Autour de ces armateurs gravitaient aussi des actionnaires, issus de la bourgeoisie locale ou membres des familles de corsaires, qui investissaient en achetant des parts sur un nombre important de bateaux, afin de partager les risques.

Examinons maintenant les navires de course, ou corsaires, qui opéraient dans la Manche et la Mer du Nord. À Dunkerque, en 1677, Jean Bart commandait *La Palme*, frégate de 120 tonneaux et 26 canons à faible tirant d'eau pour franchir facilement les bancs de sable. À Calais et à Boulogne, les corsaires étaient de petits navires, fins et maniables, comme en 1797 le lougre *La Revanche*, et comme la péniche *Le Furet*, commandée en 1796 par Jacques-Oudard Fourmentin alias le Baron Bucaille. Choisis d'abord en fonction de leur vitesse et de leur maniabilité, ces corsaires, avec des équipages réduits, pouvaient attaquer par surprise les navires marchands alourdis par leur fret en fondant rapidement sur leur proie.

Des corsaires célèbres dont le breton Surcouf imaginèrent diverses techniques d'assaut telle cette ruse consistant, de nuit, à mettre à l'eau un petit radeau chargé de lanternes, afin de détourner l'attention de l'ennemi. Le Baron Bucaille misait lui sur l'effet de surprise. Appréciant les interventions nocturnes, en fin connaisseur du détroit, il n'hésitait pas, même par gros temps, à pousser les ennemis vers les zones dangereuses. Quoiqu'il en soit, l'abordage restait une étape obligée car le capitaine d'un corsaire ne pouvait pas détruire le navire ennemi, il devait le ramener à bon port avec le butin ; il n'oubliait pas non plus que son propre vaisseau représentait le capital de l'armateur, des actionnaires, ou le bien du roi de France… mieux valait prendre soin de cette embarcation !

Qui dit course dit butin, rançons… Issues de cette activité, de très importantes sommes d'argent circulaient à Dunkerque, Boulogne et Calais. Prises de guerre et cargaisons étaient variées - blé, eau-de-vie, poissons, plantes tinctoriales, armes, charbon, parfois quelques métaux précieux - amenées au port et vendues aux enchères, la somme récoltée étant partagée, selon des pourcentages variables, entre le Roi, les veuves, les blessés, l'armateur et les hommes d'équipage selon leur grade. Pour simples exemples, en 1674, Jean Bart fit 7 prises vendues 260 000 livres tournois (1 livre tournois équivaut approximativement à 2€50), lui-même recevant près de 50 000 livres tournois. À Calais, en 1797, *La Revanche* s'empara du *Rosamunde* vendu 253 923 francs (après 1795, 1 franc de l'époque équivaut à 1€50). À Boulogne, en 1807, Duchenne arraisonna le *William et Henry* qui fut vendu 624 577 francs-germinal de 1803. Quant aux rançons, elles étaient perçues lors de la restitution des prisonniers. Un coup d'œil sur les fortunes des capitaines corsaires dunkerquois à leur décès illustre bien la rentabilité de l'activité. Il est certain que la course était un élément essentiel de la vie économique de la Côte d'Opale.

LA COURSE ET LES AMENAGEMENTS PORTUAIRES À DUNKERQUE, BOULOGNE ET CALAIS

Des vues de Calais et de Boulogne au XVIIème siècle et différentes notes attestent que les infrastructures portuaires étaient de médiocre qualité. À Boulogne, l'embouchure de la Liane connaissait un problème d'ensablement persistant, bloquant l'entrée des navires de plus de 15 tonneaux. Calais ne disposait que d'un seul chenal, d'une seule jetée et du fort Risban qui les défendait. À Dunkerque, le port était lui aussi en mauvais état en raison de la présence de bancs de sable. Même à marée haute, le niveau d'eau était très bas, situation que déplorait Colbert. En novembre 1662, il confia à Pierre de Chastillon de Louvigny, alors intendant des fortifications de Flandre et de Picardie, vouloir faire de Dunkerque "*un des meilleurs ports de* l'O*céan*". En 1664, Colbert chargea des experts d'analyser le tracé du littoral de la Côte d'Opale. Leur verdict fut sans appel : Calais et Boulogne ne disposaient pas des qualités requises pour servir d'arsenaux, tandis que Dunkerque bénéficiait d'un site exceptionnel pour le devenir… *Alea jacta est* !

C'est Vauban, travaillant sous les ordres de Louis XIV, Colbert et Louvois, qui fit de Dunkerque un arsenal imprenable. Entre 1668 et 1706, il entreprit d'agrandir, de renforcer le système défensif portuaire par un ensemble de bastions, de fossés inondés, de forts. Le bassin put alors contenir jusqu'à 40 vaisseaux toujours à flot, grâce à la présence d'une écluse. En réalisant cet arsenal, Vauban inscrivait la ville dans une stratégie nationale aux objectifs multiples: Dunkerque devenait un maillon de la *frontière de fer,* répondant ainsi aux fins militaires de la politique du *Pré carré*, de plus, la course qui y était pratiquée offrait à l'Etat la possibilité d'affaiblir fortement le commerce des nations ennemies ,essentiellement l'Angleterre, en menant sur mer "*une guerre subtile et dérobée",* dont les corsaires dunkerquois constituaient le fer de lance.

Vauban ne négligea pas totalement Calais et Boulogne. Dans la première, il remania le fort Risban après 1677, et au nord de la seconde, à Ambleteuse, il fit construire le fort Mahon (1688-1690). Le port de Boulogne dût cependant attendre Napoléon Bonaparte, semblant vouloir envahir l'Angleterre, pour que de grands travaux soient entrepris, entre 1803 et 1805, avec la construction d'un bassin semi-circulaire sur la rive gauche de la Liane, de quais, d'une écluse, de forts. Mais si à Calais comme à Boulogne la course était encouragée par l'empereur, elle n'y atteignit jamais l'ampleur de celle de Dunkerque.

© Ivan LHOTELLIER

À droite, le comédien Renaud Sorel