

Revue d'histoire maritime

22
23

Dossier. Olivier Corre – 979-10-231-1380-8

L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au ^{xx}e siècle



Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Charline,
Gérard Le Bouëdec
& Jean-Pierre Poussou

n° 22 - 23
L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité
au xx^e siècle

David Plouviez (dir.)

Depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sineus of Power*, l'analyse de l'économie de la guerre navale est très présente chez les historiens britanniques. À travers ce numéro double, la *Revue d'histoire maritime* souhaite qu'elle prenne bonne place dans l'historiographie française. Le dossier présente ainsi tour à tour comment la piraterie de l'époque hellénistique doit être comprise comme une activité de prédation maritime et non pas seulement analysée en termes de guerre sur mer, quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte, ou bien encore comment le Parlement français, au début de la Troisième République, n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets.

Six études, qui accompagnent le dossier, composent la rubrique *Varia* : les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au xviii^e siècle ; la Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest à l'époque moderne ; les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au xix^e siècle : un regard intime et singulier ; naviguer en Normandie littorale vers 1660 ; de l'Ancien Régime au Premier Empire : les officiers et les équipages de la marine militaire française ; la Grande Guerre sur mer : la Marine et les marins en guerre.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

**L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au xx^e siècle**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1371-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1372-3

Dossier. Introduction – 979-10-231-1373-0

Dossier. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1374-7

Dossier. David Bramoullé – 979-10-231-1375-4

Dossier. Christophe Masson – 979-10-231-1376-1

Dossier. Isabelle Theiller – 979-10-231-1377-8

Dossier. Benjamin Darnel – 979-10-231-1378-5

Dossier. Augustín González Enciso – 979-10-231-1379-2

Dossier. Olivier Corre – 979-10-231-1380-8

Dossier. David Plouviez – 979-10-231-1381-5

Dossier. Patrick O'Brien – 979-10-231-1382-2

Dossier. Sébastien Noffcial – 979-10-231-1383-9

Dossier. Frédéric Staffroy – 979-10-231-1384-6

Varia. Thierry Allain – 979-10-231-1385-3

Varia. Youenn Le Prat – 979-10-231-1386-0

Varia. Patrick Louvier – 979-10-231-1387-7

Varia. Édouard Delobette – 979-10-231-1388-4

Varia. André Zysberg – 979-10-231-1389-1

Varia. Tristan Lecoq – 979-10-231-1390-7

Chroniques. Caroline Mougne – 979-10-231-1391-4

Chroniques. Thomas Vaisset – 979-10-231-1392-1

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

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

**Revue dirigée par Olivier Chaline,
Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (21) était consacré aux *Nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine*.

Le prochain numéro (24) portera sur *La Gestion et l'exploitation des ressources de la mer de l'époque moderne à nos jours*.

Comité scientifique international

Nicholas Rodger (All Souls Oxford College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Christian Buchet, Gilbert Buti, commissaire général Vincent Campredon, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrière, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes

Sorbonne université

1 rue Victor Cousin

F-75230 Paris cedex 05

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	9
---------------------------	---

I. DOSSIER

L'ÉCONOMIE DE LA GUERRE NAVALE, DE L'ANTIQUITÉ AU XIX^e SIÈCLE

Introduction

David Plouviez	17
----------------------	----

Économie des activités de prédation maritime à l'époque hellénistique

Jean-Marie Kowalski	27
---------------------------	----

Financer l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171) : contraintes financières et enjeux politico-économiques

David Bramoullé	43
-----------------------	----

Financer les flottes de guerre : Administrations et usages français en Italie à l'époque du Grand Schisme d'Occident

Christophe Masson	63
-------------------------	----

Les salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi au xiv^e siècle

Isabelle Theiller	77
-------------------------	----

Anatomie financière d'une défaite navale : coûts d'exploitation et gestion budgétaire de la Marine de Louis XIV pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714)

Benjamin Darnell	95
------------------------	----

Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733)

Augustín González Enciso	117
--------------------------------	-----

Les fournisseurs locaux de l'arsenal de Brest au xviii^e siècle

Olivier Corre	137
---------------------	-----

Entre « l'État et le marché » : La fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823

David Plouviez	157
----------------------	-----

La puissance navale et la précoce industrialisation de l'économie de l'île de Grande-Bretagne, de l'époque de Cromwell au triomphe de Nelson

Patrick O'Brien	175
-----------------------	-----

Le Parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 Sébastien Nofficial	195
Défense des bases navales et crises économiques :Le Parlement au soutien de la Marine (1919-1931) Frédéric Saffroy	213

II

VARIA

Retour d'expérience maritimeLes marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIII ^e siècle Thierry Allain	235
« Moi je distingue une galère/Au pavillon sicilien » La Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest (France, îles Britanniques) à l'époque moderne Youenn Le Prat	253
Les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au XIX ^e siècle : un regard intime et singulier ? Patrick Louvier	277
Naviguer en Normandie littorale vers 1660 Édouard Delobette	303
De l'Ancien Régime au Premier Empire:Les officiers et les équipages de la marine militaire française André Zysberg	345
La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre Tristan Lecoq	369

III

CHRONIQUES

Mémoires de masters, thèses et habilitations en histoire maritime soutenus en 2015	405
Exploitation et utilisation des invertébrés marins durant la protohistoire sur le territoire continental et littoral Manche-Atlantique français Caroline Mougne	409
L'Amiral Georges Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France Thomas Vaisset	415

IV
COMPTES RENDUS

Paolo Calcagno, <i>Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra</i>	425
David Plouviez, <i>La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle</i>	427
Jacques Péret, <i>Capitaine Rochelais. Joseph Micheau. Négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)</i>	431
Bernard Costagliola, <i>Darlan. La collaboration à tout prix</i>	434
Christian Borde et Éric Roulet (dir.), <i>Les Journaux de bord, XIV^e-XX^e siècle</i>	436

L'économie de la guerre navale

De l'Antiquité au xx^e siècle

LES FOURNISSEURS LOCAUX DE L'ARSENAL DE BREST AU XVIII^e SIÈCLE

Olivier Corre

Université de Nantes, CRHIA EA 1163

Posons d'emblée l'importance des besoins d'un arsenal de Marine sous l'Ancien Régime. Dans l'inventaire presque infini des matières premières et des fournitures consommées dans cet espace industriel, il faut tenir compte de leurs quantités et de la diversité de leurs origines. Un port engloutit bois, chanvres et fers, jusqu'aux bougies de cire jaune, aux registres de papiers ou aux bois de genêts pour chauffer ses bureaux... La question de l'approvisionnement des arsenaux a longtemps été mal connue, jusqu'à la synthèse récente de David Plouviez sur les matériaux de construction navale militaire au XVIII^e siècle dans laquelle l'auteur insistait sur la nécessité d'une approche économique et sociale de l'histoire de la Marine française¹. La mobilisation navale d'un État repose en partie sur sa capacité à financer celle-ci et à mettre en action des partenaires, fournisseurs et entrepreneurs. Dans ce contexte, il s'agit de croiser le champ de l'histoire du droit et de l'administration² – contractualisation des besoins, forme de la délégation de service public, processus de prise de décision, etc. – avec les apports d'une histoire économique et financière en plein renouvellement³.

L'identification des acteurs économiques au service de la Marine doit être au cœur de ce renouvellement historiographique. Des fournisseurs importants, parfois quelques banquiers et trésoriers de la Marine, ont fait l'objet d'études,

- 1 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014.
- 2 Sur ce point, il faut souligner les apports du colloque « La liasse et la plume, » organisé à l'université de Lorient, en juin 2014, par Sylviane Llinarès et Jörg Ulbert, où il s'est agi de réinvestir l'histoire de l'administration du secrétariat d'État à la Marine : *La Liasse et la Plume. Les bureaux du secrétariat d'État de la Marine (1669-1792)*, Rennes, PUR, 2017.
- 3 Pour une mise au point sur la vitalité de l'histoire économique en France comme à l'étranger : Jean-Claude Daumas (dir.), *L'Histoire économique en mouvement entre héritages et renouvellements*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2012. Voir en particulier Didier Terrier, Philippe Minard et Corine Maitte, « L'histoire du commerce et de l'industrie à l'époque moderne : entre héritage assumé et pistes nouvelles », *loc. cit.*, p. 99-124.

mais uniquement à cause de leur surface financière à une échelle macro-économique⁴. Jusqu'à récemment, les autres n'étaient guère évoqués par les travaux historiques⁵, et l'étaient seulement s'ils atteignaient une envergure économique notable⁶. La difficulté à repérer les plus modestes, à cause d'un manque évident de sources au niveau local mais également national, conduit à minorer ou ignorer leur activité dans la geste navale du Royaume. Pourtant, à une échelle micro-économique, ils sont indispensables à l'exercice quotidien d'un arsenal de Marine, notamment au moment d'un conflit⁷. C'est le cas à Brest, principal port militaire français, où l'on retrouve, aux côtés de ceux d'envergures nationale et provinciale, d'autres fournisseurs représentant un vivier local pas toujours aisé à identifier.

Cet article ambitionne de dessiner les contours socioéconomiques de ce groupe d'hommes au cours de la guerre d'Indépendance américaine, période qui a contribué à en mobiliser de nombreux. Les registres du Conseil de Marine de l'arsenal⁸, chargé de l'approbation et du suivi des marchés, permettent d'esquisser un essai de typologie des fournisseurs locaux. Au travers de la procédure réglementaire imposée aux administrateurs de Brest dans la passation des marchés d'approvisionnement, une pléthore d'informations hétéroclites émerge, qui permettent de donner du relief à l'ensemble de ces figures méconnues.

138

LE CADRE JURIDIQUE DE LA FOURNITURE DES ARSENAUX DE MARINE

Si depuis Colbert la fourniture des arsenaux relève théoriquement de l'adjudication publique, en cette fin d'Ancien Régime, le cadre réglementaire

4 Denise Ozanam, *Claude Baudard de Sainte-James. Trésorier général de la marine et brasseur d'affaires (1738-1787)*, Genève, Droz, 1969.

5 Voir la synthèse de David Plouviez, « *Contractors and French Royal Dockyards, xviith-xviiith Century* », *International Journal of Maritime History*, à paraître fin 2015 (nous remercions l'auteur pour la communication de son texte). Caroline Le Mao travaille également sur le milieu des fournisseurs de la Marine pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, un conflit où la mobilisation économique est comparable avec celle de la guerre d'Indépendance américaine (Caroline Le Mao, « La guerre : un stimulant économique ? Bordeaux et la guerre de la Ligue d'Augsbourg, 1688-1697 », *Histoire, économie et société*, vol. 1, n° 32, 2013, p. 3-17).

6 Olivier Corre et David Plouviez, « Jean-Charles Dujardin de Ruzé entrepreneur et fournisseur de la Marine française (1716-1783) », *Histoire, économie et société*, vol. 3, n° 34, 2015, p. 122-138 ; David Plouviez, « Leblanc de Marnaval et Babaud de la Chaussade au coeur de l'approvisionnement métallurgique de la Marine de guerre française au xviii^e (Nivernais-Berry) », *Actes du colloque Nivernais et Marines*, Guérisny, Les Amis du Vieux Guérisny, 2009, p. 169-183.

7 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au xviii^e siècle*, op. cit., p. 140.

8 Service historique de la Défense, Marine, Brest (ensuite SHD-B), 3A, Conseil de la Marine et commissions (1745-1901).

a évolué. À quelles modalités contractuelles sont désormais soumis les fournisseurs locaux de l'arsenal ?

Une fonction centrale du Conseil de Marine

Au bicéphalisme portuaire incarné par l'intendant et le commandant, les réformes de Sartine de 1776 ont substitué un exécutif collégial qui reprend les compétences de l'ancien conseil de construction dans chacun des trois arsenaux historiques. La nouvelle instance est présidée par le commandant du port et comprend l'intendant, le directeur général de l'arsenal, le commissaire général, et le major de la Marine et des armées navales : « Le contrôleur de la Marine sera le secrétaire du Conseil, et n'aura pas de voix, excepté dans les cas où il s'agira de marchés et d'adjudications⁹. » L'ordonnance donne surtout la procédure pour fournir l'arsenal :

Les marchés et adjudications de tous les ouvrages et approvisionnements, et de tous les traités pour fournitures quelconques, et au-dessus de la somme de quatre cents livres, seront faits et arrêtés par l'intendant, en présence du Conseil : et lesdits marchés, traités et adjudications, seront revêtus de la signature de tous les membres du Conseil ; ils seront faits doubles, et envoyés par l'intendant au secrétaire d'État, ayant le département de la Marine, qui les renverra revêtus de son approbation, si lesdits marchés, adjudications et traités sont approuvés par Sa Majesté¹⁰.

Le calendrier reprend quelques titres de l'ordonnance de 1765, notamment en ce qui concerne l'organisation générale. Ainsi, l'intendant remet en août au Conseil de Marine un projet des approvisionnements nécessaires pour les armements et autres opérations ordonnées par la Cour pour l'année suivante. Il est rapporté au ministre au début du mois de septembre, puis le Conseil choisit les échantillons et modèles des marchandises :

Il sera dressé des affiches qui contiendront les espèces et les quantités de différentes marchandises dont le port aura besoin d'être pourvu ; ces affiches seront publiées et mises dans les places publiques des villes et bourgs du voisinage des arsenaux ; et elles seront insérées dans les papiers publics, et il en sera envoyé aux négociants des villes les plus commerçantes de la province et des lieux où les marchandises sont les plus abondantes, en sorte qu'ils puissent faire leurs offres, et qu'on ait le temps de recevoir avant le jour fixé pour l'adjudication au

9 S.v. « Conseil de Marine permanent », dans *Encyclopédie méthodique. Marine* (désormais *EMM*), 1783, t. I, Paris, Panckoucke, p. 444.

10 *Ibid.*, p. 446.

rabais de chaque espèce de marchandises ou de leur convertissement¹¹. Cette adjudication se fera tous les ans, au commencement du mois d'octobre.

Les premiers rabais seront reçus au jour nommé en présence du conseil et portes ouvertes ; et si la fourniture est considérable, il y aura trois remises de trois jours chacune ; l'adjudication sera faite par l'intendant, à l'extinction de la bougie, au moins-disant à la troisième remise dont il sera délivré des actes en forme, par le secrétaire du Conseil, en sa qualité de contrôleur de la Marine, si dans les vingt-quatre heures ensuite, il ne se présente plus personne pour rabaisser. Ledit acte sera signé par tous les membres du Conseil, et copie en sera envoyée par l'intendant, au secrétaire d'État ayant le département de la Marine¹².

Les échantillons ou modèles présentés avant l'adjudication sont ensuite cachetés par le commandant, l'intendant, le fournisseur et le contrôleur, ce dernier les conservant ensuite dans les magasins à des fins de vérification lors des livraisons¹³. Sans surprise, le Conseil de Marine doit statuer sur de nombreuses fournitures différentes. Ainsi, le 2 décembre 1780, indique-t-il avoir « accepté exprés[s]em[en]t du Conseil quatre traités pour fourniture de bois de const[ructi]on à faire par les S[ieu]rs Sauty, Boreau de la Besnardière, de Linière et Sébois, une soum[issi]on pour des chemises de forçats et le traité d'affrètement du n[avi]re *L'Aurore*¹⁴ ».

Avec la montée en puissance de l'arsenal pour préparer la guerre d'Indépendance, les forts besoins entraînent une augmentation du nombre de marchés à agréer. Aussi, conformément à l'ordonnance, c'est une procédure accélérée qui est suivie pour les marchés les plus modiques :

Le Conseil nommera, tous les mois, trois de ses membres, ou tels autres officiers qu'il lui plaira commettre, pour assister, pendant le mois, aux marchés d'ouvrages ou de fournitures dont le prix n'excédera pas la somme de quatre cents livres ; et les commissaires nommés par le Conseil signeront lesdits marchés, et en feront leur rapport au conseil à la première séance¹⁵.

À Brest, ce commissaire est nommé le 3 avril 1777¹⁶. En 1780, « M. de Montécler [...] d[irect]eur du port a été chargé de continuer le même service¹⁷ ». Son travail en amont nous échappe. *A posteriori*, il « a rendu compte

11 Ce terme désigne la transformation des matières premières à opérer par les ateliers.

12 *EMM, op. cit.*, p. 446.

13 *Ibid.*, p. 447.

14 SHD-B, 3A 92, 2 décembre 1780.

15 *EMM, op. cit.*, p. 446.

16 SHD-B, 3A 92, 3 avril 1777.

17 *Ibid.*, f° 2, 12 février 1780.

des marchés de 400 l.t.¹⁸ et au-dessous qui ont eu lieu pendant le mois et à la passation desquels il a assisté. Ce rap[p]ort a été ap[p]rouvé par le Conseil¹⁹ ». Les archives brestoises ne semblent pas conserver de liste de ces marchés ni les noms de leurs fournisseurs.

Les modalités contractuelles de la fourniture

La fourniture des ports et arsenaux se déroule selon un système de marchés publics conclus localement suivant la procédure. L'ordonnance de 1765, reprenant certains titres de celle de 1689, prévoit deux démarches principales pour contracter un marché avec la Marine : la soumission et l'adjudication.

La soumission est par définition l'initiative d'un fournisseur. Il propose le prix de la prestation, par exemple l'affrètement de son navire par l'État. Si la soumission est déposée dans un port breton, son traitement est fait sur place par le commissaire de la Marine, à défaut par le responsable des classes. Si elle concerne le département de Brest (la Bretagne) les bureaux de l'intendant ont autorité. Lorient, tout en dépendant de Brest, est l'objet de marchés propres²⁰.

Soumissions, propositions chiffrées et devis sont déposés au Conseil de Marine. Celui-ci nomme en son sein pour les examiner, des commissaires, officiers de vaisseau, de port ou d'administration. L'intendant communique ensuite les tarifs à la Cour et des échanges s'ensuivent avec les services centraux de la Marine. Si le Conseil de Marine l'accepte, la soumission devient un marché, dit de gré à gré, débutant généralement au 1^{er} janvier suivant. Le durcissement du contrôle réglementaire est parallèle à l'accroissement des dépenses publiques au cours du conflit. En 1781, dans une lettre adressée au comte d'Hector, commandant de la Marine, et à Faissolle de Villeblanche, ordonnateur à Brest, le ministre porte leur recommandation « qu'aucun marché proposé ne soit désormais arrêté dans la séance dans laquelle il sera présenté²¹ ». Cette disposition invite à ménager un temps de réflexion et, éventuellement, d'échanges avec le futur fournisseur. Toutefois, si les discussions entre l'arsenal et Versailles à propos des contrats d'approvisionnement sont transparentes, il n'en va pas de même pour celles, qui n'ont pas manqué d'exister, entre le Conseil de Marine, représenté le plus souvent par l'intendant, et les fournisseurs. L'historicisation des discussions préalables à la conclusion ou non d'un marché nous échappe pour l'essentiel :

18 Livres tournois.

19 *Ibid.*, 3A 5, p. 355, 30 janvier 1779.

20 Le port de Brest est comptable des dépenses pour Lorient (1775-1777) (*Ibid.*, 1A 101 f° 9, 12 juin 1775), mais toutes leurs dépenses sont constatées et ordonnées séparément (*Ibid.*, f° 54, 5 avril 1777).

21 *Ibid.*, 3A 92/90, 10 novembre 1781.

seules quelques bribes les trahissent dans les papiers de l'arsenal, à l'occasion d'une négociation difficile, ou lorsque le Conseil doit justifier de son refus de signer un contrat auprès du secrétariat d'État.

Dans le second mode, l'adjudication, c'est le département de la Marine qui procède à un appel d'offres par voie d'affichage dans les principales places de la province. Un entrepreneur se propose alors, sous la forme d'une société homonyme, le plus souvent constituée *ad hoc*. Il doit fournir une caution et obtenir l'agrément du Conseil ou du ministre de la Marine. En octobre, l'adjudication a lieu devant le Conseil, à l'extinction de la bougie. Après un jour sans que personne ne rabaisse, le moins-disant l'emporte. Le prix fixé est dès lors non révisable²² et est porté dans les actes de la société. En revanche, celle-ci est assurée du monopole de son marché, pour la durée fixée par l'adjudication, le plus souvent trois ans, sauf à faire défaut sur la quantité ou la qualité des produits livrés. Le marché des drogues simples pour les hôpitaux de Marine et les coffres de médicaments à la mer, du 1^{er} octobre 1777 au 1^{er} janvier 1779, offre un exemple du processus. L'intendant, Arnaud de Laporte, « ayant fait afficher et publier, dès le 4 juin dernier, tant à Brest que dans les principales villes de la province, que ce jour'hui, à cinq heures et demie du soir, [il sera procédé] l'adjudication définitive », reçoit en présence du Conseil de Marine les offres des particuliers qui s'étaient inscrits au contrôle pour connaître les conditions et déposer leurs observations. Le sieur Bermond²³, apothicaire à Brest, est le moins-disant avec 11 % de rabais sur les prix proposés à la suite des conditions. Mais il demande, à chaque livraison, le paiement en lettres de change sur le trésorier général de la Marine à Paris (un tiers à trois usances, un tiers à quatre usances, un tiers à six usances²⁴), le règlement s'étalant par tiers entre trois et six mois : « Et à l'instant le S[ieur] Perron, l'un des concurrents pour l'adjudication, ayant tiercé et porté le rabais à quatorze pour cent, et le S.[ieur] Bermond adjudicataire n'ayant point proposé de rabais, nous avons reçu le tiercement dudit S.[ieur] Perron, et il est resté chargé de ladite fourniture ». La caution de Jacques Perron est le sieur Berubé-Cotentin,

142

22 À l'issue de la guerre, le marquis de Castries tente de mettre fin à un marché du 1^{er} février 1780 avec le sieur Perruchot pour les hôpitaux, afin d'éviter les deux sols d'augmentation prévus contractuellement six mois après la paix. Aux avis écrits qu'il demande aux membres du conseil brestois, en particulier au directeur du Port de Brest, Montécler, il apparaît que cela est impossible, sauf à prendre un risque juridique majeur (*ibid.*, 3A 92/1-4, juin 1783).

23 Claude Bermond (1720-1787), originaire de Roquebrune-sur-Argens, s'installe à Brest dans les années 1740 et, après avoir passé de nombreux marchés avec la Marine, intègre en 1766 le corps municipal (Bruno Baron, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, thèse sous la dir. de Philippe Jarnoux, Brest, université de Bretagne occidentale, 2012, p. 691).

24 Terme de trente jours fixé usuellement pour payer une lettre de change.

négociant, demeurant à Brest²⁵. Enfin, le Conseil de Marine et les chefs de la santé navale signent le procès-verbal²⁶.

Une question fondamentale, négligée par les historiens, est celle du cautionnement des marchés de la Marine. Devant le montant des soumissions et adjudications, pluriannuelles pour certaines, une garantie financière doit être apportée par le fournisseur lors de la conclusion du contrat. Elle illustre d'abord son propre réseau économique. À Brest, la rareté des maisons de banque oblige les marchands à se réassurer mutuellement. Rares sont ici les négociants qui ont la surface nécessaire pour cautionner les marchés d'importance.

À côté de ce double processus de contractualisation des besoins de la Marine, il existe des exceptions, telles que les marchés généraux conclus « à la Cour », c'est-à-dire par le ministère. Les ports ne décident pas de ces négociations sauf à exercer une expertise à la demande du secrétariat d'État. Échappent donc au Conseil de Marine les plus gros contrats pluriannuels, pour d'importantes quantités, concernant plusieurs arsenaux et à des coûts seulement payables à Paris par les trésoriers généraux de la Marine. C'est le cas pour les bois de construction ou le chanvre, avec les contrats successifs de Dujardin de Ruzé et C^{ie} à partir de la fin des années 1760, par exemple. Ces marchés sont généralement contractés devant un notaire parisien et font état du tour de table des actionnaires de la société. Le montage et les fonds à investir sont tels qu'une mise en concurrence pourrait s'avérer impossible, d'autant que les *naval stores* ne sont pas inépuisables dans le Royaume ou depuis les aires d'approvisionnement baltes. Ces marchés existent depuis le XVII^e siècle mais ils semblent prendre une place prépondérante à Brest à la fin du XVIII^e siècle. Ils traduisent la perte du contrôle par les arsenaux de leur approvisionnement du fait de la maigre surface financière des milieux négociants des ports de guerre, en particulier à Brest et de l'éloignement des sources d'approvisionnement en période de tension sur la ressource, et donc de hausse du coût du transport.

Parmi les exceptions, le cas des régies est également à noter. On qualifie ainsi, par opposition aux délégations à l'entreprise, confiées au privé, les services assumés par l'État. Ces derniers ont l'inconvénient d'être plus onéreux car la Marine ou une autre administration doit entretenir les établissements, suivre les ouvrages, embaucher le personnel et contrôler la procédure ; néanmoins, leur qualité est meilleure. Au XVIII^e siècle, l'usage est encore exceptionnel et, en outre, il est nécessaire de distinguer les mises en régie intéressée – par lesquelles la Cour confie à un régisseur intéressé aux résultats une fourniture ou un service – et les

25 Bérubé-Cotentin, négociant à Brest, obtient le marché des brosse à peindre. (SHD-B, 3A 5 n° 387, 8 avril 1780.)

26 SHD-B, fonds de l'Hôpital maritime, 11 [ex-3306c]/13, doc. historiques (1740-1807), 27 juillet 1776.

mises en régie directe – par lesquelles l’arsenal doit reprendre une fourniture ou un service aux risques de l’entrepreneur sanctionné. De mauvaises affaires et la guerre obligent à placer en régie deux établissements brestois : la manufacture des toiles à voiles et les forges de La Villeneuve, comme nous le verrons ci-dessous.

Deux écueils gênent l’approvisionnement de la Marine sous l’Ancien Régime. La difficulté des fournisseurs à honorer les marchés, en tout ou partie, quantité comme qualité, est une première constante. La seconde est le retard des paiements par la Marine. Ainsi, lors de la séance du 24 novembre 1781, la commission chargée d’examiner les demandes en augmentation de prix faites par Duplessis et Treillard, engagés dans la fourniture des toiles et de l’habillement de la chiourme aux prix en cours depuis 1775, fait un rapport²⁷. Treillard informe le Conseil qu’il ne peut fournir et, en conséquence, ce dernier propose de résilier le marché. Renault fils aîné, de Beauvais, en Picardie, offre de s’en charger²⁸. Aussi, « malgré les cris et menaces faites aux entrepreneurs des lits des cazernes de la Marine ils procèdent lentement à compléter leurs fournitures, [...] particulièrement le S[ieur] Berthom[m]e qui est très arriéré²⁹ ».

144

Au total, les besoins couverts par les fournisseurs locaux présentent un spectre large. S’y distinguent des marchés de matières premières (de construction navale, consommables, vivres) et de services³⁰. Dans le cas de Brest, une importante partie des matières premières navales est fournie nationalement par les marchés généraux. Dans ce domaine, seuls des compléments, en période de tension de la consommation, sont abondés par des fournisseurs locaux. Ainsi, le 2 octobre 1773, l’arsenal passe un marché avec un fournisseur des environs de Brest pour la fourniture de bois de chêne ; le 16 du même mois, avec un fournisseur de la ville pour l’achat de planches de bois du Nord³¹. En revanche, les marchés de services de l’arsenal sont fournis par des entrepreneurs nécessairement brestois, s’agissant d’une prestation rendue sur place ou d’un travail fait à l’entreprise. Une difficulté constante est de déterminer si les titulaires de ces marchés sont vraiment locaux, ce qui n’est évident que pour les plus notables d’entre eux ou ceux pour lesquels les archives de la Marine sont les plus explicites. Ceci fait minorer le nombre des fournisseurs locaux anonymes et, réciproquement, accroît le poids relatif des membres de « l’élite ». Dès lors,

27 *Ibid.*, 3A 92/91A-G, 24 novembre 1781 ; Treillard est de Valence en Dauphiné : *ibid.*, 94G, 3 octobre 1781.

28 SHD-B, 3A 92/91A, 24 novembre 1781.

29 *Ibid.*, 3A 92, 7 octobre 1780.

30 Nous exceptons de cette étude les traités d’affrètement des navires au compte du roi, essentiellement extérieurs, qui ressortissent davantage de l’activité ordinaire des armateurs. La flotte marchande était d’ailleurs peu importante à Brest et ses armateurs modestes.

31 SHD-B, 3A 4, 2 et 20 octobre 1773.

on peut envisager deux groupes de fournisseurs locaux de l'arsenal brestois, l'un de personnes modestes et l'autre « d'élites secondes ».

LES RARES ÉLITES LOCALES FOURNISSEUSES DE LEUR ARSENAL

Si les fournisseurs brestois ne sont pas remarquables à l'échelle nationale³², en partie à cause de la faiblesse structurelle de la marchandise locale, il faut se garder de tout systématisme. Les acteurs économiques locaux ne sont pas tous si petits. Une grille de lecture construite sur la notoriété et le niveau de fortune – ce dernier facteur étant le plus délicat à évaluer – permet dans un premier temps de dégager quelques fournisseurs représentants des élites locales (banquiers, industriels, entrepreneurs, armateurs ou négociants) d'une certaine envergure.

Les financiers

Les négociants brestois qui tiennent aussi maison de banque forment un microcosme. Ils interviennent afin d'assurer la disponibilité des fonds sur place, de représenter des associés extérieurs auprès de l'intendance, et surtout comme caution dans les marchés publics. La principale banque brestoïse est tenue par la famille Bersolle (parfois : Bersolles). Le père, Yves-Augustin, est négociant. Son fils, Emmanuel-Yves (1750-1812), également négociant, est aussi armateur, et directeur des Postes à Brest. Son contrat de mariage, en date du 28 février 1776, indique son union avec une fille d'un négociant de Marseille, Thérèse Virginie Millot, 19 ans, qui apporte 50 000 l.t. en dot, ce qui montre que le Brestoïse disposait d'une honnête fortune, bien que celle-ci fût très inférieure à celle des armateurs et négociants des grands ports de la façade atlantique, d'autant plus que l'un des témoins du marié n'est autre que le Rennais Dujardin de Ruzé, entrepreneur général des fournitures de la Marine³³. Bersolle, capité 200 l.t. en 1782, est l'un des Brestoïses les plus imposés, ce qui révèle une économie locale médiocre³⁴. Dans ses marchés, il apporte essentiellement sa capacité d'achat en gros et sa structure commerciale. Le 6 mars 1777, associé à Le Roux des Ridelières, de Nantes, il signe un contrat pour la fourniture de chanvre³⁵. Bersolle soumissionne également pour des fers plats de Sibérie : 180 milliers

32 David Plouviez indique que Brest représente une exception par rapport à Rochefort ou Toulon où il existe un vivier important de fournisseurs locaux : David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 132-133.

33 AN, Minutier central des notaires de Paris, étude XXIV.

34 Archives municipales de Brest (désormais AMB), CC 113, Rôle de répartition de la capitation, Brest, 1782 (les autres montants de capitation indiqués par la suite ont été fournis par ce registre).

35 SHD-B, 3A 5, p. 45, 6 mars 1777.

à 150 l.t. l'unité³⁶. Le 12 septembre 1778 est approuvé un marché avec lui pour fournir pendant six années toutes les toiles à voiles. Mais cet homme est surtout le représentant d'intérêts : ainsi comme caution et correspondant, à Brest, de Deschainets³⁷. En 1778, Du Couëdic et Batiou établissent une banque à Brest pour et au nom de la maison des Rohan-Guémené, avancent des fonds aux trésoriers de la Marine et des Colonies dans ce port, mais sont touchés par la faillite des princes³⁸. Au sortir de la guerre, toute la banque de la place est ébranlée par cette affaire³⁹.

Les entrepreneurs dépendants de la Marine

Leur état n'implique nullement une aisance financière, mais une fonction de chef d'entreprise constituée *ad hoc*. Quelques locaux agissent ainsi pour apporter services ou produits industriels au port et à l'arsenal.

146

Brest connaît peu d'industriels, et encore moins ayant lié leurs activités à la Marine. Le cas du négociant Joseph Richard-Duplessis (1734-1808) est exemplaire. Nantais et fils de médecin, il vient à Brest en 1758 monter une affaire de négoce et s'y constitue intelligemment un réseau familial. En 1767, il dirige à Brest deux établissements industriels incontournables pour l'arsenal : la manufacture des toiles à voile dont il est l'initiateur et le directeur (mai 1767) et les forges de La Villeneuve, en amont du port, sur la Penfeld, où il récupère les métaux, reprises par l'arsenal, le 1^{er} mai 1772. Duplessis traite des bois peu chers sous Louis XV, puis des toiles, avant de gagner en envergure : en 1776, sa concurrence avec Dujardin pour contrôler cette culture fait monter artificiellement le prix du chanvre breton. À compter du 1^{er} janvier 1776, un nouveau marché pour trois ans lui donne la fourniture « du goudron, du brai sec, du brai gras, de la messine de France, du blanc d'Espagne, des couvertures, des pavois, du soufre, de la bougie blanche et jaune et du liège ». Ses prix sont réduits de 9 % par rapport au précédent marché⁴⁰. En 1776, Duplessis fournit encore 114,4 m³ de bois de construction puis 72,1 m³ de bois de chaloupe. Le port demande, en mai 1776, l'approbation des dépenses de Duplessis pour trois cents milliers de brai gras, cent-cinquante de brai sec, deux cents de goudron à tirer de Bayonne, trois de soufre à tirer de Marseille et deux cents d'huile

36 *Ibid.*, p. 140, 9 décembre 1777.

37 *Ibid.*, 1E 189, p. 809, 2 décembre 1775. Nicolas Jaillant Deschainets, de Troyes, associé de Songis, fournisseur de bois.

38 *Archives parlementaires*, t. LVII, du 12 au 28 janvier 1793, Séance du dimanche 27 janvier 1793, Stanford University, French Revolution Digital Archive, p. 720 ; Prosper Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, t. III, *La Ville depuis 1681*, Brionne, Le Portulan, (rééd.) 1972, p. 162.

39 René Durand, « Le commerce en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, vol. 32, n^o 4, 1917, p. 461-462.

40 SHD-B, 1E 188, p. 863, 23 juin 1775.

de poisson de Hollande. Il intervient plusieurs fois pour fournir du soufre et dans un « marché pour la fourniture de bois de genêt pour le chauffage des v[aisseau]x et autres bât[iment]s lors des carènes⁴¹ ». Mais Duplessis est surtout présent dans le domaine des textiles. Brest, qui abrite une manufacture de toiles à voile s'adossant à une province riche en chanvre, tente de s'imposer dans cette partie. Dès le 8 novembre 1772, un marché est passé avec lui pour la fourniture de toiles à voile pendant six années complètes à compter du 1^{er} janvier 1773⁴², dont il demeure régisseur jusqu'en 1777. Ses conditions pour le renouvellement de son traité de fourniture de toiles à voile et d'étamines sont lues devant le Conseil en 1778⁴³. Duplessis obtient le marché des couvertures de laine⁴⁴. Le 27 février 1779, un autre traité avec lui est approuvé pour fourniture de toiles à voile pendant six années – bientôt résilié, ainsi que sa soumission pour fourniture de fil⁴⁵. Duplessis ne trouve pas son compte dans la manufacture de toiles à voile et dit ne pas vouloir continuer la fourniture. Le 6 mai 1780, l'intendant dénonce son manque d'activité, 54 métiers sur 120 ayant été montés, et impose que l'établissement soit placé en régie directe, le temps de la guerre. Duplessis obtient une appréciation négative de l'intendant de Laporte : il est dispersé, ce qui affaiblirait cet affairiste. Néanmoins, figure indispensable, il continue d'être présent aux séances hebdomadaires d'adjudication du Conseil de Marine jusqu'aux premières années de la Révolution et son entregent lui permet même d'être président du tribunal de commerce. En outre, Joseph-Augustin, son fils, sera maire de Brest de 1797 à 1799.

Les besoins sanitaires de la base navale sont délégués « à marché » à des entrepreneurs d'envergure variable, qu'il s'agisse de la direction des établissements, de la fourniture des médicaments ou du soin des malades par des congrégations de religieuses. Hugues-Louis Ribier (mort en 1788), entrepreneur de l'hôpital du Folgoët (1767-1784) et de l'hôpital interarmées du Relecq, est titulaire de nombreux marchés générés par la structure hospitalo-militaire, tel celui fixant à 20 sols la journée des soldats du corps royal de la Marine soignés dans l'hôpital du Folgoët⁴⁶. Le 24 avril 1779, un autre marché est approuvé avec le sieur Milain pour le blanchissage du linge des hôpitaux de la Marine⁴⁷.

41 *Ibid.*, 3A 5, p. 318, 23 octobre 1779.

42 *Ibid.*, 3A 1, p. 38, 8 novembre 1772.

43 *Ibid.*, 3A 5, p. 182, 9 mai 1778.

44 *Ibid.*, p. 349, 29 janvier 1780.

45 *Ibid.*, 3A 1, n.p., 27 février 1779.

46 *Ibid.*, 1E 188, p. 717, 26 mai 1775 ; « Ribié, directeur de l'hôpital bruslé », est capité 6 l.t. seulement.

47 *Ibid.*, 1E 544, p. 446, 24 avril 1779.

La fourniture d'ouvriers qualifiés fait partie des marchés de services. L'un des ateliers de l'arsenal est ainsi externalisé, celui des Bâtiments civils⁴⁸. Sous les ingénieurs des travaux des ports (personnels de la Marine) les travaux d'infrastructures sont exécutés par un entrepreneur local lequel, après conclusion d'un marché pluriannuel avec l'intendant de la Marine, fournit ses ouvriers pour les façons d'ouvrages. Le sieur Malmanche, entrepreneur des bâtiments civils de l'arsenal de Brest⁴⁹, offre, tout comme ses associés (Dagorn⁵⁰ et Noyer), une carrière relativement bien documentée⁵¹. Pierre Malmanche, né vers 1705 dans le diocèse de Poitiers, vient à Brest pour travailler comme conducteur d'ouvrages au service du roi, pour 1 000 l.t. annuelles (1^{er} juin 1743-30 mai 1744). Il y épouse la fille d'un chirurgien entretenu de la Marine en 1749. Il s'exerce également à la réparation d'églises en Basse-Bretagne. Malmanche est le constructeur du théâtre de Brest, sous l'autorité de Choquet de Lindu (1766). Son activité d'entrepreneur des Bâtiments civils – vers 1767 – fait l'objet de difficultés car il n'est pas payé en 1774 et doit solliciter un arrêt de surséance aux poursuites en janvier 1775, son entreprise étant en danger⁵². Il décède à Brest en 1788. Quant à la famille Dagorn, elle donne plusieurs entrepreneurs des Bâtiments du roi à Brest, du début du siècle jusqu'en 1807⁵³.

Dans le même ordre d'idée, après la fin des fonctions de Duplessis, le manque d'expérience brestoïse dans le domaine oblige à approuver le « marché passé par le S[ieu]r Jullien pour se charger de la manutention de la forge de La Villeneuve, et la refonte des vieilles fer[r]ailles du port⁵⁴ » pour 125 l.t. mensuelles⁵⁵. Plus qu'un entrepreneur, ce régisseur est un technicien des forges qui conduit les travaux de cet atelier.

48 Ce sont les constructions à terre de l'arsenal (casernes, bureaux, magasins, bassins, cales, quais...).

49 Olivier Corre, « La gestion des bâtiments civils du port et arsenal de Brest face à la guerre d'Indépendance », communication au congrès de la Société française d'histoire des sciences et des techniques, Nantes, université de Nantes, 19 mai 2011.

50 SHD-B, 1A 67, p. 1777, 17 août 1783.

51 AMB, dossier biographique, 13BIO88 ; Yves-Pascal Castel, Tanguy Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne. Dictionnaire des artistes, artisans et ingénieurs en Cornouaille et en Léon sous l'Ancien Régime*, Quimper, Société archéologique du Finistère, 1987, p. 253-254. Chacun est capité 78 l.t.

52 SHD-B, 1E 187, p. 413, 20 novembre 1774 ; 1E 188, p. 69, 14 janvier 1775.

53 Yves-Pascal Castel, Tanguy Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne, op. cit.*, p. 87 ; Bruno Baron, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820, op. cit.*, p. 718.

54 SHD-B, 3A 3, 16 janvier 1779.

55 *Ibid.*, 3E1105, n°146, septembre 1777.

Brest ne compte pas d'armateurs d'importance nationale et rares sont les négociants, marchands en gros disposant d'une capacité financière⁵⁶. Les vivres de la Marine semblent fournir à ceux-ci l'assise financière. L'un des plus en vue est le sieur de Rivérieulx, issu d'une riche famille originaire de Lyon où une branche est alors solidement établie. Il s'agit vraisemblablement de Marc-Antoine de Rivérieulx, né en 1731 à Lyon et décédé à Brest en 1806. Ancien officier de cavalerie sous les ordres de Montcalm qui connaissait sa famille, il « fut durant deux ans prisonnier des sauvages ; à son retour en France, il débarqua à Rochefort, eut une place dans les comptables de la Marine, voyagea dans l'Inde et vint ensuite se fixer à Brest⁵⁷ ». À la veille de la guerre, il négocie la cession d'un bien à la Marine. Il est alors commis aux vivres et semble y faire fortune, étant qualifié de négociant et capité 130 l.t. en 1782 ! Il semble se spécialiser dans les marchés métallurgiques. Il obtient après mai 1776 la fourniture pendant six ans des limes, carreaux et marchandises pour Brest, depuis l'évêché de Liège et du Forez⁵⁸, la région d'origine de sa famille. En juin suivant, il fait réceptionner 100 livres en fil de laiton, 1 200 livres de fil de fer, 1 500 paquets de limes, de Kemscher, en Allemagne⁵⁹. Un marché avec lui est approuvé pour une fourniture de mèches⁶⁰. Il doit également fournir 3 000 platines à canon⁶¹ !

Parmi les négociants, Jean-François Riou, sieur de Kerhallet (1746-1827), fils d'un marchand de vin arrivé à Brest au début du siècle, a assis sa position comme fournisseur de la Marine dans cette partie. Aussi, correspondant de corsaires continentaux, arme-t-il des transports pour le compte du roi. Il jouit dans les décennies suivantes d'une célébrité comme rédacteur du cahier de doléances du tiers état de Brest, Brestoïse le plus imposé, armateur en course jusqu'en 1814 et officier municipal (avril-juin 1795)⁶². Comme fournisseur, Riou-Kerhallet obtient un marché le 12 avril 1777, pour le chanvre du Nord⁶³. On approuve

56 Outre Prosper Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, op. cit. et Bruno Baron, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, op. cit., voir Maurice Bernard, « La municipalité de Brest de 1750 à 1790 », *Annales de Bretagne*, vol. 28-32, 1912-1917.

57 René Kerviler, *Répertoire général de bio-bibliographie bretonne*, 1889, t. XI, Rennes, Librairie générale de J. Plihon et L. Hervé, p. 339 ; Frotier de la Messelière, *Filiations bretonnes, 1650-1912*, 1986, t. IV, Mayenne, Imprimerie de la Manutention, p. 605 ; Anonyme, *Un livre de famille. Généalogie de Rivérieulx*, Lyon, Imprimerie de Mougins-Rusand, 1897, p. 25.

58 SHD-B, 1E 188, p. 665, 13 mai 1775.

59 *Ibid.*, 1E 190, p. 1055, 21 juin 1776.

60 *Ibid.*, 3A 5, p. 304, 14 août 1779.

61 *Ibid.*, 3A 5, p. 373, 6 mai 1780.

62 Olivier Corre, s.v. « Riou Jean-François, sieur de Kerhallet », dans Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS, 2013, p. 685-686 ; Bruno Baron, *Élites, pouvoirs et vie municipale à Brest, 1750-1820*, op. cit., p. 820-822.

63 SHD-B, 3A 5, p. 59, 12 avril 1777.

encore sa soumission pour la livraison de rhum, de tafia et d'eau-de-vie de genièvre pour le service des hôpitaux comme boisson antiscorbutique⁶⁴.

Au-delà de ces « élites secondes », pouvons-nous approcher de plus modestes fournisseurs ?

LES AUTRES FOURNISSEURS LOCAUX : UNE ARMÉE DE PETITS ?

Les sources donnent une vision informelle des autres fournisseurs que l'on peine à envisager comme un groupe constitué. La plupart de ces petits appartiennent au corps des marchands ou à l'artisanat local. Ils concluent des marchés en rapport avec leur activité, tel Dreno, cloutier à Brest, qui voit ainsi approuvée sa soumission pour fournir des clous⁶⁵. Enfin, la passation des marchés par l'arsenal auprès de certains de ses ouvriers soulève la question de la capacité d'adaptation de l'entreprise d'État à une tension.

150

Des marchands dépendants des commandes d'État

Le groupe le plus évident paraît être celui des marchands de vin qui approvisionnent la ville, la place et la Marine, les tonneaux de vin complétant les plans des bâtiments en armement⁶⁶. Pour autant, leur poids économique s'avère modeste : ainsi Mancel, « marchand de vin en gros », est seulement capité 30 l.t. Cette envergure contrainte conduit à ne pas retenir les marchands comme « élites secondes », malgré leur exercice de fonctions municipales. Se distinguent en revanche des fournisseurs de textiles, de vivres et de consommables.

Dans la fourniture de textiles, la famille Raby, qui donne trois maires à la ville et dont plusieurs enfants sont commis dans les bureaux du port, tient une place particulière. Elle est originaire du Dauphiné, du diocèse d'Embrun. Un Barthélémy Raby, cultivateur l'été et colporteur l'hiver, s'installe à Brest en 1690, comme mercier. En 1712, il prête serment comme commissaire des milices gardes-côtes au Conquet, ce qui lie la famille à la Marine. Son fils, Antoine (1680-1758), s'établit à Brest comme marchand drapier, au bas de la Grand'rue. Son intégration à la boutique locale se vérifie par ses fonctions de premier échevin, puis de maire par intérim (1744-1747). Il décède sans postérité et les activités familiales sont reprises par les deux plus jeunes de ses trois neveux, Simon, Thomas (1706-1782) et Antoine (1709-1789). Ce dernier remplace son

64 *Ibid.*, p. 304, 14 août 1779.

65 *Ibid.*, 3A 5, p. 318, 23 octobre 1779.

66 Voir, par exemple, Nicole Mainet-Delair, « De vignes en barques, le voyage des vins de qualité de l'Aquitaine vers le finistère breton au XVIII^e siècle », dans Claude Le Gars et Philippe Roudié (dir.), *Des vignobles et des vins à travers le monde*, Presses universitaires de Bordeaux, coll. « Grappes et millésimes », 1996, p. 45-54.

oncle comme marchand drapier et devient aussi maire de Brest (1766-1768). François Raby (1736-1812), fils de Thomas, dit Raby l'Aîné, est adjudicataire de l'habillement des apprentis canonniers, en février 1776 : trois cents aunes de serge drapée sont à tirer de Falaise⁶⁷. Il avait quitté les Alpes vers 1753 pour rejoindre son oncle Antoine à Brest⁶⁸ dont il devient le maire de 1783 à 1787. Le comte d'Hector, commandant de la Marine, le tient en piètre estime, le considérant comme un marchand de peu d'envergure⁶⁹. Cela dit assez le poids négligeable du corps de ville dans une cité sous la tutelle de l'État, et doublement : de la Marine pour le port et arsenal et de la Guerre pour la place. Le 7 novembre 1777, Raby fils obtient pour trois ans le marché de l'habillement de la chiourme.

Pierre Branda (1707-1781), marchand de draps et soieries, père de Louis qui travaille à ses côtés (1749-1831), futur maire de Brest (1789-1790), trouve sa place dans ce groupe de fournisseurs. Il obtient un marché pour la fourniture des crins⁷⁰. Né à Morlaix, installé à Landerneau comme marchand de draps, il s'établit en 1755 à Brest où il intègre le corps de ville. Il y épouse en 1782 Marie-Françoise Noyer, fille d'un entrepreneur des Bâtiments civils. Il gagne d'autres marchés : toiles à chemises, pavois fleurdelisés, couvertures et bas de laine, charbon d'Angleterre, chanvre du Berry et d'Auvergne⁷¹. En mars 1778, Branda a une créance de 250 000 l.t. sur la Marine – 70 000 sur 1777 et 180 000 sur l'année. Sartine lui remet, contraint, 70 000 l.t. en traite sur de Selle⁷², mais à quatre, cinq et six usances ! En 1779, le Conseil lui accorde « dix pour cent en sus des prix de son marché pour la fourniture du linge à pansement [...] pendant la guerre⁷³ ». Il obtient encore un marché pour la fourniture des bonnets de laine⁷⁴. Clermont-Felep, qui obtient la fourniture des draps des chiourmes, pendant trois années, par une adjudication aux enchères, le 26 janvier 1775, a un profil similaire à Pierre Branda⁷⁵. Il fait venir de la bure herbagée du Comtat Venaissin⁷⁶. Guillaume Clermont-Felep (1753-1830) est lui-même fils d'un marchand tailleur brestois.

67 SHD-B, 1E 541, p. 322, 12 février 1776.

68 Pènerve, « Tanguy Malmanche 1875-1953 et ses aïeux maires de Brest », *Le Lien*, n° 94, 2^e trimestre 2005, Centre généalogique du Finistère, tiré à part. Les Malmanche sont liés aux Raby et aux Berthomme.

69 Prosper Levot, *Histoire de la ville et du port de Brest*, op. cit., p. 172, n. 1.

70 SHD-B, 1E 191, p. 712, 3 octobre 1776.

71 *Ibid.*, 3A 5, p. 33, 5 février 1777 ; p. 263, 13 février 1779 ; p. 324, 20 novembre 1779.

72 César Luc Marie de Selle de la Garjade (1723-1781) est trésorier général de la Marine (1763-1770) puis trésorier général de la Marine et des Colonies de l'Amérique (1771-1779).

73 *Ibid.*, 3A 5, p. 263, 13 février 1779.

74 *Ibid.*, p. 324, 20 novembre 1779.

75 *Ibid.*, p. 181.

76 *Ibid.*, 1E 191, p. 1167, 13 décembre 1776.

Tous ces marchands de petite envergure semblent avoir conscience de leurs faiblesses et n'hésitent pas, parfois, à s'associer à un fournisseur important pour emporter un marché. Ainsi, pour celui de l'habillement de la chiourme, le 26 janvier 1775 qui proroge celui du 5 mars 1772, trouve-t-on une association de Barré, Baron, Duplessis et Clermont⁷⁷.

Les marchés de vivres sont partiellement ouverts aux Brestois. Si l'essentiel des équipages et de la troupe est nourri par régie, certains besoins sont couverts localement. Il en est ainsi des malades des hôpitaux ou des prisonniers qui réclament des vivres frais. Le sieur Joseph Coulomb passe marché, le 14 février 1777, pour la fourniture de légumes frais aux forçats⁷⁸. À l'occasion, ces fournisseurs font preuve d'innovation puisque des nourritures expérimentales (choucroute, bière antiscorbutique) sont élaborées et fournies sur place. Un marché, du 3 avril 1777, avec Jean Lunven, a pour objet la fourniture de beurre servant à l'oseille confite⁷⁹ pour la chaudière des équipages⁸⁰. Le 9 mai 1778, un marché est approuvé avec dame Gallou pour la fourniture de légumes frais pour les équipages, les hôpitaux et la chaudière des forçats. Elle est sans doute liée à François Le Gallou, jardinier, qui cultive l'oseille, et dont l'industrie périclite à la veille de la guerre d'Amérique⁸¹.

152

Les consommables génèrent des marchés et multiplient ainsi les fournisseurs modestes. Ainsi, François Rolland obtient le marché pour le bois de chauffage des bureaux pour un an, en février 1775 à 18 l.t. la corde, puis à nouveau en 1776⁸². Il doit fournir 1 500 cordes de bois à brûler par année, à raison de 22 l.t. la corde, pour deux ans pour l'hôpital et les corps de garde⁸³.

Des artisans brestois contractent avec la Marine

Bien que la province ait une réelle capacité métallurgique, elle ne peut couvrir les besoins de l'arsenal et est dépendante, surtout depuis l'introduction de la fonte au charbon de terre. Guillaume Marie Le Stum propose à l'arsenal cent-cinquante barils de fer-blanc de Hambourg, par Nantes⁸⁴. Ce marchand orfèvre, né à Brest en 1727, est le fils d'un maître de navire au service du roi. Il entre en apprentissage à Rennes en 1743 et est reçu à la maîtrise, dix ans plus tard, puis il s'installe durant quatre ans à Landerneau avant de s'établir à Brest en 1757.

77 Frédérique Joannic-Seta, *Le Bagne de Brest, 1749-1800. L'Émergence d'une institution carcérale au siècle des Lumières*, Rennes, PUR, 2000, p. 202.

78 SHD-B, 3A 5, p. 35, 14 février 1777.

79 L'expression désigne une confiture antiscorbutique au beurre.

80 *Ibid.*, 3A 5, p. 55, 3 avril 1777. La chaudière est le vase de cuivre battu dans lequel on fait chauffer la nourriture de l'équipage (soupe, le plus souvent...).

81 *Ibid.*, 1E 190, p. 797, 20 mai 1776.

82 *Ibid.*, 1E 188, p. 122, 3 février 1775 ; 1E 191, p. 829, 25 octobre 1776.

83 *Ibid.*, 3A 5, p. 349, 29 janvier 1780.

84 *Ibid.*, 1E 190, p. 1055, 21 juin 1776.

Fortune faite, il dépose son poinçon en 1778 et devient un banquier actif dans le commerce maritime. Des affaires frauduleuses lui valent la mise en liquidation de ses biens et l'emprisonnement en 1785⁸⁵. Il reste néanmoins d'une envergure plus forte que celle d'autres artisans, qui concluent, par exemple, des marchés de service. Le 27 février 1779, un marché est approuvé avec « Omnès, maître ferblantier à Brest, pour faire pendant trois ans fourniture et radoub des différents ouvrages de ferblanterie », ainsi qu'une soumission « pour la livraison et la réparation des pompes à incendie »⁸⁶. Vincent Omnès est « fourbisseur et ferblanquier du roi⁸⁷ ». Le « nommé » Coeffier – indice d'un rang modeste – a quant à lui un marché pour la fourniture de chandelles⁸⁸. Les artisans de la construction navale civile sont également impliqués. En avril 1780, le « n[omm]é Boug[u]ennec obtient un marché pour construire deux gabarres à Laninon pour 8 500 l.t. chacune⁸⁹ ». À la faveur de la guerre d'Amérique, l'arsenal sous-traite la construction de bâtiments secondaires dont il a un grand besoin et Jean, charpentier et constructeur de navires marchands, obtient un marché en 1778 pour quatre gabarres pour le transport du roi en rade. Il est reçu à la maîtrise en 1781⁹⁰.

Des ouvriers de marine fournisseurs de leur arsenal

La fourniture à l'arsenal suit les débats économiques du temps qui opposent le travail d'État à l'appel au privé. Sartine envisage en décembre 1775, que l'arsenal fasse « travailler à prix fait, [...] la clouterie, le blanchissage et autres [p]réparations des planches pour la menuiserie des v[aisse]aux, la fabrication des cages à poules, le mouvement du lest, le sciage des bois et certains ouvrages de peines ou ceux de conversion par des ouvriers en ville⁹¹ ». Aussi, à partir de 1777, l'arsenal crée-t-il une dizaine d'ateliers « à marché », également dits « à l'entreprise » ou « à prix fait », dont plusieurs perdurent. Devant le manque de futailles pour dix bâtiments, le commandant de la Marine écrit : « J'ai fait faire des adjudications dans cet atelier de concert avec M. de Laporte qui accélère autant qu'il est possible la besogne. » Un atelier de la tonnellerie à marché est créé dès avril 1780⁹². Des éléments, parfois ténus, révèlent que l'arsenal confie des marchés à certains de ses ouvriers, par dérogation aux ordonnances qui

85 Yves-Pascal Castel, Tanguy Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne, op. cit.*, p. 237.

86 SHD-B, 3A 3, 27 février 1779.

87 Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne, op. cit.*, p. 277.

88 SHD-B, 3A 5, p. 367, 8 avril 1780.

89 SHD-B, 3A 5, p. 367, 8 avril 1780.

90 Yves-Pascal Castel, Tanguy Daniel et Georges Michel Thomas, *Artistes en Bretagne, op. cit.*, p. 47-48.

91 SHD-B, 1E 541, f^o 291, 13 décembre 1775.

92 *Ibid.*, 1A 114, f^o 115 r^o, 1^{er} mai 1780.

interdisent aux fournisseurs comme aux ouvriers de s'entendre. Ainsi, deux marchés sont conclus avec Yves Pilven et Michel Béhec « pour l'entreprise de la menuiserie à faire à bord des frégates *La Fortunée* et *L'Andromaque*⁹³ ». Les deux travaillaient dans l'atelier de la menuiserie de l'arsenal le mois précédent⁹⁴. En juin 1779, un de leurs collègues brestois, Guillaume Pellet, reçoit un marché « à raison de 20 s[ous] par toise, prix accordé pour la main-d'œuvre seulement » pour travailler aux soutes de trois navires, avec dix-huit camarades⁹⁵.

Les limites de cette approche tiennent d'abord à la dispersion des sources et au nombre considérable des mentions intéressant les fournisseurs et marchés. Pourtant, l'identification de la plupart d'entre eux est impossible à partir des archives du port (« un marché », « un fournisseur de Brest »), voire délicate (absence des prénoms, de la résidence, etc.). Ainsi, il ne semble pas subsister de liste des fournisseurs des plus petits marchés, ceux inférieurs à 400 l.t. ; seuls ceux des marchés plus onéreux sont identifiables. L'exploitation des minutes notariales apparaît d'emblée illusoire. Le contrôle de la Marine tenait ce rôle pour les marchés. Ceci soustrait de nombreux aspects quantitatifs à notre compréhension, mais n'enlève rien à l'intérêt que revêtirait une quantification à partir des sources autres. Même si l'exécution des marchés différait souvent sensiblement des clauses – qualités, quantités, paiement...

154

Ainsi, les fournisseurs de l'arsenal de Brest offrent le « visage relativement attendu d'une nébuleuse complexe et inégale⁹⁶ », socialement disparate. Des membres de l'élite économique locale, financiers et négociants, sont engagés dans cette activité, par suite de leur superficie financière ou de l'assiduité de leurs soumissions devant le Conseil de Marine. À leurs côtés, des marchands et des artisans plus obscurs fournissent occasionnellement, de faibles quantités pour l'arsenal mais qui sont déterminantes pour l'intégration économique des entreprises locales. Plusieurs – d'origine foraine – sont membres des municipalités successives et de la franc-maçonnerie. Localement, l'assentiment de la Marine paraît agir pour eux comme une « savonnette » valant reconnaissance de leurs pairs. Y parviennent-ils en unissant sur leur nom les apports de leurs collègues pour pouvoir emporter des marchés ? C'est avec la Révolution et l'affaiblissement des tutelles exercées par la Marine et la Guerre sur l'administration communale que ces marchands, intégrés par la fourniture

93 *Ibid.*, 1E 196, p. 435, 27 février 1778.

94 *Ibid.*, 3E1107, f° 109 v° sq., janvier 1778.

95 *Ibid.*, 3E1130, f° 313 v°, 18 juin 1779.

96 Olivier Corre, *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse sous la dir. d'André Lespagnol, Rennes, université Rennes II, 2003, p. 650.

à l'arsenal, accèdent à une capacité politique, à la tête de la municipalité ou du tribunal de commerce.

Une contradiction éclatante apparaît : Brest, premier arsenal français, est situé dans un environnement économique breton en contraction⁹⁷. L'établissement dépend donc quasi entièrement de marchés extérieurs, au premier rang desquels les marchés généraux conclus à la Cour et souvent payés à Paris. Comment cette opportunité n'est-elle pas saisie par les fournisseurs locaux ? La faiblesse du négoce brestois, clairement en creux par rapport au format de son arsenal, apparaît déterminante, à l'image du port civil : quelques dizaines de mètres concédés dans l'enceinte du port militaire, pour de modestes navires marchands. Point d'armateur d'importance ni de négociant de niveau provincial. L'arrière-pays d'un Brest déchargé de l'expédition des toiles créées du Léon par les bourgeoisies des ports de Morlaix et Landerneau n'en offre d'ailleurs pas la possibilité⁹⁸. Les réseaux économiques de la marchandise locale ne sont-ils pas trop étroits, limités à l'importation de vins ? Plus encore, la rareté des maisons de banque capables de cautionner les marchés conduit à une hypotrophie des capacités à fournir localement la Marine qui pourtant fait vivre la ville ! Si les marchés locaux paraissent peu assurés par les Brestoïses, quels milieux économiques prennent le relais ? Leur éloignement à l'intérieur de la province pose la question de la profondeur de l'arrière-pays de l'arsenal ponantais. Jusqu'où ces fournisseurs peuvent-ils être qualifiés de locaux ? Enfin, deux axes de recherches nous apparaissent encore à défricher. D'abord, le cautionnement des marchés de Marine permettrait notamment d'éclairer les réseaux économiques privés. Toutefois, ce chantier, si nécessaire soit-il, doit être entrepris à partir des archives notariales, celles de la Marine ne conservant qu'exceptionnellement des dossiers de cautionnement⁹⁹. Tout au plus, l'intendant ou le secrétariat d'État laissent-ils échapper l'identité de la caution dans leurs relations épistolaires. Enfin, la délégation par l'arsenal de marchés à des ouvriers de l'établissement, est l'indice d'une mutation de l'entreprise d'État vers un appel au privé, de plus en plus ouvert, un chantier à investir par les historiens.

97 La Basse-Bretagne connaît un repli économique au XVIII^e siècle.

98 Le lin cultivé dans le Haut-Léon, sur la bande côtière au nord de la Bretagne, est exporté sous forme de toiles appelées *créées*, du breton « *kreuz* » (chemise).

99 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 119-121.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

*La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours*
GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours*
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thaloassocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*
Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État*
Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule*
1798-1800
Michel Jangoux

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. *L'Instrument naval*
Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne*
XV^e-XXI^e
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle*
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*

Philippe Gardey
préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956*

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*

Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894*

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane

1745-1805

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

Robert Larin

La Mer, la France et l'Amérique latine

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer

Le sixième continent

Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*

Renée Burlet

La Grande maîtresse, nef de François I^{er}

Recherches et documents d'archives

Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

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*

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

