



Artefact

Techniques, histoire et sciences humaines

4 | 2016

L'Europe technicienne, XV^e-XVIII^e siècle

Sébastien Martin, *Rochefort arsenal des colonies au XVIII^e siècle*

Rennes, PUR, 2015

David Plouviez



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/artefact/557>

DOI : [10.4000/artefact.557](https://doi.org/10.4000/artefact.557)

ISSN : 2606-9245

Éditeur :

Association Artefact. Techniques histoire et sciences humaines, Presses universitaires du Midi

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2016

Pagination : 424-426

ISBN : 978-2-7535-5174-9

ISSN : 2273-0753

Référence électronique

David Plouviez, « Sébastien Martin, *Rochefort arsenal des colonies au XVIII^e siècle* », *Artefact* [En ligne], 4 | 2016, mis en ligne le 07 juillet 2017, consulté le 24 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/artefact/557> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/artefact.557>

Ce document a été généré automatiquement le 24 septembre 2020.



Artefact, *Techniques, histoire et sciences humaines* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Sébastien Martin, *Rochefort arsenal des colonies au xviii^e siècle*

Rennes, PUR, 2015

David Plouviez

RÉFÉRENCE

Sébastien Martin, *Rochefort arsenal des colonies au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, 398 p.

- 1 *Rochefort arsenal des colonies* est la version remaniée de la thèse de Sébastien Martin soutenue en 2012 à l'université de Nantes. Cet ouvrage se donne pour objectif de lever le voile sur le *service des colonies* de l'arsenal charentais au xviii^e siècle, une activité méconnue, largement éclipsée par la construction et l'entretien de la flotte de guerre, la mission principale de ce type d'infrastructure à l'époque moderne. Rochefort avait donc la charge d'approvisionner régulièrement les possessions françaises d'outre-mer – essentiellement atlantiques – en divers produits destinés à l'administration et aux colons tout en étant le principal port de départ et d'arrivée de passagers pour l'Amérique. Pour mener à bien sa démonstration, l'auteur s'appuie sur les riches fonds du Service historique de la défense, particulièrement sur ceux de Rochefort, et sur les séries anciennes des Archives nationales. Ces sources récurrentes pour l'histoire de la Marine française bénéficient d'une nouvelle lecture qui permet de donner corps à des circulations entre la métropole et les colonies longtemps peu considérées tout en donnant à voir une administration au travail, du passage des marchés d'approvisionnement au rassemblement des cargaisons et des passagers dans le port avant leur embarquement pour les colonies. Le texte est accompagné de très nombreux graphiques et cartes ainsi que d'une iconographie de qualité qui vient incontestablement renforcer la démonstration.
- 2 Dans une première partie, l'auteur analyse le rôle de Rochefort dans le soutien des comptoirs et des colonies atlantiques en démontrant leur étroite dépendance matérielle à l'égard de l'arsenal. L'inventaire des produits envoyés – 1 567 références –

et les détails concernant les navires de transport permettent au lecteur de prendre d'emblée la mesure de cette logistique coloniale tout en l'invitant, en creux, à envisager la faillite à plus ou moins longue échéance de la politique outre-mer française, même si ce dernier aspect n'est pas développé directement par l'auteur. Matériaux de construction, outils et ustensiles divers – notamment métalliques –, drogues et remèdes constituent des cargaisons vitales pour la survie des colonies. Si la dépendance des comptoirs africains s'explique aisément, ces points d'appui n'ayant pas vocation à être développés par la monarchie, comment ne pas être frappé par l'absence d'infrastructures permettant aux colonies antillaises et de Nouvelle-France de fabriquer elles-mêmes leurs outils et de travailler une partie de leurs matériaux ? L'exclusif ne peut tenir lieu d'explication et on est tenté d'interpréter l'efficacité du *service des colonies* de Rochefort à l'aune des déficiences de la politique coloniale française. L'arsenal charentais semble avoir compensé autant que faire se peut l'absence d'une stratégie de développement outre-mer à long terme. Ici, on regrette qu'une comparaison plus poussée avec le port-arsenal de la Compagnie des Indes à Lorient ou avec les autres puissances maritimes et coloniales européennes (le couple Portsmouth/Plymouth pour la logistique coloniale anglaise) n'ait pas été davantage menée afin de situer davantage la singularité de Rochefort et de remettre en perspective son fonctionnement.

- 3 Quoi qu'il en soit, Rochefort assumait une tâche originale en approvisionnant les colonies et c'est ce qu'entend développer S. Martin dans sa deuxième partie. Le passage des différents marchés et le choix des fournisseurs et des affréteurs constituent alors l'essentiel du travail de l'administration de Rochefort, le pivot de cette logistique coloniale. À juste raison, l'auteur passe très vite sur la mécanique administrative et juridique des marchés pour jeter les bases d'une typologie socio-économiques des partenaires de la Marine. Pour cet approvisionnement de détail et de matériel ouvré, on découvre un vivier d'entrepreneurs et d'artisans locaux, souvent fidèle à l'arsenal sur l'ensemble du siècle, mobilisable en toutes circonstances et répondant à des commandes variées et atypiques. Même si les réseaux d'approvisionnement deviennent très rapidement nationaux au xviii^e siècle, il n'en demeure pas moins que l'arrière-pays immédiat a été sollicité régulièrement et qu'il a été l'une des clés dans la réussite globale de la mobilisation de Rochefort. La phase concernant le rassemblement de l'ensemble des produits, leur embarquement et leur envoi constitue également l'un des apports les plus neufs de cet ouvrage dans la mesure où S. Martin décrit avec minutie le travail quotidien de l'arsenal. Le lecteur a la possibilité d'approcher au plus près cette logistique coloniale qui suppose une planification rigoureuse et une attention particulière aux questions d'entreposage et de manutention, le tout impliquant une gestion contrainte de l'espace, entre les magasins de l'arsenal et la rade d'Aix à l'embouchure de la Charente. En outre, confronté à des périodes de guerre ou à une recomposition de l'espace colonial, particulièrement après la guerre de Sept Ans, l'arsenal fait preuve d'une exceptionnelle capacité d'adaptation.
- 4 La dernière partie de l'ouvrage, trop brève, a pour objectif d'observer les retombées de l'activité coloniale de Rochefort sur deux plans puisqu'il s'agit de mesurer « l'américanisation » de l'arsenal et de la ville tout en tentant une pesée globale de la rentabilité du service des colonies sur l'économie locale. Porte d'entrée de l'Amérique, Rochefort est le lieu de transit de nombreux passagers, de migrants et d'administrateurs qui reviennent des colonies avec des produits exotiques, de façon licite ou non. Sucre, café et cacao évidemment, mais également du bois, des plantes et

des animaux – renards, castors, ours, etc. – sont débarqués sur les quais de l’arsenal, contribuant à donner une ambiance américaine à la ville et aux alentours. Si la plupart de ces produits alimente le jardin de l’arsenal ou est envoyée à Paris et à Versailles, une part non négligeable se retrouve chez les Rochefortais, des familles négociantes aux modestes marins. L’arrivée de ces produits outre-mer a-t-elle contribué à développer un intérêt savant à Rochefort ? Pour S. Martin, il ne fait pas de doute que l’arsenal, avec l’arrivée des plantes notamment, développa une propension à l’étude et à l’expérimentation botanique. Il est vrai que la ville devient un centre majeur de la médecine navale au xix^e siècle, à la différence de Brest ou de Toulon par exemple, et que ce statut a été préparé en amont. Le bénéfice que tirent les acteurs économiques de l’activité coloniale est d’emblée plus complexe à évaluer avec les seules sources de l’administration de la Marine. Sébastien Martin a conscience de cette difficulté mais ne renonce pas à poser quelques jalons, notamment concernant les profits des affréteurs et de quelques négociants, les Gradis par exemple. Pour apprécier l’américanisation de la ville comme les profits des acteurs économiques, une exploitation des sources fiscales et notariales aurait été nécessaire : autant de grain à moudre pour des recherches futures.

AUTEURS

DAVID PLOUVIEZ

Université de Nantes – CRHIA