

La présence des Anglais en Artois pendant la Guerre de Cent Ans

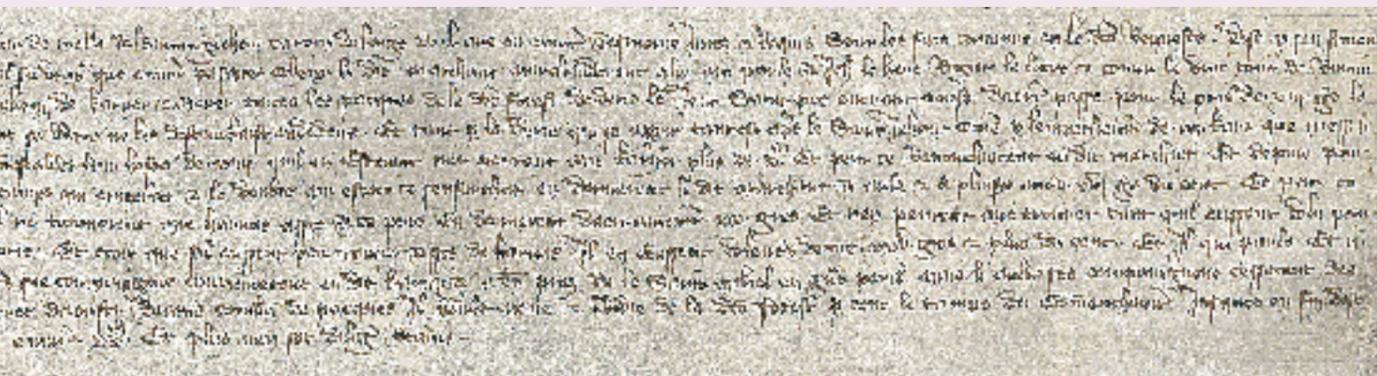
L'installation durable des Anglais dans le Calais et le comté de Guînes (ratifiée en 1360 par le traité de Brétigny) a eu des conséquences catastrophiques pour l'Artois et en particulier pour la région de Saint-Omer, qui se trouvait en première ligne face aux raids incessants de la garnison ennemie. Les ravages commis par les Anglais à cette époque (jusqu'aux trêves de 1389), et la crainte constante qu'ils inspiraient à la population, ont laissé des traces dans les archives des comtes d'Artois (série A), comme en témoigne, par exemple, l'information faite par le bailli à Saint-Omer, les 6 et 10 juillet 1370, à la demande de Marguerite, comtesse d'Artois (A 985/1).

Ce document (original sur rouleau de parchemin) concerne l'exploitation de la forêt de Beaulo, qui s'étendait sur Éperlecques et Ruminghem et appartenait au domaine de la comtesse d'Artois (actuelle « forêt d'Éperlecques »). Plusieurs marchands avaient acheté une coupe de 120 mesures de bois dans cette forêt et le bois, coupé pendant l'hiver 1368, devait être charrié avant le 1^{er} août 1369, mais ils n'ont pu le faire entièrement, d'abord à cause des intempéries puis en raison de la reprise de la guerre avec les Anglais, en juin 1369. C'est ce qu'ils expliquent à la comtesse dans la requête qu'ils lui adressent vers juin 1370 : « Les pleuves et les yauwes furent si tresgrant que il ne paurent widier ne

kariier hors de le dite forest que moult pau de leur dit boz coppé. Et depuis n'en ont riens peu widier ne kariier pour les dites guerres pour ce que les Engles estoient et repairoient de jour en jour en le dite forestz et y prenoient gens, kevalz et harnas qui y alloient pour kariier et exploier le dit bos coppé et tant que nuls n'y ozoit ne n'oze encores aler ne repairier ». Le témoignage de Jehan de Nielle confirme celui des marchands : il avait été embauché avec trois autres habitants de Ruminghem pour charrier le bois, mais il a dû renoncer au marché par manque de chariots et par crainte des Anglais, malgré l'augmentation de salaire que les marchands lui proposaient.

Les hommes n'osent donc plus s'aventurer dans la forêt, où ils risquent d'être faits prisonniers et rançonnés par les Anglais. Ils estiment plus prudent, semble-t-il, d'y envoyer les femmes, si l'on en juge par cette mention relevée dans un compte de 1382 (coupes de bois des forêts de Ruhout et de Beaulo faites en 1381) : « A III femes allans au bos ceulians les harchelles [...] pour ce que aucun honme n'i osa aller pour le douptte des Engles » (A 785, folio 58 recto).

JEAN-MARC DISSAUX



« Jehan de Nielle, de Ruminghem, carton, de l'aige de L ans ou environ, tesmoins jurez et requis sour les fais contenus en le dite requeste, dist par sen serment qu'il fu vray que, environ Pasques CCCLXIX¹, li dit marchand marchanderent a lui qui parle, a Jehan le Here, Rogier le Loere et Cornu le Vinc, tous de Ruminghem, de kariier et mener toutes les pacques de le dite forest² dedens le jour Saint-Pierre entrant aoust daerrain passé³ pour le pris de XIII gros le cent, se werre ne les destourbaist endedens. Et tant par le werre qui se apparut, tantost après le Saint-Jehan⁴, comme par l'empeschement de IIII kars que messire li connestables leur hosta de XIII qu'il en estoient, n'en peurent mie kariier plus de X^M. Et pour ce, renonchierent au dit marchiet. Et depuis, pour le tamps qui empiroit et le doubte qui estoit et s'enforchoit, en donnerent li dit marchand a aulz et a plusieurs autres XVI gros du cent. Et pour ce qu'il ne trouverent mie harnas assez a ce pris, en donnerent daerrainement XX gros. Et n'en peurent mie trouver tant qu'il eussent volu pour ce pris. Et croit que s'il eussent peu trouver assés de harnas, il en eussent volentiers donné XXV gros et plus du cent. Et il qui parle et II autres ses compaignons [sic] continuerent ou dit kariaige a bien prez de le Saint Mikiel en grant peril, mais li aultres ses compaignons cesserent dés l'entree d'aoust. Requis combien de pacques il y eubt mené et widié de le dite forest par tout le tamps du commencement jusques en fin, dist que environ XX^M. Et plus n'en set diliganment requis. »

Les textes cités dans le présent article sont rédigés en français, mais certains mots (notamment les termes techniques) apparaissent sous leur forme picarde, qui a survécu dans le « patois » artésien d'aujourd'hui (les documents du XIV^e siècle conservés dans la série A en fournissent une multitude d'exemples). C'est le cas pour *pleuves* (pluies), *yauwes* (eaux), *widier* (vider), *kariier* (charrier), *bos coppé* (bois coupé), *kevalz* (chevaux), *harchelles* (ancien français *harcele* : lien d'osier), *carton* (charretier), *kars* (chairs, chariots), *Mikiel* (Michel), et *commencement* (commencement). Le terme *pacque* désigne ici le fagot et *werre* correspond à la forme ancienne de *guerre*. Enfin, le verbe *destourber* signifie « empêcher, gêner, contrarier ».

¹ Pâques 1369 : 1^{er} avril 1369. ² Forêt de Beaulo. ³ 1^{er} août 1369. ⁴ 24 juin 1369.



Histoire & Mémoire

Éditorial

Le centenaire de la traversée de la Manche par Louis Blériot, le 25 juillet 1909, a été l'occasion de rappeler, voire de renforcer, les liens unissant le Pas-de-Calais à ses voisins britanniques, grâce aux nombreuses initiatives lancées ou soutenues par notre Département. Ces dernières ont naturellement bénéficié des recherches et des actions menées de longue date, auxquelles les archives départementales ont pris leur part. Une exposition organisée en 2004, conjointement avec le musée des beaux-arts et de la dentelle de Calais, sa déclinaison itinérante, mais aussi un ouvrage de synthèse, *Une petite Angleterre ? Les Britanniques sur la Côte d'Opale (1814-1914)* et un dossier pédagogique, *L'Entente cordiale dans le Pas-de-Calais : une tradition ancienne*, ont retracé la naissance et le développement de relations amicales et suivies existant, dès le lendemain de la bataille de Waterloo, entre les deux rives du détroit. Une coopération fructueuse avec le Kent Archives Service, conduite avec l'appui de l'Union européenne, a donné le jour, en 2008, à une nouvelle exposition itinérante bilingue, *La Manche, lien dans l'histoire du Kent et du Pas-de-Calais*, ainsi qu'à une journée d'étude, tenue à Wimille, dont les contributions ont permis de mieux faire connaître ces contacts, de la Préhistoire à la Première Guerre mondiale. Plus récemment encore, des lectures-promenades, au centre culturel de l'Entente cordiale, château d'Hardelot, et dans les Boves arrageoises, ont offert la parole à quelques témoins, privilégiés – de Jules César à la comtesse d'Artois Marguerite de Bourgogne, de Laurence Sterne à Charles Dickens – mais aussi plus modestes, qu'il s'agisse d'un corsaire calaisien, d'un membre du comité boulonnais de la Bible Society ou d'un civil confronté en 1915 à l'arrivée dans Arras de troupes britanniques.

Notre revue, *Histoire et Mémoire*, se devait d'ajouter sa pierre à cet édifice : nous pourrions, dans les pages qui suivent, entendre un charretier de Ruminghem avouer en 1370 sa crainte des incursions anglaises, découvrir que notre région a pu être un havre de paix pour les intellectuels catholiques fuyant les persécutions de l'État anglican dans la seconde moitié du XVI^e siècle (tandis qu'en sens inverse, au lendemain de la révocation de l'édit de Nantes, les huguenots français trouvaient asile en Angleterre), ou analyser les raisons de l'échec en 1975 – mais aussi de la réussite future – du tunnel sous la Manche.

De fait, ce dernier a été, avec la traversée de Louis Blériot, l'un des symboles les plus éclatants de ce désir naturel d'abolir le détroit ; certains ont imaginé construire une digue pour « pouvoir traverser la Manche à pied sec » (G. Dorcet, en 1879), d'autres ont préféré l'exploit scientifique et sportif du vol en ballon (Jean-Pierre Blanchard et John Jeffries, en janvier 1785) ou de la nage (Matthew Webb, en août 1875). Le 30 juillet 1909, en affirmant que, grâce à Blériot, « il n'y avait plus de pas de Calais », le journal *Le Boulonnais* pouvait rêver à « la fusion des peuples et des races dans une humanité libérée des préjugés séculaires, des antagonismes internationaux ». Sans prétendre atteindre de telles réflexions eschatologiques, on ne peut que partager l'espoir, exprimé par le président François Mitterrand lors de la cérémonie d'échange des instruments du traité sur la liaison transmanche le 29 juillet 1987, de créer les moyens de faire se rencontrer et se comprendre les habitants des deux rives, pour pouvoir « dire enfin que le continent cesse d'être isolé ! »

Dominique DUPILET
Président du Département

septembre 2009 / n° 59

- 2 — *Le Pas-de-Calais, terre de refuge des catholiques anglais (XVI^e-XVII^e siècles)*
- 5 — « Chunnel or not Chunnel ? »
- 8 — *La présence des Anglais en Artois pendant la Guerre de Cent Ans*

ABONNEMENT
à reproduire sur papier libre

Prix : 2 € à l'unité ou 6 € (frais de port compris) pour 4 numéros

Nom : _____ Prénom : _____
Adresse : _____ Profession : _____

Les chèques sont à libeller à l'ordre de Monsieur le payeur départemental du Pas-de-Calais et à adresser à : Archives du Pas-de-Calais - Madame la chargée des actions culturelles - 12, place de la Préfecture - 62018 ARRAS CEDEX 09



le relief de nos talents

Le Pas-de-Calais, terre de refuge des catholiques anglais (XVI^e-XVIII^e siècles)

Pendant près de trois siècles, de l'avènement du protestant Édouard VI en 1547 à l'acte d'Émancipation de 1829, pour nombre de catholiques anglais, les territoires qui aujourd'hui constituent les départements du Pas-de-Calais et du Nord, et qui relevaient alors du royaume de France ou des Pays-Bas espagnols, furent terre de refuge, d'exil politique et, bien souvent, de fol espoir de reconquête religieuse. Soumis à des lois coercitives, pourchassés, condamnés à de lourdes amendes, souvent emprisonnés, parfois exécutés, les catholiques anglais regardèrent, dès les années 1530, vers leurs coreligionnaires du continent pour trouver secours. Tout comme les huguenots français et les protestants hollandais appelèrent les réformés anglais à l'aide tout au long des XVI^e et XVII^e siècles. La proximité géographique des rivages français et flamands, les liens commerciaux et les réseaux de correspondants tissés au cours des siècles expliquent que, plus que toute autre puissance catholique (l'Espagne par exemple), la France septentrionale et les Pays-Bas du Sud représentèrent pour les catholiques qui voulaient et, surtout, qui pouvaient quitter l'Angleterre un havre sinon de paix, tout au moins de sécurité.

Toutefois, à bien y regarder, cette situation peut sembler paradoxale. Dans des régions qui avaient été ravagées par la guerre de Cent Ans et les violentes incursions anglaises du début du XVI^e siècle, qui avaient été le théâtre de certaines des plus lourdes ou des plus emblématiques défaites françaises (prise de Calais en 1347, de Thérouanne en 1513, de Boulogne en 1544, bataille de Crécy en 1346, d'Azincourt en 1415, de Guinegatte en 1513...), l'Anglais n'était guère aimé. La mémoire collective gardait un cuisant souvenir de son passage et la langue populaire était émaillée d'expressions peu flatteuses à son égard : « godons coués », « crapauds », « gens félons »¹... La célébration de la reprise de Calais le 13 janvier 1558 témoigne, en creux, de la profondeur du ressentiment français : Joachim Du Bellay, Pierre de Ronsard, Michel de L'Hospital, George Buchanan et bien d'autres rimèrent avec emphase la victoire de François de Lorraine, duc de Guise². Pourtant, c'est bien sur ces mêmes terres que les catholiques anglais furent accueillis ou, tout au moins, tolérés à partir des années médianes du XVI^e siècle. En

d'autres termes, la communauté de religion, l'adhésion à une même foi semblent l'emporter sur les exigences du sentiment national.

Si quelques catholiques se résignèrent à fuir l'Angleterre à partir de la fin des années 1530, lorsque le roi Henri VIII rompit tout lien avec Rome et supprima les monastères, ils ne formèrent pas une communauté structurée et il est très difficile de suivre leur trace, tant est grand le silence des archives. Sans doute, pour ces premiers réfugiés, l'exil fut-il vécu comme une souffrance, mais sans doute aussi chacun pensait que le retour dans une Angleterre libérée du protestantisme adviendrait un jour. La restauration du catholicisme sous Marie I^{re} (1553-1558) leur donna, pour un court temps, raison.

Le véritable essor d'une communauté catholique anglaise dans les Pays-Bas espagnols date du règne d'Élisabeth I^{re} (1558-1603). Le vote de l'acte de suprématie en 1559, qui imposait aux membres du clergé, aux officiers de la couronne et aux universitaires de prêter serment d'allégeance à la reine « gouverneur suprême de l'Église d'Angleterre », conduisit nombre d'étudiants et de clercs à quitter le pays. On estime qu'une centaine de membres de l'université d'Oxford (alors plus conservatrice que celle de Cambridge) partit pour le continent dans les années 1560³. Dans un premier temps, le gouvernement se montra relativement clément à l'égard de ceux, clercs et laïcs, qui souhaitaient s'établir à l'étranger pour des motifs religieux. Sous réserve d'avoir obtenu permission de quitter le royaume – ce qui n'était pas facile –, les catholiques pouvaient conserver leurs propriétés en Angleterre à condition de ne pas s'installer à Rome⁴. Mais dès 1571, l'excommunication d'Élisabeth aidant, l'étau se resserra : des lois condamnant les « fugitifs au-delà de la mer » furent régulièrement votées par le Parlement jusque dans les premières décennies du XVII^e siècle⁵.

Nous savons très peu, faute d'études récentes sur la question⁶ et peut-être faute de sources suffisantes – mais le travail reste à faire –, des individus et des familles qui s'installèrent dans les Pays-Bas espagnols. Ainsi, les archives de Saint-Omer gardent-elles seulement trace de l'acte de succession d'un certain John Vaughan en 1633⁷.



Jean-François Arrigoni Neri, « Le tunnel sous la Manche », dans *Le tunnel sous la Manche*, plaquette de présentation du secrétariat d'État auprès du ministère des Transports, Paris, janvier 1974. Arch. dép. Pas-de-Calais, 1797 W 5. © J.-F. Arrigoni Neri.

L'ensemble le plus important provient du service maritime des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais (SMBC)⁶. Ce dernier prend part aux réflexions menées autour des conséquences économiques de la construction du tunnel (infrastructures routières et portuaires) et aux divers groupes de travail mis en place (du groupement d'études du tunnel sous la Manche, de la commission de surveillance du tunnel, du groupe d'étude de la chambre de commerce et d'industrie de Calais, etc.) : il est donc destinataire des comptes rendus de réunions et d'activités des organismes partenaires, des contrats et conventions, ainsi que de la « littérature grise » publiée au fur et à mesure de l'avancement du projet. Le SMBC émet des avis et rapports à destination du ministère de l'Équipement, de l'administration préfectorale ou des partenaires du projet.

D'autres archives émanent des services de la préfecture (cabinet du préfet et service de l'action économique⁷) : elles consistent essentiellement en documentation et prospective économique autour du projet et en quelques dossiers sur la création d'un groupe interconsulaire entre les chambres de commerce et d'industrie pour la gestion des équipements publics du terminal. Enfin, au sein du fonds de la direction préfectorale des services et des finances de l'État⁸, on trouve deux cotes relatives à l'aménagement de la zone du terminal, qui comprennent des enquêtes d'utilité publique et acquisitions domaniales dans la zone

d'aménagement différé, mais aussi les actes d'un colloque tenu à Lille en 1969 sur la communauté des régions de l'Europe du Nord-Ouest face au tunnel sous la Manche.

De manière plus anecdotique, le service de déminage de la direction départementale de la Protection civile⁹ est intervenu dans le cadre des travaux de prospection de l'ancien puits du XIX^e siècle à Sangatte. On trouve également un exposé fait en 1962 sur les aspects techniques et économiques du tunnel sous la Manche¹⁰.

Enfin, dans ces versements, figurent des dossiers relatifs aux conséquences de l'arrêt des travaux (engagement de l'État à soutenir l'emploi et à financer la création et la modernisation des infrastructures de communication, le développement des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais, etc.).

D'autres fonds d'archives publiques, nationaux cette fois, pourront être mobilisés pour une histoire de ce chantier des années 1970, tels ceux conservés au centre des archives contemporaines (CAC, à Fontainebleau), provenant essentiellement du ministère des Transports¹¹, ou les collections de l'institut national de l'audiovisuel (INA), qui reviennent sur les présentations du projet, les travaux du chantier et les réactions lors de son abandon.

IVAN PACHEKA

¹ Georges ASCOLI, *La Grande-Bretagne devant l'opinion française, depuis la guerre de Cent Ans jusqu'à la fin du XVI^e siècle*, Paris, Librairie universitaire J. Gamber, 1927, p. 50.
² Joachim Du Bellay, *Hymne au roi sur la prise de Calais* ; Pierre de Ronsard, *Hymne de Charles, cardinal de Lorraine* ; Michel de L'Hospital, *De Calati et Guinae oppidorum expugnatione* ; George Buchanan, *De Calato nuper ab Henrico II [...] recepta* ; voir Georges ASCOLI, *op. cit.*, p. 85-87.
³ John BOSSY, *The English Catholic Community, 1570-1850*, Londres, Darton, Longman & Todd, 1975, p. 12.
⁴ Arnold O. MEYER, *England and the Catholic Church Under Queen Elizabeth*, Londres, Routledge and Kegan Paul, 2^e éd., 1967 (1916), p. 31.
⁵ *Ibid.*, p. 96.
⁶ Voir Robert LECHAT, *Les réfugiés anglais dans les Pays-Bas espagnols durant le règne d'Élisabeth, 1558-1603*, Louvain, J. de Meester, 1914 ; Peter GUILDAY, *The English Catholic Refugees on the Continent, 1558-1795*, Londres, Longmans, 1969 (1914) ; Jean J.-E. PROOST, *Les réfugiés anglais et irlandais en Belgique à la suite de la réforme religieuse établie sous Élisabeth et Jacques I^{er}*, Gand, Messenger des sciences historiques [...] de Belgique, 1865.
⁷ Bibl. d'aggl. Saint-Omer, ms. 1371.

⁶ Vingt-deux cotes : 2427 W 121, 126-133, 135-147 (1948-1976).
⁷ Cabinet du préfet : 1405 W 293/1 (1966) ; service de l'action économique : 1 W 52902/2, 1 W 52908/2, 1561 W 65, 1797 W 5 (1973-1975).
⁸ Direction départementale de l'Équipement : 2406 W 125 (1962).
⁹ Service de déminage : 1403 W 2 (1972-1973).
¹⁰ Direction départementale de l'Équipement : 2406 W 125 (1962).
¹¹ Ainsi, les versements 19770964, 19770984 et 19860475 (archives de la société française du tunnel sous la Manche), 19771001 (fonds du groupe de travail interministériel sur le tunnel sous la Manche)... L'analyse succincte des versements conservés au CAC est disponible en ligne sur le site du ministère de la Culture (base de données PRIAM3).

traité franco-britannique le 17 novembre 1973 (convention n° 2) pour l'acquisition définitive de l'ensemble des terrains et la concession de la construction de l'ouvrage ; - phase 3 (1975-1980) : construction du tunnel (coût estimé : 4 912 millions de francs).

L'aventure s'arrête donc au début de l'année 1975, alors que s'achève la fin de la deuxième phase des travaux. Elle avait été relancée en février 1955, lorsque le ministre de la Défense, Harold MacMillan, ne s'était pas déclaré opposé au projet de lien sous la Manche, puis en juillet 1957 par la création du groupement d'études du tunnel sous la Manche (GETM)³, qui rassemblait la société concessionnaire du chemin de fer sous-marin entre France et Angleterre et la Channel Tunnel Company, en sommeil depuis 1938, la compagnie financière de Suez, chassée du canal par Nasser, et un bureau d'études américain, Technical Studies Inc. En 1960, le GETM propose aux gouvernements un projet de tunnel. Cette même année, un concurrent sérieux au tunnel voit toutefois le jour, la société d'études du pont sur la Manche (SEPM), que préside l'ancien ministre Jules Moch et qui regroupe des intérêts économiques de la route, de l'automobile et du pétrole (banques nationalisées, union des chambres syndicales de l'industrie du pétrole, union routière de France, fédération nationale de l'automobile, etc.). D'autres propositions (barrage, tunnel routier et ferroviaire...) s'y ajoutent encore. En 1963, une commission mixte franco-britannique privilégie la solution du tunnel au détriment du pont, estimé trop onéreux et jugé gênant pour la navigation dans le détroit. Le 6 février 1964, les deux gouvernements font connaître, par une déclaration commune, leur décision de réaliser un tunnel ferroviaire foré – ce que confirment les premiers ministres des deux pays en juillet 1966 –, puis lancent, en février 1967, un appel d'offres dans la presse internationale. Le 22 mars 1971, la maîtrise de l'ouvrage est confiée au groupe du tunnel sous la Manche (GTM), réunion des trois consortiums candidats (GETM ; S. G. Warburg & Co et banque Louis-Dreyfus ; Hill, Samuel & Co et banque de Paris et des Pays-Bas).

Dès lors, la perspective du chantier et de l'ouverture du tunnel conditionne les décisions d'investissements publiques et privées et oriente les choix d'infrastructures : amélioration et développement du réseau routier (construction des autoroutes A 26 et A 16 ou de la rocade de Calais, électrification des voies ferrées, projet de train à grande vitesse...), équipement et reconversion du port de Calais, etc. Les nombreux groupements d'études créés par les organismes

concernés par l'impact du tunnel (chambres de commerce, Région, État, etc.) multiplient les rapports et livres blancs sur l'avenir de la région. Toutefois, les nombreuses tergiversations autour du projet reportent sans cesse les investissements et freinent les initiatives. Localement, les craintes s'accroissent : quel avenir pour le port de Calais (premier port français de passagers) ? Quelles conséquences sur le monde agricole (amputation d'environ 1 800 hectares) ? On note le ralentissement des implantations industrielles et commerciales, car les limites de la zone d'aménagement différé (ZAD) tardent à être clairement définies.

Les enjeux géographiques du lien fixe transmanche sont multiples : européens, nationaux, régionaux, départementaux et locaux. Ils touchent par ailleurs à de nombreux domaines : techniques, administratifs, économiques, financiers, politiques, agricoles, culturels... Cette dimension des enjeux explique la multiplicité des sources d'archives relatives à la construction du tunnel sous la Manche : il y en a autant que de strates administratives et de domaines de compétences.

Comme pour le chantier qui suivra dans les années 1980, les concessionnaires sont déjà investis de très larges pouvoirs, de conception, d'exécution et d'exploitation de l'ouvrage. Le tout sous le contrôle des États, qui conservent leurs pouvoirs régaliens. Les administrations mobilisées autour du chantier sont nombreuses : Finances, Équipement (en particulier le service maritime des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais), Agriculture, Travail, Intérieur⁴... Elles sont chargées d'assurer les missions régaliennes de l'État français, principalement autour de deux domaines :

- enquête d'utilité publique et acquisition domaniale dans le cadre de la zone d'aménagement différé du terminal ;
- création et gestion des infrastructures (routières et ferroviaires, zones industrielles, zones commerciales...).

Elles restent également vigilantes dans le domaine de l'environnement (sauvegarde des nappes phréatiques, contrôle des rejets en mer et de l'enfouissement des déblais) comme du respect de la législation du travail, et animent ou participent aux réflexions sur les perspectives et les enjeux économiques et sociaux du tunnel.

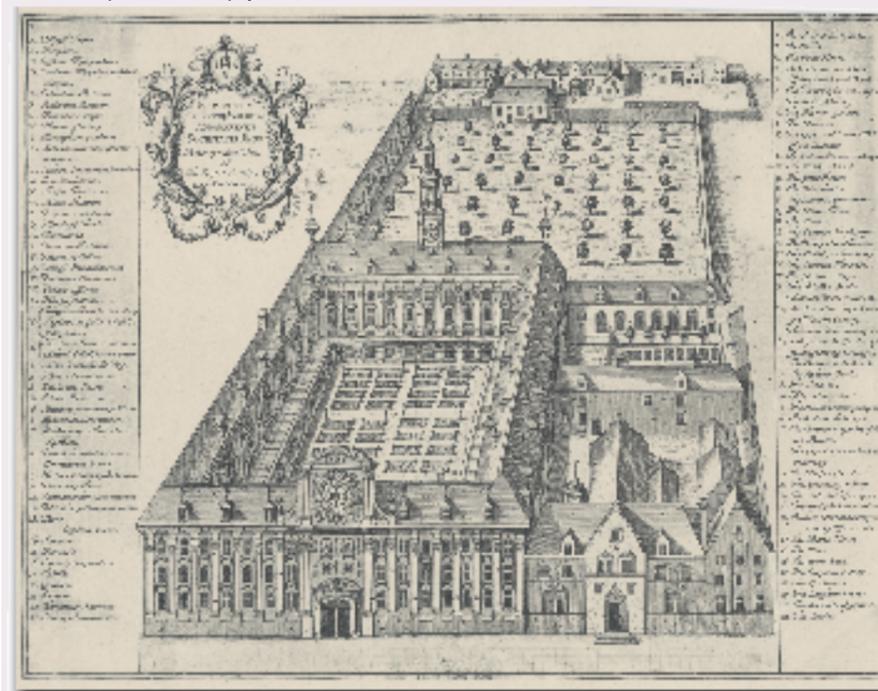
Concernant le chantier des années 1970, les fonds d'archives publiques conservés aux Archives départementales du Pas-de-Calais proviennent de quatre producteurs différents⁵ et ne répondent que partiellement aux enjeux administratifs évoqués ci-dessus.

Que dire également de l'oncle de Richard Smith⁸ (1566-1655), qui était médecin et qui mourut à Douai en 1603 alors que Richard s'y trouvait⁹ ? Quel fut le parcours de « Miss Drummond », établie à Douai et qui se convertit au catholicisme vers 1737¹⁰ ? Ce sont les fils ténus de ces histoires individuelles qu'il faut retrouver et retisser afin de sortir de l'oubli ces vies d'hommes et de femmes qui abandonnèrent tout pour leurs convictions religieuses. On aimerait que puissent s'ajouter d'autres portraits aux rares essais biographiques dont nous disposons aujourd'hui, tels ceux sur Richard Hopkins par Louis Antheunis¹¹ ou sur Mary Ward par Mary C. E. Chambers¹². Combien seraient-ils ainsi à surgir de la pénombre et de la poussière des archives ?

Dans l'état actuel de nos connaissances, il semble que ce furent en majorité des hommes d'église et des communautés religieuses qui s'installèrent dans les Pays-Bas espagnols. L'ouverture de l'université de Douai en octobre 1562 attira immédiatement des étudiants et des professeurs anglais. Il est symbolique que le premier chancelier et professeur de théologie en fut Richard Smith (1500-1563). Celui-ci avait été nommé par Henri VIII premier *regius professor* de théologie de l'université d'Oxford¹³. Douai attira la plupart des grandes figures intellectuelles du premier exode catholique, le plus souvent issues d'Oxford : Owen Lewis (1532-1594), professeur de droit canon à Oxford, exerça

les mêmes fonctions à Douai, Richard White (1539-1611), *fellow* de New College à Oxford, fut le premier principal du collège de Marchiennes, William Allen (1532-1594), étudiant à Oxford, devint professeur de théologie à Douai. La liste est longue de ceux qui, dans le dernier tiers du XVI^e siècle, quittèrent Oxford pour Douai, influençant grandement la jeune université. Le succès de celle-ci auprès des familles catholiques anglaises incita Allen à fonder en septembre 1568, avec l'accord de Rome, un collège anglais au sein de l'université. Le séminaire rencontra un rapide succès : dix ans après sa fondation il accueillait plus d'une centaine d'étudiants. Toutefois, en mars 1578, les calvinistes s'emparèrent de la ville et expulsèrent les Anglais. Allen et les siens se réfugièrent à Reims, où ils recréèrent le séminaire. Ce n'est qu'en 1593 qu'ils purent regagner Douai. Dès lors, pendant deux siècles, jusqu'à sa fermeture en octobre 1793 par les troupes révolutionnaires françaises, le séminaire forma plusieurs centaines de jeunes catholiques anglais, dont la plupart entrèrent dans les ordres, contribuant ainsi grandement à la survivance du catholicisme outre-Manche. Au début du XVII^e siècle, la présence anglaise à Douai fut renforcée par l'établissement dans la ville de bénédictins et de franciscains qui avaient fui le royaume élisabéthain. Les deux ordres fondèrent leurs propres collèges, respectivement en 1605 et 1618.

Douai fut le centre le plus important de la diaspora anglaise aux XVI^e et XVII^e siècles mais, outre Reims pour une courte période, d'autres villes accueillirent également des réfugiés anglais. Ainsi en 1593 Robert Persons (ou Parsons), lui aussi un ancien d'Oxford, ouvrit à Saint-Omer un collège jésuite destiné à l'éducation des jeunes garçons¹⁴. Les premiers pensionnaires en furent les élèves de l'école pour catholiques anglais – la toute première du genre sur le continent – qu'il avait créée en Normandie à Eu en 1582. Le collège s'adressait donc à un public différent de celui de Douai mais il rencontra un succès identique : dans les années 1620-1630 il comptait plus de deux cents élèves. En 1625, la Compagnie transféra les novices à Watten et, en 1742, elle créa un établissement



Prospectus collegii Anglorum Audomarensis Societatis Jesu. A Perspective View of the English Colledge in Saint Omer, reproduction fin XIX^e siècle par Louis Larger, d'une gravure sur cuivre de Montbard, XVIII^e siècle. Arch. dép. Pas-de-Calais, 6 FIC 903.

⁸ En 1625, Richard Smith fut nommé vicaire apostolique en Angleterre et en Écosse.

⁹ Voir sa notice dans le *Dictionary of National Biography* (1897).

¹⁰ Arch. dép. Nord, 18 H 17.

¹¹ Louis ANTHEUNIS, « Un réfugié anglais, traducteur de Louis de Grenade : Richard Hopkins, 1546-94 », *Revue d'histoire ecclésiastique*, vol. XXV, 1939, p. 70-77. Notice dans le *Dictionary of National Biography* (1891).

¹² Mary C. E. CHAMBERS, *The Life of Mary Ward*, Londres, Burns and Oates, 1882-1885, 2 vol.

¹³ Voir sa notice dans le *Dictionary of National Biography* (1897).

¹⁴ Arch. mun. Saint-Omer, CCXLI, 1-5.

³ Groupe financier constitué de deux sous-groupes nationaux, la société française du tunnel sous la Manche SA (comprenant neuf banques françaises et la SNCF) et la British Channel Tunnel Company PLC (formée de huit banques anglaises et américaines et de la Channel Tunnel Co, puis de la compagnie minière Rio Tinto Zinc Corporation et du British Railways Board).

⁴ Il faut rappeler ici que le Département et la Région ne sont pas alors constitués en collectivités territoriales avec une personnalité juridique propre, ce qui explique qu'ils n'apparaissent pas comme partenaires publics du chantier, et qu'il n'y a donc pas d'archives émanant de leurs services le concernant.

⁵ Équipement (service maritime des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais ; direction départementale de l'Équipement) ; préfecture (cabinet du préfet ; service de l'action économique ; direction des services et des finances de l'État) ; direction départementale de la Protection civile (service du déminage).



Alban Butler (régent du collège anglais de Saint-Omer de 1766 à sa mort en 1773), gravure sur cuivre, seconde moitié du XVIII^e siècle. Arch. dép. Pas-de-Calais, 4 J 478/51.



R. D. Dominus Philippus de Caverel [...], par Crispin van de Passe, gravure sur cuivre, entre 1633 et 1637 (?). Arch. dép. Pas-de-Calais, 4 J 478/58.

identique à Boulogne-sur-Mer¹⁵. Les ordres féminins ne furent pas en reste : les bénédictines s'installèrent à Cambrai et les clarisses à Saint-Omer. Peu étudié, le rôle des femmes ne doit pas être sous-estimé. L'aventure de Mary Ward (1585-1645), qui établit à Saint-Omer une maison pour l'éducation des jeunes filles en 1609 avant d'adopter la règle jésuite en 1611, est à ce titre exemplaire¹⁶.

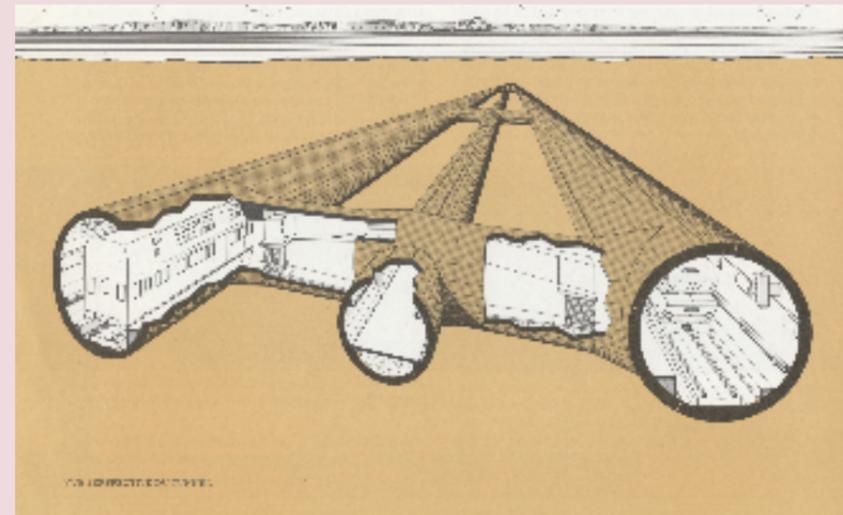
À cette cartographie – qui reste à affiner – de l'implantation anglaise dans l'actuelle région Nord-Pas-de-Calais, il conviendrait de superposer celle des réseaux entretenus par ces collèges et séminaires avec des communautés anglaises plus éloignées (à Louvain, à Paris, à Rome...) et avec les structures catholiques des Pays-Bas espagnols. À titre d'exemple, l'abbé de Saint-Vaast à Arras, Philippe de Caverel, joua un rôle prépondérant dans l'installation des bénédictins anglais à Douai¹⁷. À Saint-Omer, nombre des premiers recteurs du collège jésuite étaient espagnols.

Ainsi, pour les catholiques anglais, les Pays-Bas espagnols furent bien plus qu'une terre de refuge. C'est au sein de ces territoires que pendant plus de deux siècles nombre d'entre eux reçurent une éducation intellectuelle et religieuse. C'est aussi de ces territoires que partirent la plupart des missionnaires jésuites et des prêtres séminaristes envoyés, au péril de leur vie, maintenir vivace la foi catholique outre-Manche. C'est dans les collèges de Douai et de Saint-Omer que se développa une presse catholique, d'abord tournée vers les écrits polémiques puis vers des ouvrages de dévotion. On estime qu'entre 1608 et 1759, quelques 275 livres sortirent des imprimeries de Saint-Omer. On note même des textes en gallois ! C'est à Douai qu'une traduction anglaise de la Bible, destinée aux catholiques, est publiée en 1610¹⁸. Le transfert de ces provinces de la monarchie espagnole à la monarchie française n'interrompt en rien le mouvement. Seule la Révolution française le brisa.

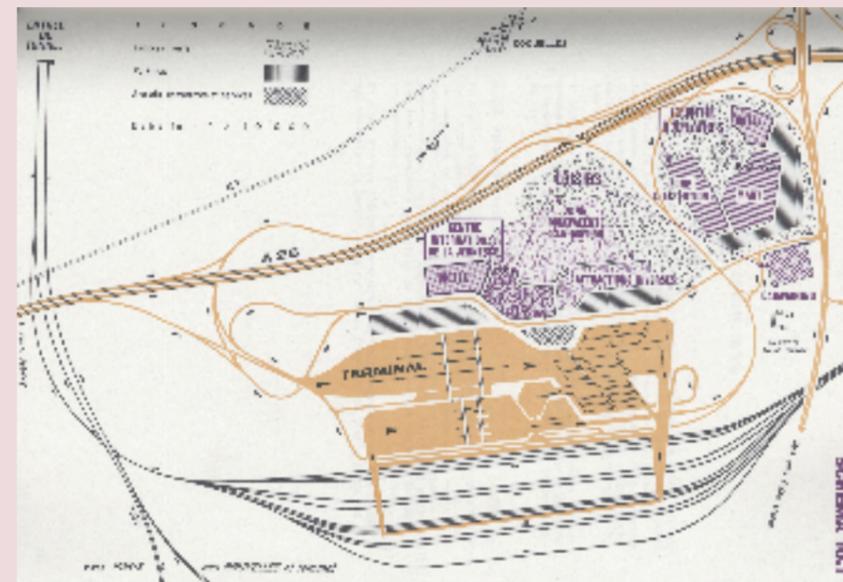
Cette histoire protéiforme des communautés catholiques anglaises dans les actuels départements du Pas-de-Calais et du Nord, du XVI^e au XIX^e siècle, est à reprendre. Le centre de recherche et d'études histoire et sociétés (CREHS) de l'université d'Artois, dirigé par le professeur Gilles Deregnacourt, s'y emploie.

CHARLES GIRY-DELOISON
Université d'Artois

« Chunnel or not Chunnel ? »



« Vue perspective du tunnel », dans British Channel Tunnel Company Ltd et Société française du tunnel sous la Manche, *Tunnel sous la Manche*, Paris, 1972. Arch. dép. Pas-de-Calais, BHC 1161/7.



« Schéma d'implantation n° 10.1 », dans Secrétariat d'État aux Transports, Délégation au tunnel sous la Manche, en collaboration avec la Chambre de commerce et d'industrie de Calais, *Aménagement de la zone des installations terminales du tunnel sous la Manche*, t. 1 : *Résumé des études, bilans et schémas d'aménagement*, Trappes, Paris, janvier 1975. Arch. dép. Pas-de-Calais, 1199 W 53.

Le 20 janvier 1975, en proie à la crise économique internationale et face à une opposition intérieure croissante, le gouvernement travailliste britannique décide d'abandonner la construction du tunnel sous la Manche¹. Les travaux, pourtant engagés depuis novembre 1973, laissaient espérer la fin du chantier pour 1980. De part et d'autre de la Manche, les puits d'accès (nommés *descenderies*) sont percés et on a débuté le creusement des galeries de service (sur 300 mètres du côté français, et 400 du côté anglais). À Sangatte, le montage du tunnelier venant des États-Unis est presque achevé, alors que son homologue anglais est déjà en service. Lorsque l'abandon des travaux est décidé, près de 600 millions de francs ont été dépensés.

Le projet qui avait été retenu est constitué de deux tunnels ferroviaires à voie unique et d'une galerie intermédiaire pour la ventilation et les services d'exploitation, de sécurité et d'entretien. Son tracé résulte d'une étude approfondie des conditions géologiques qui ont fait l'objet de trois campagnes de reconnaissance par sondages, en 1958-1959, 1964-1965 et 1972-1973.

Selon la convention, dite « n° 1 », signée le 20 octobre 1972 entre les gouvernements français et britannique, la société française du tunnel sous la Manche et la British Channel Tunnel Company, la réalisation du tunnel devait s'effectuer en trois phases :

- phase 1 (débutée en avril 1971, achevée en décembre 1973) : mise au point du projet sous ses aspects techniques, économiques et financiers, acquisition des premiers terrains (coût estimé : 72 millions de francs²) ;
- phase 2 (novembre 1973-juillet 1975) : creusement des puits d'accès au tunnel et des galeries de service (coût estimé : 266 millions de francs) ; signature d'un

¹ « Chunnel » est le terme familier utilisé en anglais, depuis les années vingt, pour évoquer le tunnel sous le Channel (et le titre utilisé ici a déjà servi de conclusion à un rapport de François Pécheux, en 1988, sur l'impact du tunnel pour le transport routier de marchandises belge...). On consultera entre autres, pour de plus amples renseignements, les ouvrages et articles suivants : Laurent BONNAUD, *Le tunnel sous la Manche. Deux siècles de passion*, Paris, 1994, 389 p. ; Laurent BONNAUD, « The Channel Tunnel 1955-1975. When the Sleeping Beauty woke again », *The Journal of Transport History*, n° 22-1, mars 2001, p. 6-22 ; Alain COURSIER, *Le dossier du tunnel sous la Manche*, Paris, 1987, p. 124-146 ; Terry GOURVISH, « The Political Economy of the Channel Tunnel : An International Business-Government Perspective », *Business and Economic History On-Line*, vol. 4, 2006, 23 p. ; Jean-Pierre NAVAILLES, *Le tunnel sous la Manche. Deux siècles pour sauter le pas 1802-1987*, Seyssel, 1987, p. 191-204 ; Bernard SASSO et Lyne COHEN-SOLAL, *Le tunnel sous la Manche. Chronique d'une passion franco-anglaise*, Lyon, 1987, p. 238-250.

² Les estimations proposées pour les trois phases sont en valeur au 1^{er} janvier 1973.