

Revue d'histoire maritime

22
23

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

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

40 €
979-10-231-0568-1

**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 Nofficial – 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

ENTRE « L'ÉTAT ET LE MARCHÉ » :
LA FONDERIE DE CUIVRE DE ROMILLY-SUR-ANDELLE
ET LA MARINE FRANÇAISE, 1780-1823

David Plouviez
Université de Nantes, CRHIA EA 1163

Destinée à produire des plaques de cuivre pour le doublage des coques des vaisseaux et frégates de la Marine française, l'usine de Romilly-sur-Andelle, dans l'Eure, fut établie en 1780, près de Rouen, par Michel Le Camus de Limare, entrepreneur normand issu d'une famille de marchands drapiers de Louviers, importateur de la technique de laminage hydraulique d'Angleterre. Si de nombreux travaux monographiques permettent de retracer l'historique de cette entreprise¹, son originalité au regard des autres manufactures et fonderies navales a rarement été soulignée. Clôturent un mouvement de fondations industrielles militaires qui débute au cours des années 1750², Romilly se distingue en étant la seule à survivre à l'Ancien Régime, conservant ses actionnaires et son organisation d'origine tout en parvenant à diversifier progressivement son activité. Au XIX^e siècle, la fonderie normande devient un acteur important dans la production du cuivre des toitures et du laiton, emportant de nombreux marchés urbains³.

- 1 Guy Richard, « Les fonderies de Romilly-sur-Andelle et les débuts de la métallurgie non ferreuse en Haute-Normandie (1782-1850) », *Actes du 88^e congrès national des sociétés savantes*, Clermont-Ferrand, section histoire moderne et contemporaine, Paris, Imprimerie nationale, 1964, p. 451-469 ; Jean-François Belhoste et Philippe Peyre, « L'une des premières grandes usines hydrauliques : les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle », *Actes du 4^e colloque national sur le patrimoine industriel. Beauvais, les 6, 7 et 8 octobre 1982*, Beauvais, Écomusée du Beauvaisis, 1983, p. 12-26 ; Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle*, mémoire de DEA, université de Rouen, 1983 ; Maryvonne Pichon, « Les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle pendant la Révolution », *Actes des 115^e et 116^e congrès nationaux des sociétés savantes. Économie, société, civilisation pendant la Révolution française*, Paris, Éditions du CTHS, 1992, p. 65-75.
- 2 À partir des années 1750, la Marine encourage la fondation de manufactures et de fonderies répondant à ses besoins spécifiques : pour les toiles à voiles : Beaufort-en-Vallée (1749), Angers (1751), Strasbourg (1757) et Agen (1763) ; pour le secteur métallurgique : Ruelle (1751), Indret (1777-1779), Romilly (1780-1785), Le Creusot (1780-1782).
- 3 Anne-Françoise Garçon, *Mines et Métal (1780-1880). Les non-ferreux et l'industrialisation*, Rennes, PUR, 1999.

Questionner la singularité de Romilly tout en ayant une approche comparative permet de mettre en évidence les forces et les faiblesses du tissu industriel militaire français et d'établir une typologie plus fine de ses commanditaires. L'hétérogénéité de ces « entrepreneurs de guerre⁴ » n'a pas été suffisamment mise en valeur, y compris lorsqu'il s'est agi d'identifier ceux monopolisant les plus grands marchés militaires, trop rapidement assimilés au monde des officiers de finance et de judicature. Pourtant, le degré d'implication de ces hommes dans les affaires du roi, l'agrégation plus ou moins importante de personnalités issues du négoce et de l'industrie dans l'actionnariat des infrastructures militaires, ou encore la capacité de ces mêmes entreprises à répondre indistinctement aux besoins de l'État comme à ceux des marchés privés sont autant de critères à analyser. Ils permettent de rendre compte de la physionomie socioéconomique des entreprises partenaires de l'État, de juger de leurs performances et de leur longévité tout en autorisant une première évaluation de la politique publique en matière d'approvisionnement militaire. Fournir un arsenal en matériel ne relève pas d'une formule économique immuable : des premières discussions en 1780 sur le bien-fondé de disposer d'une usine pour laminier le cuivre à son dernier grand marché d'approvisionnement avec la Marine en 1823, la trajectoire de Romilly permet d'éclairer l'une de ces formules.

LA FONDATION DE ROMILLY : LA FAILLITE DE L'ÉCONOMIE DU PRIVILÈGE ?

Dans le contexte de l'économie mercantile des XVII^e et XVIII^e siècles, l'octroi d'un privilège à un groupement d'entrepreneurs a été un levier essentiel pour la constitution du réseau manufacturier militaire destiné à produire les éléments des navires de guerre – ancres, voiles, pièces d'artillerie, etc. Accordé par le roi afin de soutenir et légitimer une infrastructure existante, ou dans la perspective de rassembler des investisseurs autour d'un projet stratégique, le privilège est le plus souvent un outil « gagnant-gagnant » pour l'État commanditaire comme pour les acteurs économiques soucieux de capter les profits d'une partie des marchés militaires de la monarchie⁵. Or, si presque toutes les manufactures et

4 Dans les travaux consacrés à l'histoire de la guerre, un intérêt nouveau apparaît pour une étude globale des « entrepreneurs de guerre » : Jeff Fynn-Paul, *War, Entrepreneurs and the State in Europe and the Mediterranean, 1300-1800*, Leiden, Brill, 2014. Voir également le dossier en préparation par Marjolein 't Hart, Rafael Torres Sánchez et Pepijn Brandon pour la revue *Business History*, « Extending the State: The Business of War and Military Entrepreneurs in the Eighteenth-Century » (à paraître).

5 David Plouviez, « Privilèges et économie de la guerre : la construction du réseau d'entreprises militaires français au XVIII^e siècle », dans Guillaume Garner (dir.), *L'Économie du privilège en Europe occidentale, XVI^e-XIX^e siècle [Die Ökonomie des Privilegs, Westeuropa 16.-19. Jahrhundert]*, Frakfurt am Main, Vittorio Klostermann, 2016.

les fonderies au service de la Marine procèdent de ce mécanisme économique, l'usine de Romilly fait exception.

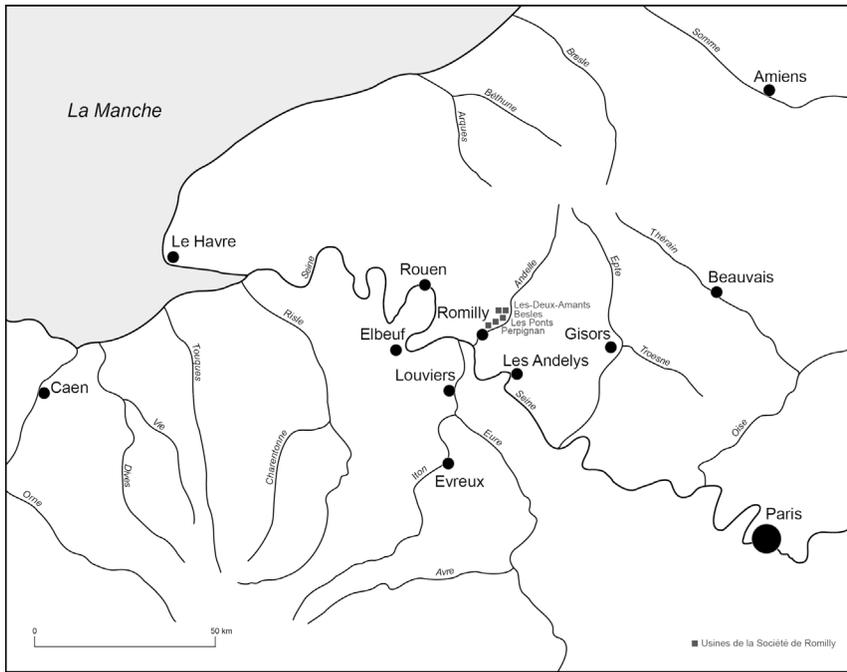


Fig. 1. Situation de la fonderie de Romilly-sur-Andelle

Michel Le Camus de Limare assure seul le transfert de technologie du laminage du cuivre tout en se rendant propriétaire de plusieurs terrains autour de la rivière de l'Andelle, ainsi que de quatre moulins utilisés pour fouler les draps (fig. 1). Ces opérations ne reçoivent aucun soutien direct de l'État à l'exception d'un arrêt du Conseil du roi autorisant l'entrepreneur normand à convertir les moulins qu'il venait d'acquérir en une usine hydraulique afin de travailler le cuivre, et la promesse d'une naturalisation rapide des ouvriers anglais venus s'installer à Romilly⁶. La transformation de l'ensemble a lieu à la fin de l'année 1781 après une association de Le Camus avec un négociant du Havre, Chauvet, les deux hommes investissant 320 000 livres tournois (l.t.) pour pouvoir fondre et battre les premiers cuivres. Malgré la médiation du secrétariat d'État à la Marine, le démarrage de Romilly ne modifie pas l'attitude du contrôle général des Finances qui reste sourd aux différentes suppliques de Le Camus pour obtenir le titre de fonderie royale, une requête habituelle

6 Archives nationales (ensuite AN), Minutier central des notaires de Paris (ensuite MC), LXVIII, pièce 754, 4 septembre 1781.

pour ce type d'établissement militaire⁷. Au même moment, Ignace de Wendel obtient la faveur royale pour la nouvelle fonderie du Creusot destinée à produire de la fonte pour l'artillerie de Marine. Le contrôleur général des Finances, Joly de Fleury, hâte les démarches auprès des différentes cours de justice et la vallée du Creusot devient rapidement propriété d'Ignace de Wendel. En outre, suite à une ordonnance royale du 23 février 1783, des dispositions sont prises pour faciliter l'implantation de l'infrastructure en permettant à l'entrepreneur de disposer des moyens de transport nécessaires⁸.

Au contraire, Romilly n'obtient que l'autorisation de battre des monnaies de cuivre et fabriquer des ustensiles pour la Compagnie des Indes et la traite négrière, avantages qui permettent d'amortir les périodes de moindres demandes militaires mais qui restent mineurs. Ces faibles concessions n'entament pas la détermination de Le Camus qui envoie de nombreux mémoires à Versailles entre 1781 et 1783 afin d'obtenir un privilège ou *a minima* l'octroi d'une aide financière et d'une simplification des démarches juridiques. Au début de l'année 1782, il subsiste encore des difficultés liées à la cession des terrains pour l'implantation de l'usine, comme en témoigne cet échange entre Castries et Joly de Fleury :

J'ai déjà eu, Monsieur, l'honneur de vous demander protection pour l'établissement que le S[ieur] Camus de Limare a formé à Romilly près de Rouen. Cet entrepreneur vient de me faire passer un mémoire par lequel il sollicite divers encouragements qui tiendraient à accélérer les progrès de perfection de sa manufacture ; il désirerait aussi obtenir l'appui du Gouvernement pour terminer des difficultés qu'il éprouve de la part de quelques propriétaires voisins de son établissement. Les différents objets de ces demandes étant de votre département, je ne peux, Monsieur, faire un meilleur usage du mémoire du S[ieur] de Limare que de le soumettre à vos lumières et à votre justice. Je désire beaucoup que vous ne trouviez point d'inconvénients à accueillir ses représentations, parce que cette entreprise formée principalement pour l'utilité de la marine du roi et dans laquelle j'ai déjà trouvé des ressources essentielles ne peut manquer d'atteindre complètement son but, si elle parvient au degré que le S[ieur] de Limare a eu en vue⁹.

7 « 1/ Que son établissement soit décoré du titre de fonderie royale avec pouvoir d'y mettre un suisse à la livrée du roi. 2/ Qu'on lui accorde l'exemption de tous les droits à la circulation dans l'intérieur et à la sortie du Royaume pour toutes les matières premières fabriquées à sa fonderie. 3/ Qu'il lui soit permis de prendre les terrains qui lui seront nécessaires pour son nouveau cours d'eau, ainsi que pour les constructions, chemins et carrières » (AN, F12/1308, dossier Romilly, 3 juillet 1783).

8 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014, p. 365-366.

9 AN, F12/1308, dossier Romilly, 5 juin 1782.

Le Camus ne parvient pas à convaincre le contrôleur général de changer de politique à l'égard des forges de Romilly. Dans sa tentative de comprimer les dépenses militaires, Joly de Fleury freine tout nouvel investissement, en particulier lorsqu'il concerne le département de la Marine qu'il entend encadrer très étroitement. Aux sommes astronomiques englobées dans la guerre d'Amérique, les dépenses réalisées par l'État pour les seules forges et fonderies de la Marine sont jugées trop importantes dans le contexte d'une politique d'apurement de la dette (**tableau 1**). L'usine du Creusot semble la dernière à bénéficier d'avantages substantiels, mais l'investissement financier de la monarchie y reste malgré tout peu élevé, au grand dam d'Ignace de Wendel contraint d'élargir le cercle des financiers intéressés à l'entreprise.

Tableau 1. Dépenses réalisées dans les forges et les fonderies de la Marine, 1776-1792

Forges et fonderies	Dépenses engagées (livres tournois)	Part de l'État (%)	
	Travaux du comte d'Artois de 1776	41 800	0 %
Ruelle	Programme de réhabilitation sous la direction de M. d'Aubigny entre 1787 et 1792	440 235	100 %
	Réparations diverses en 1778	18 676	100 %
Forge Neuve	Installation de deux machines à forer en 1779	5 067	100 %
Indret	Construction de 1777 à 1779	2 000 000	100 %
Le Creusot	Construction de 1782 à 1785	7 000 000	9 %
Forges de la Chaussade	Rachat en 1781	2 500 000	100 %
Forges d'Allevard	Tentative de rachat en 1786	2 150 000	0 % ¹⁰
Forge de Romilly-sur-Andelle	Construction en 1781-1787	1 920 000	0 %
TOTAL (en livres tournois)		13 925 778	5 593 978 (40,1 % du total)

Les attermolements de la Marine quant à ses modalités d'approvisionnement en plaques de cuivre et le bras de fer continu avec le contrôle général des Finances n'ont pas été favorables au soutien de Romilly. En 1781-1782, les arsenaux se fournissent encore à l'étranger auprès de sept entrepreneurs¹¹ et entre ces achats extérieurs et l'installation de la technique du laminage du cuivre en France, la politique de la Marine est assez peu claire. Sous l'impulsion de Kersaint¹², le programme de doublage des bâtiments débute fin 1778 sans

¹⁰ La vente n'a finalement pas lieu.

¹¹ AN, Marine, B/3/733 ^o 198, fourniture de feuilles de cuivre pour 1782.

¹² Lors d'une campagne de surveillance de l'amiral anglais Keppel, le comte de Kersaint a la possibilité de constater le progrès que représente le doublage des coques et en avertit Sartine en mai 1778 : « Je prendrai la liberté de vous dire qu'on a trop légèrement rejeté en France le doublage en cuivre. Les Anglais ont dans cet instant vingt frégates d'élite qui en sont pourvues. Ces frégates désolent notre commerce à la guerre. Elles seront montées par vingt jeunes gens choisis qui feront leur fortune à nos dépens et la feront rapidement. » (cité par Jacques Michel, *Du Paris de Louis XV à la Marine de Louis XVI*, Paris, Éditions de l'Érudition, 1984, t. II, p. 69).

que la France ait vraiment anticipé ces nouveaux besoins qui se révèlent très importants¹³. L'enjeu est crucial puisque, si l'achat du cuivre brut permet de conserver une diversité des sources d'approvisionnement, il n'y a rien de tel dans le cas de plaques prêtes à l'emploi, que seuls quelques pays sont capables de fournir, notamment l'Angleterre. En 1780, le secrétariat d'État à la Marine accueille avec intérêt et bienveillance la proposition de Le Camus de fournir des plaques de cuivre de fabrication française, mais il faut un nouveau mémoire du comte d'Hector¹⁴ au marquis de Castries en mars 1782 pour relancer le processus. Le moment n'est guère favorable à une expertise sereine des informations communiquées par le commandant du port de Brest d'autant plus que toutes les décisions concernant les infrastructures dédiées à la Marine appartiennent désormais au contrôleur général. Contre toute attente, celui-ci accorde le 13 mars 1782 un privilège à un groupement de financiers parisiens pour le « doublage des vaisseaux de la Marine de France en nouveau métal ». Cette « Manufacture royale de métal et vernis pour le doublage des vaisseaux de la Marine » s'installe à Paris et est liée à la Compagnie de commerce du Nord qui émerge au même moment¹⁵. L'affaire est complexe mais cette infrastructure, dont l'histoire reste à faire, ne semble pas avoir approvisionné les arsenaux en cuivre faute d'une qualité suffisante. Au reste, il ne s'agit vraisemblablement pas de laminier le cuivre sur place, Le Camus étant le seul à avoir effectué les démarches nécessaires pour assurer le transfert technique depuis l'Angleterre à cette époque¹⁶, mais de l'acheter dans les pays baltes par l'intermédiaire de la Compagnie de commerce du Nord.

Cette affaire révèle les dysfonctionnements de l'économie de guerre à la fin de l'Ancien Régime. En confiant les grands marchés militaires à des entrepreneurs-financiers capables de mobiliser rapidement des capitaux, l'État se donne les moyens de conforter sa puissance, et cela d'autant plus qu'en octroyant un privilège à la plupart des infrastructures, il conserve une capacité d'intervention sur les normes de production et les procédés techniques. Toutefois, pour qu'un tel partage des responsabilités soit au bénéfice de tous, une expertise préalable

13 Un vaisseau de soixante-quatorze canons nécessitait quinze tonneaux (30 000 livres pesant) pour couvrir toute sa coque tandis qu'il en fallait six pour une frégate de douze tonneaux. 1770 feuilles de cuivre étaient nécessaires pour un soixante-quatorze canons et 700 pour une frégate. Pierre-Alexandre Forfait estime que la Marine devait disposer d'environ 234 tonnes de cuivre par an pour couvrir l'ensemble de ses besoins : s.v. « Doublage en cuivre », *Encyclopédie Méthodique Marine*, Paris, Panckoucke, 1782, p. 76-91.

14 Charles Jean d'Hector (1722-1808) est commandant du port de Brest au moment de la communication de ce mémoire à Castries.

15 Thierry Claeys, *Dictionnaire biographique des financiers en France au XVIII^e siècle*, 2011, t. I, Paris, SPM, p. 151-152.

16 John Harris, *Industrial Espionage and Technology Transfer. Britain and France in the Eighteenth-Century*, Aldershot, Ashgate, 1998, p. 263-265.

des projets industriels est indispensable. Faute d'un organe indépendant susceptible de recevoir les offres de potentiels partenaires économiques sur le modèle britannique et dans un contexte de tensions entre le secrétariat d'État à la Marine et le contrôle général des finances, cette expertise est incomplète et partielle. Joly de Fleury cède devant un projet de prime abord moins coûteux et face à une clientèle de financiers qui ne semblent pas avoir mesuré les difficultés d'un approvisionnement aussi complexe. La démarche de Le Camus, la seule à être viable dans le cadre d'une infrastructure impliquant des nouvelles technologies, n'est pas valorisée.

Sans soutien, les principales difficultés de Romilly résident dans le montant des droits à payer pour la circulation des cuivres. Après maintes sollicitations, le contrôle général des Finances conclut que « les cuivres fabriqués dans la fonderie de Monsieur Le Camus de Limare devront être traités à la circulation et à la sortie du royaume de la même manière que ceux des autres manufactures¹⁷ ». La fondation de Romilly a lieu dans un contexte où la question des droits de douane est farouchement débattue. Comme les produits en fer étranger, les cuivres ouvrés de fabrication anglaise bénéficient de droits relativement faibles pour leur entrée dans le royaume. Les administrateurs de Romilly ne cessent de clamer leur indignation car à cette concurrence jugée déloyale s'ajoute le fait que la fonderie doit s'approvisionner en cuivre brut dont les droits sont très élevés. L'État, comme la plupart des mines et des fonderies du royaume, est opposé à une baisse de ces droits. En 1786, les administrateurs de Romilly invitent l'État à se pencher de nouveau sur leurs difficultés en insistant sur le caractère stratégique de leur établissement, mais la conjoncture de la fin du siècle n'est pas plus favorable, puisque le traité de commerce entre la France et l'Angleterre du 26 septembre 1786 entraîne une baisse importante des cuivres de fabrication anglaise¹⁸. Un document de 1790, conservé aux archives départementales de l'Eure, intitulé « Mémoire sur les différents droits que paient les cuivres bruts et fabriqués à l'entrée et à la sortie du Royaume¹⁹ » et rédigé par les administrateurs des fonderies de Romilly, montre que les difficultés liées aux droits d'entrée des matières premières persistent au-delà de l'Ancien Régime d'autant plus

17 AN, F12/1308, 30 juillet 1783.

18 « [...] Il est à désirer que le gouvernement français donne son attention aux nouveaux établissements qui ont enlevé aux anglais l'industrie qu'ils possédaient exclusivement pour tous les ouvrages de cuivre, de fer, d'acier... » (Archives départementales de Seine Maritime, C/1092, « Observations préliminaires de la Chambre de Commerce sur le traité de libre échange entre la France et l'Angleterre », 1786, cité par Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle*, op. cit., chap. I) ; « On a, par ce traité, réduit de 18 [livres] 15 s[ous], à 12 l. 10 s. du cent les droits d'entrée en France sur les cuivres de fabrication anglaise » (*Observations de la chambre de commerce de Normandie*, p. 59-60, cité dans Arthur Young, *Voyages en France*, Paris, Tallandier, 2009, p. 261).

19 Archives départementales de l'Eure (ensuite ADE), Fonds Bibliothèque/côte 492.

que les fortes sollicitations faites à l'usine au cours de la Révolution et de l'Empire contraignent à grandement augmenter la zone d'approvisionnement. Outre les cuivres de Suède, d'Allemagne ou d'Angleterre, pays habituellement pourvoyeurs, des commandes sont passées au Mexique et au Pérou²⁰. En 1811, de nouvelles plaintes sont adressées au gouvernement à propos des droits d'entrée du cuivre, mais là encore sans suite positive²¹.

Objet de moins de difficultés, la question du combustible a néanmoins contraint la fonderie normande à des adaptations. À la différence de nombreuses usines françaises, Romilly fonctionne intégralement avec de la houille et sa situation favorise une importation de cette matière première d'Angleterre. À cet égard, les droits sont prohibitifs, et les administrateurs sont résolus à demander « l'exemption des droits d'entrée sur les charbons de terre entrant dans l'un des ports de la Normandie : le charbon de Littry ou d'Isigny, qui est la seule mine connue dans cette province, ne pouvant servir qu'à cuire de la chaux ou de la brique, par son inférieure qualité²² ». Pour d'évidentes raisons logistiques, Romilly ne peut faire venir durablement du charbon des différentes mines de provinces plus au sud, de Bourgogne notamment. Pourtant, l'effort de guerre de la Révolution oblige à un approvisionnement diversifié et l'enquête de Masson de Saint-Amand réalisée en l'an XIII (1804-1805) en Normandie montre que du charbon de Loire, de Bourgogne et du Nord parvient à Romilly²³.

ANATOMIE D'UNE ENTREPRISE MILITAIRE

L'absence de privilège a des conséquences immédiates sur le rassemblement du capital et la physionomie de l'actionnariat. Très rapidement, la recherche de nouveaux partenaires financiers s'impose car l'investissement de départ de Le Camus et de son associé ne suffit pas à doter la fonderie du matériel et du nombre d'ouvriers nécessaires. Les travaux déjà consacrés à Romilly ont rétabli la chronologie des différentes capitalisations de l'entreprise. Après une première période de fragilité, le tournant a lieu entre 1784 et 1785, suite à la rencontre entre l'entrepreneur normand et le diplomate et homme d'affaires

20 ADE, Masson de Saint-Amand, Enquêtes statistiques de l'an XIII.

21 AN, F/14 4257, Douane sur les cuivres.

22 ADE, Fonds Bibliothèque/côte 492.

23 « [...] Le charbon que l'on emploie dans ces usines est le charbon de terre. Depuis que la guerre maritime a empêché d'en faire venir d'Angleterre, on l'a tiré de Saint-Étienne dans le département de la Loire, de Decise dans celui de la Nièvre et des départements du Nord et de l'Ourte; la forêt de Longbois fournit le charbon de bois dont on ne fait usage que pour l'épuration et le raffinage du cuivre ou pour la fabrication des clous à bordage. La consommation en charbon de terre était de 1536 stères ou 1800 voies mesures de Paris; et en charbon de bois de 1800 kilogrammes par an. » (ADE, Masson de Saint-Amand, *Enquêtes statistiques de l'an XIII.*)

espagnol Eugène Yzquierdo de Rivera, alors vice-directeur du cabinet du roi d'Espagne à Paris. Convaincu de l'avenir d'une telle fonderie, Yzquierdo entreprend d'approcher de nouveaux partenaires pour Le Camus. Un noyau d'entrepreneurs et de banquiers parisiens d'origine rouennaise émerge très vite ; ils sont motivés à la fois par un investissement dans leur province, mais également par une entreprise amenée à détenir rapidement le monopole du doublage des vaisseaux et des frégates de l'État. Le 16 avril 1785, les fonderies de Romilly naissent une seconde fois sur la base d'une société en commandite, qui regroupe dix actionnaires²⁴. Outre Le Camus de Limare et Yzquierdo de Rivera, les vingt-cinq actions de 32 000 l.t. chacune sont réparties entre la maison Lefebvre de Rouen, les intéressés à la banque Lecouteulx, basée à Paris, et le notaire responsable des actes de la fonderie, maître Dosne. Ce premier acte est complété le 18 avril 1787 par un second qui crée vingt-cinq nouvelles actions de 32 000 l.t. En dehors de l'investissement d'origine réalisé par Le Camus et son associé Chauvet en 1781, le démarrage de la fonderie de Romilly a nécessité une mise de départ de 1 600 000 livres, un investissement inférieur aux autres usines sidérurgiques militaires de l'époque (voir **tableau 1**).

En 1790, le siège de l'entreprise passe de Rouen à Paris et, en 1795, la raison sociale est modifiée puisqu'on ne parle plus des « intéressés aux Fonderies de Romilly », mais des « propriétaires de Romilly²⁵ ». Au cours de la Révolution et d'une partie de l'Empire, la structure interne de l'entreprise ne change guère. L'acte du 18 avril 1787 avait eu pour principale conséquence d'intégrer davantage d'actionnaires sans remettre en cause le fonctionnement intrinsèque de l'entreprise. Roëttiers de Montalau, l'un des administrateurs, apporte une dernière grande modification dans la structure financière de la fonderie en 1806 en faisant voter un redécoupage du capital²⁶. Afin d'ouvrir l'entreprise à de nouveaux actionnaires et ainsi injecter de l'argent frais dans les caisses, les actions de 32 000 francs sont divisées en coupons de 8 000 francs²⁷. Le capital de 1 760 000 de livres des fonderies de Romilly, devenues société anonyme en 1808²⁸, est alors divisé en deux cent vingt coupons de 8 000 francs placés auprès d'une trentaine d'actionnaires.

²⁴ AN, MC, LXXXII, pièce 608, 16 avril 1785.

²⁵ Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle*, op. cit.

²⁶ Roëttiers de Montalau est administrateur de Romilly de 1797 à 1811, puis de 1814 à 1837 ; il est l'auteur d'une notice historique très précieuse pour l'histoire de l'établissement (Roëttiers de Montaleau, *Notice historique sur l'établissement des fonderies de Romilly-sur-Andelle*, Paris, Le Normant, 1837).

²⁷ *Ibid.*, p. 17.

²⁸ Le décret impérial autorisant cette création date du 3 août 1808 : « [...] La société [...] dont l'objet est l'exploitation des fonderies de Romilly est autorisée à exister comme société anonyme sous la désignation de Fonderies de Romilly » (ADE, 19/S/2, Romilly-sur-Andelle, Statuts de 1808).

L'organisation interne de l'entreprise accompagne ces évolutions capitalistiques. La première ouverture du capital contraint Le Camus, qui réside alors à Romilly, à partager l'administration de l'entreprise avec Yzquierdo de Rivera, installé à Paris. Cette direction évolue de nouveau en 1787 avec la nouvelle ouverture du capital. Dans un premier temps, c'est la banque Lecouteulx à Paris qui se charge de l'administration de l'entreprise avant une délibération de l'assemblée des actionnaires, le 20 décembre 1791, qui confie la direction à trois administrateurs élus et renouvelables par tiers chaque année. Dans cette nouvelle configuration, Le Camus conserve une place centrale puisqu'il est nommé directeur général de l'entreprise, un poste qu'il occupe jusqu'à sa mort en 1793. Les administrateurs se réunissent trois fois par semaine et rendent compte tous les premiers mardis de chaque mois de l'évolution des activités et des difficultés de la fonderie. Cette administration au plus près des réalités industrielles est reconduite à l'occasion du statut voté en 1808²⁹. Ce groupe d'administrateurs chapeaute une organisation bicéphale, installée à Romilly et à Paris. La gestion des fonderies implique la présence permanente du directeur sur le site de production, associé à un inspecteur qui contrôle la qualité du matériel, et d'un coursier chargé des relations extérieures. Hormis le poste du directeur qui est unique, cette structure est dupliquée à Paris.

Une des originalités de Romilly se révèle en comparant la composition de son actionnariat d'origine avec celle des infrastructures contemporaines. Tous les marchés militaires agrègent des financiers, des gens de cours et d'autres acteurs socioéconomiques, ces derniers souvent issus du monde du négoce et de la marchandise. Romilly ne fait pas exception, mais le poids des seuls financiers est relativement limité face à des hommes incarnant la protoindustrie et le négoce. Tout en étant receveur particulier des impositions du Bugey et de Gex, et en ayant des relations privilégiées avec les trésoriers généraux de la Marine et de la Guerre, Le Camus conserve son statut d'entrepreneur. Demeurant le plus souvent à Louviers, il participe à la gestion des manufactures familiales de tannerie et de fabrication de draps fins installées dans la ville. Ses parents et ses oncles avaient montré leur propension à intégrer l'innovation en s'associant avec les Anglais Hill et Wood pour importer une machine capable de carder et filer le coton et la laine, un chemin qu'emprunte Le Camus lorsqu'il s'agit d'implanter la technique du laminage de cuivre³⁰. En 1785, les autres parties

29 « [...] Les administrateurs signent pour les propriétaires des fonderies de Romilly. Deux administrateurs ayant signé, valident les actes ordinaires du commerce. À l'expiration de chaque année, l'administration rend compte de toutes les opérations qui ont eu lieu pendant son cours et de la situation de la société. Des commissaires pris dans son sein sont nommés pour en faire l'examen et adressent ensuite leur rapport à l'assemblée générale » (*ibid.*).

30 Guy Richard, « Les fonderies de Romilly-sur-Andelle et les débuts de la métallurgie non ferreuse en Haute-Normandie (1782-1850) », art. cit., p. 450.

prenantes de la fonderie ont une fortune adossée à des activités de banque et de négoce, et leur intéressement aux affaires du roi reste très limité. Les Lecouteux composant l'actionnariat de Romilly³¹ ont une trajectoire, des métiers et un processus d'accumulation de leur fortune différents de Baudard de Sainte-James ou Mégret de Sérilly, deux financiers détenant la majorité des parts dans les fonderies du Creusot et d'Indret ou dans les manufactures d'armes de Tulle et Charleville. En étant trésoriers généraux, pour la Marine et la Guerre, Baudard de Sainte-James et Mégret de Sérilly sont très dépendants des marchés militaires de la monarchie. Ces deux offices leur permettent de faire fructifier le capital hérité tout en les positionnant avantageusement pour participer à d'autres marchés lucratifs (approvisionnement en viande de Paris, Caisse d'escompte, manufacture des Cristaux de la reine, etc.). Intéressés et administrateurs dans de nombreuses entreprises, les Lecouteux ne bâtissent pas leur fortune à partir d'offices, en gérant les deniers de la monarchie, mais en diversifiant leurs affaires dans de nombreux secteurs marchands, ce qui induit un profil entrepreneurial très différent des précédents. L'ensemble de ces éléments explique la pérennité des fonderies de Romilly au cours des années 1780 et 1790, à la différence de bien d'autres infrastructures, déstabilisées par la crise financière et les débuts de la Révolution. La faillite de Baudard de Sainte-James en 1788 est fatale à la manufacture de toiles à voiles d'Angers qui perd son principal soutien financier : l'établissement est contraint de cesser son activité avant une reprise difficile à partir des années 1792-1794. Le même processus s'observe au Creusot qui interrompt la fonte des canons après l'exil d'Ignace de Wendel au début de la Révolution, le suicide de Palteau de Veymeranges ainsi que l'exécution de Mégret de Sérilly en 1794.

La nature particulière de l'actionnariat de Romilly induit-elle un rapport singulier de l'entreprise à l'innovation ? La chronologie de sa fondation montre que le transfert de technologie précède la recherche d'investisseurs potentiels. Lorsque Le Camus se rend en Angleterre en 1781, la Marine a montré de l'intérêt à sa proposition d'installer une usine, sans pour autant s'engager fermement. Le transfert de technologie du laminage du cuivre constitue donc un pari risqué pour Le Camus qui n'est pas certain de prendre une part importante dans l'approvisionnement en cuivre des arsenaux. Pour d'autres infrastructures militaires, le rassemblement des investisseurs et la signature d'un marché conditionnent bien souvent l'implantation effective des machines et le recrutement des ouvriers. De toutes les entreprises travaillant

31 Quatre membres de la famille sont intéressés aux fonderies de Romilly : Lecouteux de Verclives, Lecouteux de Morey, Lecouteux de la Noraye et Lecouteux de Canteleu (AN, MC, LXXXII, pièce 608, 16 avril 1785).

pour l'État, Romilly est celle qui intègre le mieux l'innovation technique dans ses perspectives de développement. L'ouverture du capital en 1785 et en 1787 lui permet de se doter des équipements nécessaires à un approvisionnement efficace de la Marine. Entre 1810 et 1812, pressentant la généralisation du cuivre dans la construction civile, les fonderies s'équipent de laminoirs capables de produire des plaques de grandes dimensions. Après des essais infructueux en 1796, Romilly acquiert en 1814 la maîtrise de la fabrication du laiton qui lui permet de convertir une partie de son activité, notamment après l'installation d'une tréfilerie dans les années 1820. Sans omettre le rôle déterminant de la Marine dans ces transformations, il faut mettre au crédit des administrateurs de l'entreprise cette constante volonté de s'adapter au marché.

APPROCHE DU BILAN PRODUCTIF ET FINANCIER

168

Si les fonderies de Romilly diversifient leur activité à partir du début de la Révolution, il reste que cet ensemble industriel dépend dès son origine des commandes de la Marine, et qu'il se développe en conséquence³². Il s'agit de répondre à un approvisionnement spécifique dont les contraintes techniques s'imposent aux gestionnaires par un cahier des charges établi au sein des arsenaux. De là découlent l'agencement des fonderies et la nature de leur équipement. Dès lors, l'acte de naissance de Romilly n'est pas tant l'achat des terrains par Le Camus que la soumission qu'il présente à Castries le 12 décembre 1780 afin de « fournir pour le service de Sa Majesté tous les cuivres à doublage et autres, tant moulés que battus et laminés³³ ». Celle-ci aboutit à la signature d'un premier marché qui est prorogé en décembre 1786 par le comte de la Luzerne³⁴, puis tout au long de la Révolution et de l'Empire, ce qui fait de Romilly le principal partenaire de l'État pour le cuivre laminé. Néanmoins, sous l'Ancien Régime, les marchés signés avec la Marine sont trompeurs quant à l'activité réelle de l'entreprise. Comme dans le cas d'Indret quelques années auparavant, ou du Creusot, l'usine de Romilly ne parvient pas à être immédiatement opérationnelle et peine à répondre aux commandes des arsenaux qui sont complétées, au moins jusqu'en 1787, par des cuivres achetés

32 Comme pour de nombreuses entreprises de l'époque, les archives comptables manquent pour apprécier la production comme le bilan financier. Surtout, il est difficile de différencier les quantités produites pour la Marine et celles vendues à l'industrie privée, d'autant plus que les marchés conclus avec l'État à partir de la Révolution sont parcellaires.

33 ADE, 19/S/2, pièce n°1, extrait de l'arrêt du Conseil du 23 avril 1782.

34 « [...] Je vous envoie Monsieur, une expédition du traité qui vient d'être souscrit à Brest par les entrepreneurs des fonderies de Romilly pour la fourniture pendant six ans, à compter du 1^{er} janvier 1787 des cuivres de toute espèce et de l'étain laminé nécessaire pour le service de la marine dans tous les ports... » (archives municipales du Havre, F/105, 15 février 1788, cité par Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle*, op. cit., chap. II).

sur le marché anglais par la banque Lecouteulx. Dès lors, les données concernant la production fournies par la notice historique de Roëttiers de Montalau ne sont qu'indicatives dans la mesure où il est difficile de savoir si ces achats extérieurs n'ont pas été inclus à la production des fonderies, au moins les premières années (fig. 2). La recapitalisation de 1787 marque l'autonomisation de Romilly qui est désormais en capacité de répondre aux besoins de la Marine pour le doublage de toutes ses unités, neuves ou anciennes.

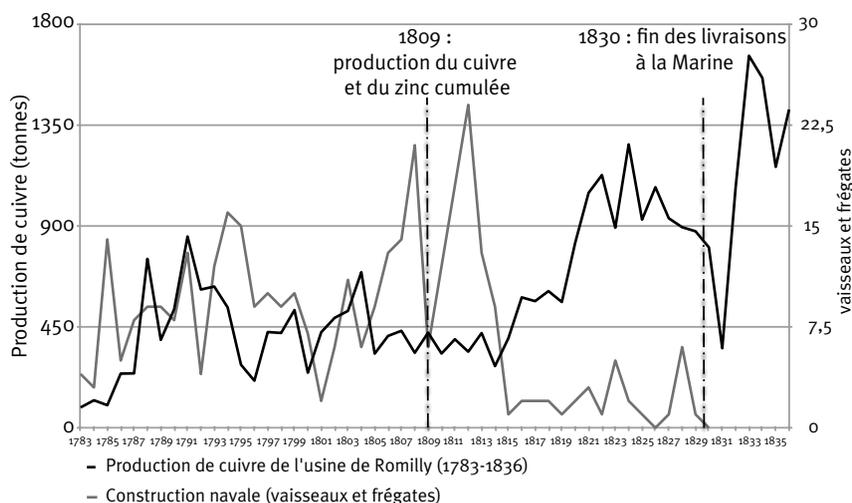


Fig. 2. Évolution de la production de cuivre et de la construction navale militaire (1783-1835)

Le déclenchement de la guerre maritime en 1793 renforce le caractère stratégique de la fonderie qui assumait déjà un effort naval important depuis 1789 tout en faisant face à un manque de cuivre brut. Gaspard Monge, ministre de la Marine, décide alors que seules les unités neuves seront doublées, au détriment de l'entretien courant des vaisseaux et des frégates en activité³⁵. Plus grave, cette pénurie conduit à des choix techniques aberrants puisque les ingénieurs-constructeurs décident d'utiliser des clous et des chevilles en fer pour fixer les plaques de cuivre, un procédé dénoncé dix ans plus tôt³⁶. Le 29 brumaire an II (19 novembre 1793), le bureau des Armées semble toutefois satisfait de son inspection à Romilly tout en constatant les pénuries de cuivre, mais également

35 Service historique de la Défense (ensuite SHD), Vincennes, BB/12 n° 184, septembre 1792.

36 SHD, Vincennes, BB/124 n° 230, octobre 1792 ; la corrosion rapide des clous et des chevilles en fer entraîne la perte du doublage en mer et dans les ports. En 1785, il est décidé de ne recourir qu'à des clous et des chevilles en cuivre pour résoudre ce problème. Voir Sylviane Llinarès, *Marine, propulsion et technique. L'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, p. 130-131.

de fer et d'acier pour l'entretien des ateliers³⁷. Le Comité de salut public, inspiré par les gestionnaires des fonderies, engage un large programme de réquisition du cuivre, et notamment celui des cloches au printemps de 1793³⁸. La décision de n'en conserver qu'une par commune le 26 messidor an II (14 juillet 1794) et les achats exceptionnels de cuivre réalisés en Suisse permettent à Romilly de maintenir son activité³⁹. À la fin de 1794, ces mesures sont complétées par des réquisitions de charbon, un approvisionnement moins problématique que celui du cuivre, à Saint-Étienne, Littry et Isigny⁴⁰. L'État se substitue temporairement à la fonderie pour son alimentation en matières premières, à charge pour les administrateurs de laminer les quantités souhaitées par la Marine, et il encourage la fondation de nouveaux établissements, notamment dans le Sud de la France, pour répondre aux besoins de Toulon. En 1794, la commission des armes et des poudres confie à Hellot, un administrateur de Romilly, la mission d'installer une nouvelle usine de laminage du cuivre à Avignon⁴¹.

170

La période révolutionnaire est financièrement difficile pour les administrateurs de Romilly mais les décisions du Comité de salut public et du Directoire permettent à l'établissement de renforcer sa position. Entre 1793 et 1797, le patrimoine immobilier et l'équipement en machines augmentent, et l'usine s'offre même le luxe de racheter l'un de ses concurrents⁴². En outre, les premiers

37 AN, F/14 4239, Bureau des armées, 29 brumaire an II.

38 AN, F/12 1308, Demande des intéressés aux fonderies de Romilly proposant d'extraire 4 millions de cuivre rosette des cloches, an II, cité par Sylviane Llinarès, *Marine, propulsion et technique*, op. cit., p. 240. En outre, les gestionnaires avaient avancé ce programme en rachetant des cloches au moment de la vente des biens nationaux, ADE, 121/L/2, 1793.

39 AN, AF/II/215, arrêté du Comité de salut public (26 messidor an II [14 juillet 1794]), cité par Maryvonne Pichon, « Les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle pendant la Révolution », art. cit., p. 65-75.

40 AN, AF/II/214 (22 février 1794) ; AF/II/214 (27 novembre 1794).

41 Maryvonne Pichon, « Les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle pendant la Révolution », art. cit., p. 72 ; Jean-François Belhoste et Philippe Peire indiquent que Romilly a contribué à la création d'établissements similaires, notamment les fonderies du Vaucluse dès 1794, « L'une des premières grandes usines hydrauliques : les fonderies de cuivre de Romilly-sur-Andelle », art. cit., p. 12.

42 L'enquête de Masson de Saint-Armand en l'an XIII, tout en reconnaissant les difficultés de l'usine au cours de la Révolution, témoigne d'une augmentation de son patrimoine pendant cette période : « Cet établissement est composé de deux fonderies contenant six fourneaux à réverbère, pour raffiner le cuivre ; d'une grosse forge pour chauffer les pièces qu'on soumet aux marteaux ; d'une autre forge à cinq foyers ; de deux doubles laminoirs servant à laminier les plaques de cuivre en feuilles à doublage et planches de différentes épaisseurs et grandeurs pour le service de la Marine et du commerce ; d'un laminoir simple servant à dégrossir les plaques et à faire des barres de cuivre, depuis quinze millimètres jusqu'à quatre centimètres de diamètre, de cinq à cinq mètres et demi de longueur, propres à faire les chevilles qu'on emploie dans la construction des vaisseaux de guerre ; de deux gros martinets servant à durcir les barres et à préparer les fonds de chaudière de toutes dimensions ; d'un petit martinet composé de deux marteaux, servant à faire des casseroles et des clous à bordage, depuis cinq jusqu'à trente trois centimètres de longueur ; d'une clouterie à clous de bordage, avec un coupon pour les viroles ou rouelles de tous les diamètres ; d'un atelier à tourner la tête des clous à doublage, d'une briqueterie pour faire des briques infusibles avec la terre

essais de fabrication du laiton débutent en 1796 pour une maîtrise complète en 1814. La stabilisation de la production n'a lieu qu'à partir de 1802-1804; elle est renforcée après 1805 à la faveur de la reconstruction de la marine de guerre après Trafalgar et de la volonté de Napoléon d'intégrer davantage la flotte dans son système défensif⁴³. Dès lors, la fonderie assure une production constante jusqu'en 1813 et l'augmente de façon très importante ensuite après l'incertitude du changement de régime entre 1814 et 1815. En 1818, le contraste avec l'enquête de l'an XIII est frappant puisqu'on dénombre alors huit fourneaux à réverbères, quatre martinets et sept laminoirs⁴⁴. Le dernier marché avec la Marine est conclu en 1823, moment où la fonderie d'Imphy, dans la Nièvre, devient plus performante que sa concurrente normande. Les administrateurs de Romilly ne semblent d'ailleurs pas regretter ce partenariat puisque Roëttiers de Montalau écrit alors que « l'établissement pouvait se passer du secours de la Marine⁴⁵ ».

Déduire de ces éléments une histoire économique et financière de l'entreprise est difficile, et il est encore plus périlleux de préciser le moment précis où ces fonderies ont été globalement rentables pour leurs investisseurs. La rentabilité de l'économie de guerre est une question permanente mais d'un abord complexe. Au reste, pour l'entrepreneur qui s'engage avec l'État, le gain n'est pas nécessairement sonnante et trébuchante et peut prendre la forme d'avantages socioéconomiques ou d'intéressement à d'autres affaires. Dans le cas de Romilly, il n'existe plus de documents comptables internes à l'entreprise : seule la notice historique de l'administrateur Roëttiers de Montalau apporte quelques informations et permet d'isoler de grandes séquences chronologiques.

que l'on tire d'Amfreville-sur-les-Monts, à 5 kilomètres de cette fonderie et de Fontenay-aux-Roses près de Paris pour les creusets. On remarque autour de cet établissement, les ateliers de charpenterie, de menuiserie, de tonnellerie, les magasins et les autres bâtiments qu'occupent les employés de cette fabrique [...]. Les produits de cette fonderie qui s'élevaient annuellement de seize cents milliers à deux millions pesants, sont importés dans toute la France, et particulièrement dans les ports... On ne compte aujourd'hui que cent vingt ouvriers dans cette fabrique, qui, en 1789, en occupait de deux cents à deux cent cinquante. Cet établissement a dû souffrir plus qu'aucun autre de la guerre maritime, qui a rendu les matières premières plus rares et plus chères, en fermant toutes les communications. Il a été alimenté pendant quelques temps par les cuivres et le métal des cloches que le Gouvernement lui a fournis pour en opérer le départ; néanmoins, les actionnaires ont été forcés de faire des sacrifices pour soutenir cette entreprise importante » (ADE, Masson de Saint-Amand, *Enquêtes statistiques de l'an XIII*).

- 43 Philippe Masson et José Muracciole, *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet, 1968, p. 221-251; Jean-Marcel Humbert et Bruno Ponsonnet, *Napoléon et la mer. Un rêve d'Empire*, Paris, Éditions du Seuil/Musée national de la Marine, 2004; Jean-José Ségéric, *Napoléon face à la Royal Navy*, Rennes, Marines éditions, 2008, p. 185-186.
- 44 AN F14/4348, Eure, objets généraux, Récapitulatif des usines métallurgiques en activité dans le département de l'Eure au 11 septembre 1818.
- 45 Roëttiers de Montalau, *Notice historique sur l'établissement des fonderies de Romilly-sur-Andelle*, op. cit., p. 33.

Avant 1791, très peu de données autorisent à dresser un premier bilan mais les gains sont surtout réinvestis dans le développement des fonderies. « Sans perte ni bénéfice⁴⁶ » en 1787, les propriétaires auraient eu la possibilité de se partager 230 000 francs, intérêts de la dette payés, une somme ramenée à 96 000 francs par Éric Lecœur⁴⁷.

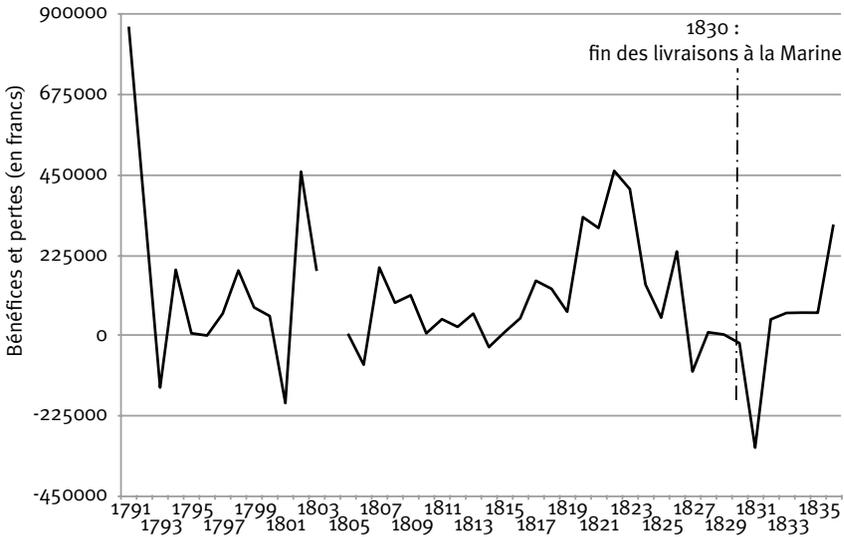


Fig. 3. Bénéfices et pertes de l'usine de Romilly-sur-Andelle, 1791-1836 (en francs)⁴⁸

Jusqu'en 1807-1808, l'avenir de la fonderie reste incertain, marqué par les différentes pénuries, l'inflation très importante liée à l'émission des assignats, le rythme heurté de la construction navale et les difficultés permanentes de l'État pour payer ses approvisionnements. À cet égard, la fin du Directoire, le Consulat et le début de l'Empire sont les périodes les plus difficiles à surmonter pour les actionnaires de Romilly. La production de cuivre est encore étroitement subordonnée aux commandes de la Marine et ses défaillances sont lourdes de conséquences pour la gestion de la fonderie. En 1800, une nouvelle ouverture du capital n'attire aucun investisseur et les dix sociétaires sont contraints de souscrire eux-mêmes l'emprunt de 600 000 francs nécessaire au maintien de l'activité. Mais, si la gestion financière est difficile, ces années sont décisives pour l'équipement du site, comme le montre la description de Masson de Saint-Amand, et pour une progressive diversification des productions. Seule grande

⁴⁶ *Ibid.*, p. 5.

⁴⁷ L'historien a entrepris de reprendre les données proposées par Roëttiers de Montalau dans sa notice historique mais sans donner le détail de la méthode retenue : Éric Lecœur, *Les Fonderies de Romilly-sur-Andelle, op. cit.*, chap. III.

⁴⁸ *Ibid.*

usine de laminage du cuivre en France, Romilly a bénéficié de la présence permanente des ingénieurs de la Marine et a été un lieu de réflexion technique intense⁴⁹. Mais, dès lors que l'on ne possède plus les archives de l'entreprise, les différents débats et l'évolution des équipements sont difficiles à rétablir avec précision⁵⁰. Pour autant, s'il apparaît évident que l'adaptation des plaques de cuivre à la toiture des habitations ou la mise au point de la production de laiton sont à mettre au crédit de l'esprit entrepreneurial des actionnaires de Romilly, il reste que ces expériences bénéficient des équipements de pointe destinés à l'approvisionnement de la Marine et de la circulation intense des savoirs au cours de la Révolution et de l'Empire⁵¹. Les exigences techniques en matière militaire ont permis à la fonderie de produire une gamme de biens variés destinés à la construction civile. La meilleure santé financière de l'entreprise à partir de 1807 ne doit toutefois encore rien à cette diversification puisque les premiers marchés pour la toiture des grands bâtiments parisiens ne sont signés qu'à partir de 1812⁵². C'est la capacité de l'État à honorer ses engagements auprès de ses fournisseurs qui permet à la fonderie de Romilly de connaître une croissance à partir du milieu de l'Empire et de poursuivre son équipement. Après la période troublée de 1814-1815, le bilan financier repose autant sur les commandes des villes que sur celles des armées. Les marchés urbains se multiplient et la recomposition territoriale de l'Europe au lendemain de la chute de l'Empire contribue à créer de nouveaux débouchés. La production de laiton, jusque-là assurée par des établissements situés dans la province belge de Namur et le Val de Stomberg, en Rhénanie, rattachés à la France, offre une nouvelle opportunité à Romilly qui s'y était préparée.

La trajectoire de la fonderie de Romilly illustre un profil entrepreneurial original dans le contexte d'approvisionnement de la Marine. L'absence de privilèges entraîne la structuration d'un actionnariat différent des entreprises militaires traditionnelles, laissant davantage de place à des hommes parties prenantes d'une « économie réelle », habitués à lier l'innovation technologique à la recherche de

- 49 Romilly n'a quasiment aucune concurrence jusqu'en 1816, moment de la fondation de la fonderie d'Imphy dans la Nièvre, qui parvient à être plus concurrentielle que son homologue normande et à emporter plusieurs marchés avec la Marine (André Thuillier, *Économie et société nivernaises au début du XIX^e siècle*, Paris, École pratique des hautes études/Mouton, 1974, p. 323-347).
- 50 La correspondance de l'entreprise n'existe plus mais la richesse des archives de l'État devrait être un biais commode pour dessiner les contours de cette effervescence technique : AN série AF (archives du pouvoir exécutif), et archives du service historique de la Défense.
- 51 Patrice Bret, *L'État, l'armée, la science. L'invention de la recherche publique en France (1763-1830)*, Rennes, PUR, 2002.
- 52 « L'année 1812 fut remarquable sous plusieurs rapports. [...] La Société eut la fourniture de la couverture de la halle aux grains, premier édifice de la capitale qui fut couvert en cuivre » (Roëttiers de Montalau, *Notice historique sur l'établissement des fonderies de Romilly-sur-Andelle*, op. cit., p. 20).

nouveaux débouchés commerciaux. Pour autant, il faut attendre la fin de la période impériale pour que l'équilibre financier soit atteint. À cette époque, l'État a honoré ses dettes à l'égard de l'entreprise et le niveau d'équipement de celle-ci lui permet de répondre indistinctement à des commandes civiles ou militaires. À partir de 1812, les ventes de cuivre à destination des marchés urbains progressent au point que Romilly ne dépend plus exclusivement des commandes de la Marine. D'ailleurs, la fin des marchés avec l'État en 1823 ne remet pas en cause l'existence de Romilly. Cette diversification, dont le processus est amorcé sous le Directoire, doit autant à la culture entrepreneuriale d'une partie de l'actionnariat de la fonderie qu'au maintien d'une excellence technique à laquelle ont veillé les ingénieurs de la Marine.

174

Néanmoins, et malgré sa réussite à moyen terme, Romilly ne représente pas pour autant un modèle d'approvisionnement militaire mais une voie possible parmi d'autres formules économiques. Si l'approvisionnement à « l'entreprise », c'est-à-dire confié à des intérêts privés, semble l'emporter en France dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, selon une large variété de modalités, la régie n'est pas abandonnée et constitue même une alternative pour des infrastructures en péril ou d'un intérêt stratégique important. Ainsi, la manufacture de toiles à voiles de Brest est gérée de cette façon en 1780 à la suite de la défaillance de son directeur, Duplessis, et il en est de même de la fonderie de Guérigny, devenue propriété de l'État à partir de 1781. Par ailleurs, une analyse comparative nous montre que si l'approvisionnement militaire anglais repose sur une stricte adjudication à l'entreprise, c'est un chemin économique opposé qui est emprunté par l'Espagne, laquelle limite autant que faire se peut cette pratique en gérant directement la plupart de ses infrastructures militaires⁵³. Au-delà de la multiplication des études de cas, préalable néanmoins indispensable, ces choix différenciés doivent conduire à envisager une comparaison des politiques publiques en matière d'approvisionnement militaire, tant au niveau national qu'europpéen.

53 Agustín González Enciso, « Asentistas y fabricantes : el abastecimiento de armas y municiones al estado en los siglos XVII y XVIII », n° 35, *Studia historica*, 2013, p. 269-303.

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 thalocratie
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

