

Revue d'histoire maritime

25

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Le navire à la mer

Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Harrold – 979-10-231-1914-5

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Tempère – 979-10-231-1916-9

Stanton – 979-10-231-1917-6

Borde – 979-10-231-1918-3

Villiers – 979-10-231-1919-0

Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6

Chaussade – 979-10-231-1921-3

Jubelin – 979-10-231-1922-0

Chaline – 979-10-231-1923-7

Schaub – 979-10-231-1924-4

Varia. Le Bouédec – 979-10-231-1925-1

Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8

Varia Barey – 979-10-231-1927-5

Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Chronique Galano – 979-10-231-1931-2

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
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 & Sylviane Llinares

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 (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

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

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER LE NAVIRE À LA MER

Le navire à la mer, un défi pour l'historien	
Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski.....	13
Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne	
Carla Rahn Phillips.....	19
« Britannia's voices »: une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college	
Jane Harrold	33
La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique	
Peter Nuttall.....	49
Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII ^e siècle	
Delphine Tempère.....	69
Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge	
Charles D. Stanton.....	89
Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950)	
Christian Borde.....	101
Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance	
Patrick Villiers	117

La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau	127
Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII ^e siècle av. J.-C. au VII ^e siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade.....	143
Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin.....	159
Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII ^e siècle Olivier Chaline.....	171
Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub	187

VARIA

Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII ^e -XVIII ^e siècles Gérard Le Bouëdec	211
Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII ^e siècle) Edern Olivier-Jégat.....	239
L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey	255

HOMMAGE

Nécrologie Christian Huetz de Lemps (1938-2017)	275
---	-----

CHRONIQUES

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao	283
POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau	287
COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI ^e -XV ^e siècle) Lucie Galano.....	293
Comptes rendus.....	305

Chroniques

LES FOURNISSEURS DE LA MARINE DE LOUIS XIV
AU TEMPS DE LA GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG
(1688-1697)

Caroline Le Mao
CEMMC, EA 2958
Université Bordeaux-Montaigne

Caroline Le Mao a soutenu le 2 décembre 2017, son habilitation à diriger des recherches devant un jury composé des professeurs Olivier Chaline (Sorbonne Université), Laurent Coste (Bordeaux-Montaigne), Michel Figeac (garant, Bordeaux-Montaigne), Amelia Polonia (Porto), Pierrick Pourchasse (université de Bretagne-Occidentale), Jean-Pierre Poussou (émérite, Sorbonne Université) et Guy Rowlands (Saint-Andrews).

Son mémoire de recherche original, intitulé *Les Fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697)*, comporte 720 pages de texte, soit 2,34 millions de signes.

Étudiant l'essor de la marine de guerre sous Louis XIV, Daniel Dessert avait été frappé par « ce petit monde de munitionnaires, de manufacturiers et d'administrateurs qui gravitait autour de Colbert et de ses successeurs », des hommes qui « s'occupaient de tout, monopolisant tout, avec le plein accord du ministre ». Si aujourd'hui, ces financiers sont bien connus, on ne saurait en dire de même des fournisseurs de la marine de guerre. Qui sont-ils ? Qu'ont-ils fait ? Cet univers se limite-t-il à une dizaine d'individus gravitant dans les plus hautes sphères du pouvoir ? La question est d'autant plus obsédante qu'en ce second xvii^e siècle, la France se dote, en l'espace de trois décennies, d'une flotte de guerre qui se place au deuxième voire au premier rang européen alors même que le navire de combat se transforme. Désormais exclusivement destiné à la guerre, ce vaisseau de ligne doit donc être construit tout spécialement. Or, la construction d'un vaisseau requiert des chênes centenaires pour la coque, des pins pour les mâts, des voiles, des cordages, du goudron sans compter toutes les pièces de fer qui renforcent la structure, l'artillerie qui équipe les bâtiments, un inventaire presque sans limites de marchandises qu'il fallait drainer vers les arsenaux.

Étudier ces fournisseurs de la marine de guerre était donc séduisant mais imposait des choix tant méthodologiques que chronologiques. Désignés par des termes comme fournisseur, entrepreneur, munitionnaire, mais aussi tout simplement marchand, maître fondeur, etc., les fournisseurs navals ne sauraient être conçus comme un groupe; ils ne forment ni un corps ni une compagnie, et personne, à l'époque, n'a une vision claire de l'ensemble de ces hommes qui assurent l'approvisionnement de la marine. Le monde des fournisseurs de la marine est donc une nébuleuse qu'il appartient à l'historien de constituer en groupe, en partant d'une définition primaire. Nous avons donc considéré comme fournisseur de la marine toute personne, physique ou morale, ayant à un moment ou à un autre fourni à la marine un bien matériel, depuis la matière première jusqu'au produit fini, moyennant une rémunération correspondant à ce bien.

284

Sur le plan chronologique, la guerre de la Ligue d'Augsbourg s'est rapidement imposée pour plusieurs raisons: c'est le moment où l'État consacre à sa flotte des moyens sans précédent, ce qui tient au fait qu'il s'agit d'un conflit lors duquel la marine est appelée à jouer un rôle décisif (affrontement contre les trois puissances navales du temps, projet d'envahir l'Angleterre...). De plus, cette coalition de la Ligue d'Augsbourg impose à la marine des conditions particulières de développement. En se lançant dans un conflit contre l'Angleterre et la Hollande coalisées, la France se ferme ses habituelles voies d'approvisionnement, à commencer par l'espace baltique. Il faut donc produire et fabriquer ce qu'on ne peut plus acheter à l'extérieur, ce qui suppose qu'on se tourne presque exclusivement vers le marché et les fournisseurs nationaux. Enfin, si l'on replace cette séquence chronologique dans l'histoire de la marine française, étudier la guerre de la Ligue d'Augsbourg permet de centrer l'étude sur une période de conflit naval intense pour voir comment un système de création récente résiste à la pression exercée par une très forte demande, en ne comptant que sur ses propres forces.

Répondre à ces interrogations imposait la constitution d'un solide corpus documentaire, aussi diversifié que possible. À défaut d'un fonds dédié aux fournitures de la marine, nous avons mobilisé les séries B² et B³ du fonds Marine conservé aux archives du CARAN, soit la correspondance active et passive du secrétariat d'État à la Marine (série B² et B³), c'est-à-dire des lettres, mais aussi des mémoires, des inventaires de magasins d'arsenaux, sans oublier les ordres et dépêches du roi, les passeports, les instructions. Ce rôle archivistique permettait une approche essentiellement qualitative, que l'on a pu compléter par une approche statistique, rendue possible par l'exploitation systématique des ordonnancements principal (9 500 ordres de paiements) et secondaire (6 500 ordres de paiement pour Brest et Toulon). Cette masse nous a permis

d'identifier les fournisseurs, que nous nous sommes employée à retrouver chez les notaires, dont les minutes étaient conservées à Angoulême, Bayonne, Bordeaux, Épinal, La Rochelle, Nantes, Nevers, Rochefort, Saint-Quentin-en-Yvelines, Toulon, Paris et Versailles ; ce sont ainsi près de 1 095 contrats qui furent retrouvés et transcrits. À ces documents maîtres, se sont ajoutées des pièces de diverses natures, comme des procurations, des oppositions, de simples déclarations souvent éclairantes quant aux manières de travailler des fournisseurs, ainsi que des actes de vente, d'achat, de location... Ces trois blocs ont constitué l'ossature du corpus, qui a aussi pour particularité d'intégrer des trésors d'archives comme les dossiers de la série D relatifs au matériel naval, les états abrégés de la marine, ou le fonds Arnoul.

À partir de cette masse d'archives, il s'est agi de reconstituer le monde des fournisseurs dans toute sa diversité, en conservant tout au long de l'étude quelques fils rouges : saisir l'approvisionnement de la flotte dans sa globalité, en ne négligeant pas les « petits » approvisionnements ; renverser les perspectives en saisissant les questions d'approvisionnement du point des fournisseurs et non de celui de la marine ; étudier les interactions entre guerre et approvisionnement naval, pour voir comment, par les perturbations qu'elle provoque – interruption des circuits traditionnels, accroissement fort et rapide de la demande, etc. –, la guerre révèle des dysfonctionnements, impose de nouvelles contraintes et oblige à trouver de nouvelles réponses, promises pour certaines à un bel avenir.

La première partie de ce travail pose les cadres de l'étude. Il faut, dans un premier temps (chapitre 1), examiner la flotte française telle qu'elle se présente au début et à la fin du conflit, tout en étudiant finement ce qu'elle a traversé. La démarche est essentielle dans la mesure où chaque grande bataille sur mer suppose des navires à réparer, des stocks à reconstituer, tandis qu'une réorientation de la politique navale peut provoquer d'un coup un arrêt des commandes. Il faut ensuite (chapitre 2) définir ce dont une flotte a besoin, en procédant à un inventaire aussi exhaustif que possible des matières et produits nécessaires, et en tâchant d'apprécier tant les quantités nécessaires que les qualités requises. Cette étude des besoins doit enfin être confrontée à celle des moyens mis à disposition pour équiper cette flotte (chapitre 3), en évaluant les sommes mises à disposition et la manière de les ventiler.

Une fois ces besoins et ces moyens définis, c'est alors que les fournisseurs peuvent entrer en scène pour « s'emparer » de ce marché. La deuxième partie consiste donc à les suivre dans l'exercice de leur tâche. Il faut tout d'abord comprendre comment on peut devenir fournisseur de la marine du roi (chapitre 4) ; s'agit-il d'être recruté ou de se faire recruter, et dans les deux cas, comment ? Une fois le contact établi, comment se contractualise la relation et surtout, comment se forme le prix des marchandises, une donnée qui cristallise

le rapport de force entre la monarchie et ses fournisseurs. Une fois le fournisseur engagé, il doit accomplir son contrat (chapitre v), ce qui suppose qu'il soit doté des moyens pour le faire, qu'il produise une marchandise conforme aux attentes de la monarchie, pour enfin la livrer et se faire payer son dû. Dès lors se pose une question essentielle : le métier de fournisseur de la marine est-il rentable (chapitre vi) ? Une telle question nous a conduit à examiner les profits réalisés par les fournisseurs, en s'attachant aux bénéfices directs et indirects, matériels ou immatériels, légitimes et légaux, ou non, sans oublier ceux qui ne firent pas de profits, ou échouèrent dans l'accomplissement de leur engagement.

286 C'est alors que l'on peut, dans une dernière partie, aller au plus près des fournisseurs pour enfin comprendre qui ils sont, combien ils sont, d'où ils viennent et pourquoi (chapitre vii). Pèsent-ils tous d'un même poids dans ce système complexe qu'est l'approvisionnement naval ? Au-delà de la diversité des individus, peut-on retrouver des profils types ? De plus, pour mieux comprendre le fournisseur, il faut l'appréhender dans son rapport à l'autre (chapitre viii), que cet autre soit l'appareil administratif dans son ensemble, les autres fournisseurs, associés ou concurrents, ses subordonnés (commis, ouvriers, sous-fournisseurs) et enfin l'ensemble des Français, dont certains ont parfois le sentiment de subir cet approvisionnement naval qui peut interférer avec leur activité quotidienne. Et pour achever ce parcours, qui rapproche progressivement de cet individu qu'est le fournisseur de la marine, nous sommes concentrée sur quelques personnages croisés au fil de ces pages (chapitre ix), qu'il s'agisse du cordier bordelais Jean Viaut, de Pierre de Grandguillaume, du plus grand maître fondeur du temps René de Landouillette, du poudrier génois Boccony...

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 :

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

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

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 Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & 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

Robert Larin

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

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

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

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 & Sylviane Llinares

24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 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