestants des Pays-Bas.

Mais l'Espagne, alors la plus puissante nation de l'Europe, inspirait une certaine crainte aux rebelles de la Hollande, dont les forces, au début, ne s'aventuraient qu'avec prudence hors de ses frontières continentales ou côtières. Cependant, nous voyons qu'en 1587, pour s'opposer à la sortie des corsaires qui s'armaient à Dunkerque et portaient grand préjudice à leur commerce, les Hollandais tenaient un grand nombre de navires devant le port, ce qui n'empêcha pas les deux Dauwère, père et fils, d'en sortir souvent et d'y rentrer.

Fatigués de leur croisière inutile, les Hollandais durent y renoncer l'année suivante ; mais, avant de se retirer, ils introduisirent dans les jetées un brûlot qui vint faire d'autant plus de dégâts *dans le port*, qu'on y avait réuni, dit Faulconnier, un grand nombre de navires pour suivre l'expédition que Philippe II préparait contre l'Angleterre. Ces destructions de navires eurent lieu, d'ailleurs, *dans le port* et non *hors du port*, où repose notre navire énigmatique.

Après le désastre de la *Grande Armada*, les choses changèrent. Le duc de Parme, gouverneur des Pays-Bas, avait invité les Dunkerquois à armer le plus de navires qu'ils pourraient, pour faire la course aux « rebelles », alliés des Anglais. Les Dunkerquois ne se firent pas prier ; mais les Hollandais, plus rassurés du côté de l'Espagne, envoyèrent d'abord des félicitations à l'Angleterre, puis ils armèrent un grand nombre de vaisseaux, jusqu'à cent, et, avec vingt d'entre eux, ils bloquèrent incessamment le port de Dunkerque. Cette situation se continua jusqu'à la trêve de douze ans qui fut conclue le 25 mars 1609, sous les auspices de Henri IV, et qui mit lin à une guerre de quarante ans.

C'est dans cette période de 1588 à 1609 (1607 même, car une trêve de huit mois, renouvelée à son expiration, avait déjà été conclue le 4 mai 1607) qu'il faut placer l'événement qui nous occupe, parce que plus tard, à la reprise des hostilités en 1621, entre la Hollande et l'Espagne, puis après la déclaration de guerre de l'Espagne à la France unie à la Hollande, en 1635, aux temps de Tromp, de Rombout, et enfin, de Jean Bart, Dunkerque était le port le plus fameux que les Espagnols eussent en Flandre et que son armement, assuré et renouvelé en différentes

circonstances historiquement précisées, ne pouvait plus comporter, tout au moins sur des bâtiments de guerre, des pièces de musée comme celles dont nous discutons ici la provenance.

Mais, par contre, voici ce qui s'était passé en 1588. Tandis que la flotte de guerre se préparait en Espagne et en Portugal, sous le commandement du marquis de Santa Cruz et, plus tard, du duc de Medina Sidonia, le duc de Parme, nommé chef de l'expédition, fut chargé de réunir sur les côtes de Flandre les troupes de débarquement, ainsi que les moyens de les transporter en Angleterre. A cet effet, après avoir fait construire, dans la rivière de Watten et à Nieuwport, des barques plates avec ponts de débarquement, il fit armer à Dunkerque trente vaisseaux de guerre, *avec tout ce que l'on put trouver* (Faulconnier). Il est donc probable qu'on mit la main, pour cet objet, sur toutes les pièces démodées que pouvait renfermer l'arsenal. De même que, malgré la leçon de 1870, on dut mettre encore sur nos remparts, à l'époque menaçante de 1874, de vieilles marmites comme le canon de trente lisses de la marine, dont le ministre vantait quand même le mérite afin de donner du cœur au ventre à ceux qui auraient eu la mauvaise chance d'avoir à s'en servir.

On sait ce qui advint de la flotte invincible. Elle partit de Lisbonne le 29 mai 1588. L'Océan n'avait rien vu de plus superbe : forte de 150 grands vaisseaux, sans compter un nombre prodigieux de petits navires, elle portait 2.600 canons et 23.000 hommes. Cependant, la reine Elisabeth, avertie d'ailleurs par le roi de France, bien que l'Espagne eût caché ses desseins, hâtait ses préparatifs pour une défense vigoureuse. Elle engagea jusqu'à ses pierreries pour l'armement de sa flotte, qui était elle-même de 100 vaisseaux, il est vrai, mais fort inférieurs comme grandeur à ceux de l'Espagne. Elle en donna le commandement à Charles Howard, amiral d'Angleterre, et au fameux François Drake... Enfin, elle envoya Henri Seymour (Seimer, dit Faulconnier en respectant la prononciation anglaise) avec 40 vaisseaux, pour se joindre à ceux de Hollande et bloquer les ports de Gravelines, Dunkerque et Nieuport, afin d'empêcher la jonction du duc de Parme et du duc de Medina Sidonia. Dans la Manche, les deux flottes se rencontrèrent, mais, d'une part, les Anglais se voyaient de beaucoup les plus faibles ; d'autre part, le duc de Medina, qui n'était pas très homme de mer, ne se souciait pas d'engager le combat sans être tout à fait certain du succès. Bref, les deux flottes se séparèrent et l'Armada vint mouiller en vue de Calais au commencement d'août. Parme, prévenu, se disposait à la rejoindre avec ses forces, lorsqu'il apprit le malheur de la flotte. Surprise, d'abord, par l'approche de 8 brûlots qui y avaient jeté la terreur, elle avait appareillé à la hâte sur l'ordre de Medina, frappé lui-même d'épouvante ; peu après, une formidable tempête en avait détruit une grande partie et dispersé le reste.

Nous avons dit qu'après la retraite de la flotte espagnole, le duc de Parme s'était vu bloqué par une forte escadre hollandaise. Les corsaires dunkerquois, invités à la riposte, ne se firent pas faute de sortir fréquemment avec des bateaux légers. Ce fut le temps des exploits de Michel Jacobsen et Daniel Decoster.

Or, voici ce que nous lisons dans l'historien Faulconnier, auquel nous empruntons ce récit.

En 1589, quelques vaisseaux d'Espagne chargés de troupes, ayant voulu forcer le passage, neuf bâtiments hollandais se détachèrent de l'escadre de blocus pour s'y opposer ; ils les poursuivirent si vivement que, pour ne pas tomber entre leurs mains, les vaisseaux espagnols aimèrent mieux s'échouer sur la côte de la ville. On sauva le personnel. Quant au matériel, il n'est pas vraisemblable qu'on ait risqué de faire de grosses perles pour le retirer des vaisseaux, non plus que pour renflouer ces derniers, alors qu'ils étaient en permanence sous le feu des Hollandais et qu'ils restèrent ainsi pendant plusieurs années.

Eh! bien, il est démontré pour nous que ce bateau enfoui est un de ceux qui s'échouèrent à cette occasion. On n'avait eu ni le temps, ni les moyens de remplacer les vieux engins dont on

les avait armés hâtivement l'année précédente : voilà pourquoi on y trouve des pierriers de 1420 associés à des canons réguliers de 1581. Pour ce qui est des combats et des échouages postérieurs que nous rapportent les chroniques locales, ils ont eu lieu dans des circonstances et à des époques où cette association ne se fût pas justifiée.

Invincible Armada ! Canons des frères Bureau, les principaux, quoique les plus modestes auxiliaires de Jeanne d'Arc dans le salut de la France ! Voilà des souvenirs et des reliques qui méritent qu'on s'y arrête. Or, le bateau dépecé n'a encore perdu que son avant ; le reste est toujours enfoui sous les 8 mètres de sable. Donc, Messieurs des Ponts, chers et bons camarades, nous vous demandons un effort pour le dégager. Il en coûtera 5.000 francs qu'on pourra peut-être trouver au budget de 5.000.000 qui correspond à l'établissement des cales. Songez à la reconnaissance des antiquaires, des photographes et aussi des canonnières, quand vous aurez mis à jour cette merveille du souvenir. Nous y trouverons peut-être toute une artillerie, la cuisine du capitaine, les papiers du bord et... O Perrette !

En tout cas, vivent les artilleurs de tous les temps, et vive l'armée !



Retravaillé et retranscrit par <http://www.dunkerque-historique.fr> (avril 2023)

EXTRAIT (pages 634 à 643) du Bulletin de l'Union Faulconnier, société historique & archéologique de Dunkerque et de la Flandre maritime – Tome 3 du 31 mars 1900.
Source : BnF / Gallica




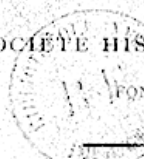
CE BULLETIN PARAIT TOUS LES TROIS MOIS

UNION FAULCONNIER
1992

SOCIÉTÉ HISTORIQUE DE DUNKERQUE
FONDÉE LE 3 AVRIL 1896

BULLETIN

TROISIÈME ANNÉE -- TOME III



31 Mars 1900

DUNKERQUE
Imprimerie CHIROUTRE GAUVRY, rue David-d'Angers, 6