

A N N A L E S
BRETAGNE
PAYS DE L'OUEST

Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest

Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine

117-3 | 2010

Usages et représentations du temps dans les sociétés littorales

Contraintes de temps, contraintes d'espaces

L'approvisionnement des ports-arsenaux français au XVIII^e siècle

David Plouviez



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1816>

DOI : 10.4000/abpo.1816

ISBN : 978-2-7535-1519-2

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 octobre 2010

Pagination : 55-72

ISBN : 978-2-7535-1276-4

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

David Plouviez, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 117-3 | 2010, mis en ligne le 20 octobre 2012, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1816> ; DOI : 10.4000/abpo.1816

Contraintes de temps, contraintes d'espaces

L'approvisionnement des ports-arsenaux français au XVIII^e siècle

David PLOUVIEZ

Maître de conférence
université de Nantes

À l'heure où les nouvelles technologies et les moyens de communication modernes réduisent – au moins virtuellement – la distance et le temps qui nous séparent de toutes choses, les sociétés de l'époque moderne, a fortiori celles des littoraux, peuvent nous sembler des plus exotiques. Populations souvent enclavées, plus ou moins ouvertes sur un avant-pays maritime et un arrière-pays terrestre, parfois en situation d'insularité, les rapports qu'entretiennent les populations maritimes vis-à-vis des différentes temporalités qui structurent leurs côtes sont variables à l'extrême. Par ailleurs, le site et la situation n'induisent pas à eux seuls une échelle des temporalités, la nature même des activités littorales impose des rythmes particuliers d'autant que ce type d'espace en rassemble de nombreuses qui s'entrecroisent et interagissent¹. Qu'il s'agisse de pêche, de commerce, de cabotage ou encore d'activités militaires, la perception et l'usage du temps sont très différents malgré une inscription commune sur le littoral.

L'intérêt spécifique porté aux arsenaux de la marine de guerre française oblige à prendre en compte la dimension temporelle de leur activité. Partons d'une évidence : la vocation première de ces ensembles industria-militaro-portuaires est la guerre. Or, cette activité oblige à une gestion particulière du temps pour faire face à toute forme de mobilisation nécessairement contrainte dans le temps². Ce sont donc des espaces sollicités

1. Voir LE BOUÉDEC, Gérard, GEISTDORERFER, Alette, PLOUX, François, et CÉRINO, Christophe (dir.), *Entre terre et mer, sociétés littorales et pluriactivités*, Rennes, PUR, 2004, 391 p.

2. Olivier Corre a très bien analysé le cas de l'arsenal de Brest dans le contexte de la mobilisation provoquée par la déclaration de guerre d'Indépendance américaine. Cf. CORRE, Olivier, *Brest : base du Ponant : structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique : (1774-1783)*, thèse de doctorat soutenue à l'université de Rennes 2

de façon très variable, mais qui doivent répondre immédiatement à l'annonce d'un conflit en construisant, radoubant, vaisseaux et frégates tout en s'alimentant en fournitures navales pour soutenir l'effort de guerre de l'État. Pour autant, en dehors de ces périodes tourmentées, les arsenaux poursuivent leurs activités s'inscrivant alors dans une veille active pendant laquelle les magasins continuent d'être remplis, la flotte et l'arsenal entretenus, des unités de remplacement élaborées.

Mais d'emblée, il s'agit de constater que cet espace industriel dont l'inscription est bien sur le littoral, ne dépend pas uniquement de ce dernier à la fois parce qu'étant espace d'État sa direction effective s'opère depuis Versailles mais aussi parce que les arsenaux sont dépendants d'un arrière-pays dilaté à l'Europe voire au monde. Il s'agit en effet d'arsenaux d'État dont le centre de commandement, de gravité, est très éloigné des réalités du littoral pour qui celui-ci – avec ses contraintes, ses spécificités – peut apparaître même comme une étrangeté. Concernant les besoins en fourniture de guerre, la dimension des arrières pays s'est radicalement étendue entre la fin du règne de Louis XIV et les travaux de réanimation de la flotte entrepris par le ministre de la Marine Maurepas. Au XVII^e siècle, l'approvisionnement de Brest, Rochefort et Toulon s'inscrit pour la quasi-totalité des fournitures dans un rayon régional. Brest obtient ses fournitures de Bretagne et des provinces ligériennes, encore peu de Normandie, tandis que Rochefort a circonscrit son arrière-pays aux trois provinces de Saintonge, d'Aunis et d'Angoumois ; quant à Toulon, même si son approvisionnement forestier s'étend rapidement à la Bourgogne et à la Franche Comté pour la toute fin du XVII^e siècle, le territoire situé entre la Méditerranée et Lyon suffit à assurer l'essentiel des besoins. Certes, certaines fournitures stratégiques, telles que les mâts, relèvent déjà d'une préemption lointaine mais, sans être anodines, celles-ci représentent finalement un poids bien modeste au regard de l'ensemble des matériaux réceptionnés dans les magasins militaires. Par ailleurs, l'ordonnance de la marine de 1689, trahit en elle-même cet enracinement provincial pour garantir les approvisionnements de la flotte de guerre puisque son article 6 prévoit que des « affiches seront publiées & mises dans les Places publiques des Villes & Bourgs du voisinage des Arsenaux & autres lieux où les marchandises sont les plus abondantes³... » pour annoncer aux marchands les appels d'offres que l'État passait chaque année.

L'effort de construction navale entrepris au XVIII^e siècle – 1054 unités tous tonnages confondus entre 1715 et 1792 dont 254 vaisseaux et 245 frégates⁴ – bouleverse considérablement les équilibres fondés pour la marine

en 2003 sous la direction de M. André Lespagnol. L'auteur prépare actuellement la publication de cette thèse.

3. Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de la marine (15 avril 1689) ; Livre 18 : de la fourniture des munitions et marchandises, de leur adjudication, leur réception et convertissement dans les differens ateliers des arsenaux de la marine ; Titre I : de la fourniture & adjudication.

4. Voir Annexe 1 : L'effort de construction navale français au XVIII^e siècle.

de Louis XIV⁵. Sans entrer dans le détail de la reformulation spatiale des espaces d'approvisionnement, il faut désormais envisager une préemption très lointaine du matériel de construction. À titre d'exemple, l'arsenal de Toulon dépend pour plus de 50 % de l'Albanie, de l'Italie et des Balkans pour son approvisionnement en bois de construction tandis que Brest a fait reculer ses exploitations forestières aux marches de l'Empire⁶. L'horizon de ces espaces portuaires s'est donc profondément modifié rejetant hors de la « vue » des intendants les opérations d'approvisionnement. Dans une certaine mesure donc, cet espace portuaire échappe à son milieu, ce qui n'est pas sans poser des problèmes de gestion et d'appréhension du temps, lui conférant une inertie par rapport à son milieu que l'on ne retrouve pas pour d'autres structures « civiles ».

Néanmoins, si l'éloignement des zones d'approvisionnement entraîna la distanciation de cet espace par rapport à sa réalité littorale, les choix économiques et administratifs de l'État y contribuèrent aussi largement. Pour répondre à la fois à l'extension des arrières-pays portuaires et à la fréquence des conflits, l'État français s'est adapté en assouplissant considérablement les aspects économiques de l'ordonnance de 1689 : désormais, le recrutement des fournisseurs est européen, voire mondial, si l'on envisage l'Amérique du Nord, et les contrats d'approvisionnement sont signés toute l'année. Enfin, les correctifs administratifs apportés au texte colbertien avec les ordonnances de 1765 et 1776 affaiblirent le rôle de l'intendant portuaire en diluant ses responsabilités au sein du conseil de l'arsenal. Cette flexibilité eut des effets probants. Ainsi, entre la fin de la guerre de Succession d'Espagne et la Révolution française, l'arsenal n'engendre plus les mêmes rapports de gestion et d'appréhension au temps et donc du rapport à la société littorale.

L'arsenal et ses contraintes temporelles

Avant d'analyser les différentes réformes effectuées dans le cadre des approvisionnements et qui contribuèrent à une désorganisation temporelle des arsenaux, il convient de rappeler que l'arsenal concentre plusieurs caractéristiques qui, par nature, induisent des contraintes temporelles. Place militaire d'État, c'est le lieu de la construction de la flotte du roi qui a dû se doter d'une organisation économique propre pour répondre en toute circonstance aux besoins en matériel des constructeurs. Par ailleurs, il faut prendre la mesure du temps et de la distance qui séparent ces ports de Versailles, leur centre de commandement. Au XVIII^e siècle, de nombreuses régions françaises restent encore enclavées et les communications lentes ;

5. Pour l'évolution des réseaux économiques de la marine au XVIII^e siècle, voir notre thèse : PLOUVIEZ, David, De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle, thèse sous la direction de M^{me} Martine Acerra, Université de Nantes (à paraître en 2011 aux éditions des Indes Savantes).

6. Voir Annexe 2 : l'évolution de l'arrière-pays forestier de l'arsenal de Brest au XVIII^e siècle.

dans le cadre de la gestion d'un espace militaire, c'est nécessairement une question stratégique⁷. De même, il faut souligner qu'un navire à voile de l'époque moderne est un système technico-écologique qui implique l'utilisation de matériaux « naturels » tels que les bois, le chanvre ou encore le fer. L'utilisation de ceux-ci, leur extraction, correspond à des calendriers particuliers qui s'imbriquent et fournissent de nouvelles contraintes de temps aux arsenaux. Enfin, on ne saurait oublier le temps des crises, les guerres se succédant à un rythme soutenu au XVIII^e siècle désorganisent la gestion des arsenaux.

Le temps économique

Celui-ci correspond au moment de conclusion des contrats d'approvisionnement. C'est un temps normé depuis la grande ordonnance de la marine de 1689, reprise et confirmée tout au long du XVIII^e siècle par les différentes ordonnances et arrêts du conseil concernant la marine. Même si la majorité des munitions s'obtiennent à « l'entreprise » c'est-à-dire que la marine s'occupe elle-même de son approvisionnement, une petite partie des fournitures reste obtenue sous la forme d'adjudication. Après établissement des besoins de chaque port – autour de l'été – un état des ressources nécessaires pour le fonctionnement de l'année suivante est envoyé à Versailles pour être validé et au besoin corrigé. Une navette s'instaure entre chaque port et le ministère qui prend fin au mois de septembre, moment où l'intendant a le feu vert du ministre pour recruter les fournisseurs et conclure des contrats d'approvisionnement. Les séances d'adjudication ont lieu en octobre après que l'arsenal a fait connaître ses besoins sous la forme d'affiche dans les villes attenantes à l'arsenal. Ce rythme est annuel depuis Colbert et permet de se munir d'une partie des munitions navales. Le rituel qui suit est particulièrement codifié dans la mesure où la marine veut éviter des prises d'intérêt ou des ententes illicites entre les fournisseurs pour s'entendre sur la qualité et les tarifs des munitions navales. Ainsi, les séances d'adjudication ont lieu sur trois séquences ou « remises » pour désigner le moins disant et établir une enquête rapide du futur partenaire⁸. C'est ce temps qui structure le rapport économique qu'entretient l'État avec les fournisseurs locaux et globalement le tissu éco-

7. Martine Acerra a ébauché les contours de la réflexion autour de la notion d'espace-temps si cruciale à l'époque moderne : « Les réflexions [...] concernent l'époque moderne, du XVI^e siècle au milieu du XIX^e siècle, à cause de la notion essentielle de distance-temps. En effet, dans l'efficacité de l'arsenal joue sa capacité de réponse rapide aux ordres reçus du pouvoir central. Or, l'acheminement de ces ordres est tributaire des moyens de communication de la période historique considérée. A partir du moment où l'utilisation des signaux optiques, tel que le télégraphe Chappe, permet le remplacement du « courrier du roi », l'importance de cette notion distance-temps s'estompe », dans BUCHET C., MEYER, Jean, POUSSOU, Jean-Pierre, (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 435.

8. « Article 7 : Les premiers rabais seront ensuite reçus au jour nommé ; & après trois remises de trois jours chacune, l'adjudication sera faite à l'extinction de la chandelle, au moins disant de la troisième remise, dont il lui sera delivré des actes en forme par

nomique littoral. Par ailleurs, on comprend bien qu'il s'agit d'une procédure s'inscrivant nécessairement dans un cadre local ou tout au plus provincial. L'ordonnance de Colbert, si elle laisse la possibilité de s'approvisionner au-delà de l'environnement de l'arsenal, enracine tout de même celui-ci dans sa réalité littorale. Cette procédure d'appel d'offre est maintenue jusqu'à la Révolution française mais dès le XVIII^e siècle, elle n'est ni un moyen unique d'approvisionnement ni surtout un moyen majoritaire.

Le temps des communications

Il s'agit d'une donnée essentielle sur laquelle il faut compter. Celle-ci peut devenir un handicap majeur dans la gestion de certaines crises. Même si le temps Versailles/Arsenaux tend à diminuer au XVIII^e siècle, ce gain est bien trop modeste⁹. Il faut envisager un temps d'inertie important lorsque l'intendant attend une décision qui ne vient pas. Là encore, faute d'ordre, le rapport de l'intendant avec les différents acteurs littoraux se trouve modifié. Ceci est particulièrement vrai quand il s'agit d'ordonner un paiement, de départager des candidats à un contrat ou encore de valider un marché. L'arsenal n'est pas une entreprise de proximité comme pouvait l'être une maison de négoce qui cumulait centre décisionnel et activité commerciale. Cette inertie était tout de même contrebalancée par une certaine marge de manœuvre des intendants portuaires qui prenaient la responsabilité de solder un certain nombre d'affaires au risque de se faire déjuger par le ministre ou le roi. Ainsi, le temps des communications était légèrement compensé par ses marges de manœuvre.

Tableau 1 – Temps de communication du courrier du roi entre les arsenaux et le ministère de la marine au XVIII^e siècle

Ports/Arsenaux, Intendances	Ministère de la marine	Temps moyen (jours)	Temps minimum (jours)	Temps maximum (jours)
Brest	Versailles/Paris	6	5	13
Rochefort	Versailles/Paris	8	6	18
Le Havre	Versailles/Paris	5	3	9
Toulon	Versailles/Paris	9	6	22

le Contrôleur de marine en chaque Port, si dans les vingt-quatre heures ensuite il ne se présente plus personne pour rabaisser », Ordonnance de la marine (1689).

9. ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *Annales ESC*, mai-juin 1973, p. 765-791 ; ARBELLOT Guy, LEPETIT, Bernard, BERTRAND Jacques, *Atlas de la Révolution française, Routes et communications*, Édition de l'EHESS, Paris, 1987 ; MEYER, Jean, « États, routes, guerre et espace », dans CONTAMINE, Philippe (dir.), *Guerre et concurrence entre les États Européens du XIV^e au XVIII^e siècle*, Paris, Presses universitaires de France, 1998, p. 167-198.

Le temps de la nature

C'est un calendrier annuel largement prévisible si l'on fait exception de certaines années où les caprices météorologiques entravent le bon déroulement de la préemption de certaines marchandises.

Le calendrier sylvicole, par exemple, suit un rythme draconien. On ne coupe pas comme on le souhaite ; des considérations autant liées à la nature même des arbres qu'à des traditions de charpentiers, plus ou moins vérifiées, dictent le rythme : les arbres sont abattus au début de l'hiver dans le décours de la lune au mieux par temps sec et froid mais en dehors du gel pour éviter de rendre l'arbre plus cassant. L'équarrissage a lieu immédiatement ou au plus tard 6 à 8 semaines après sa coupe. On peut prévoir l'arrivée des arbres dans les ports au printemps. C'est d'ailleurs là encore un moment traditionnel pour les populations littorales et fluviales qui participent au transport des bois ; Françoise Péron l'a montré pour la Loire¹⁰, Thierry Sauzeau dans sa thèse concernant la Seudre¹¹ et plus récemment Michel Mantin dans un article consacré à l'exploitation des fournitures navales de l'Auvergne¹². Le chanvre est également soumis à un procédé cultural périodique, c'est une matière végétale issue de l'agriculture qui se récolte chaque année.

Enfin, pour clore nos exemples sur ce tempo, la marine prend également en compte le rythme saisonnier des voies de communication majeures. Dans le cas de la Baltique, l'entrée du Sund est le plus souvent gelée d'octobre à avril ce qui n'autorise aucun transport de bois pour la mâturation. Pourtant, il s'agit d'être présent au grand marché annuel de Riga où les plus belles pièces sont à vendre. Profitant eux-mêmes du dégel de leurs voies d'eau, les Russes font descendre au printemps les mâts jusqu'au port livonien. L'ensemble doit être acheté puis conditionné et chargé sur des navires qui se rendaient ensuite en France avant le début de l'automne. Mais en dehors de la Baltique, d'autres voies de communication voient leur rythme imposé par la nature. L'exploitation des bois des Pyrénées illustre également ces contraintes. La descente des mâts s'effectuait alors sur les gaves, ces tortueux et tempétueux torrents des Pyrénées dont l'humeur était à la fois conditionnée par la fonte des neiges et par les pluies¹³. Or, la fenêtre de temps est mince pour bénéficier d'un niveau d'eau acceptable, ni trop haut, ni trop bas. La descente des mâts peut alors s'effectuer le plus souvent entre mars et juin-juillet, période qui inclut, outre le charriage des

10. PERSON F., *La Marine de Loire au XVIII^e siècle*, Paris, Combleux, 2006, 95 p. ; Bateliers sur la Loire : XVII^e-XVIII^e siècles, Chambray-lès-Tours, CLD, 2001, 268 p.

11. SAUZEAU, Thierry, *Les Marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, 2005, 342 p.

12. MANTIN M., « L'approvisionnement de la marine du Ponant par la province de l'Auvergne, les transports sur l'Allier et la Loire, 1660-1860 », dans *Marines et entreprises, XVII^e-XIX^e siècles*, actes du colloque pour le tricentenaire Pierre Babaud de la Chaussade (1706-1792), Septièmes rencontres d'histoire de la métallurgie, Nevers, 2007, p. 53-66

13. SOULET, Jean-François, *La Vie dans les Pyrénées du XVI^e au XVIII^e siècle*, Pau, Cairn, 2006, 280 p.

arbres, le nettoyage des gaves et des écluses obstruées et endommagées par la descente de rochers au moment de la fonte des neiges.

Les calendriers imposés par la nature demeurent inchangés tout au long du XVIII^e siècle et faute d'une technicité avancée, l'homme subit ces rythmes sans encore vraiment pouvoir les domestiquer.

Le temps des crises

Celui-ci est ponctuel mais fortement désorganisateur pour l'activité d'approvisionnement. Il y a les crises liées aux accidents météorologiques comme le gel, la crue d'une rivière ou d'un fleuve, l'envasement du delta du Rhône ou de la Charente, des périodes de grands vents interdisant l'entrée ou la sortie du goulet de Brest. Ces crises sont autant liées aux sites choisis pour implanter ces ports sur les façades littorales qu'aux difficultés, pour l'époque moderne, de maîtriser la nature. Imprévisible par essence, ces phénomènes peuvent paralyser plus ou moins longtemps les arsenaux, les privant de matériels pour poursuivre l'effort de construction. C'est alors tout le salariat local qui se trouve désorganisé, obligeant l'intendant du port à débaucher au gré du matériel réceptionné dans les magasins.

La guerre est également à inclure dans la catégorie des crises dans la mesure où celle-ci induit deux mouvements qui peuvent paraître contradictoires. D'un côté, c'est un accélérateur de l'activité des arsenaux, un conflit étant rarement prévu à l'avance, une guerre stimule la construction navale et donc la conclusion de marchés d'approvisionnement. On peut parler de mobilisation totale puisqu'en dehors des partenaires commerciaux habituels, ce sont tous les petits marchands, locaux et non spécialisés dans la fourniture de matériel de guerre, qui sont sollicités pour livrer là quelques pieds cubes de bois et ailleurs du fer et quelques balles de chanvre, toutes les ressources étant bonnes à prendre dans ces circonstances. Les effectifs des arsenaux gonflent, la ville est plus active, du boulanger à l'artisan. Mais d'un autre côté, au gré de la conjoncture militaire, la guerre peut devenir paralysante, interrompre l'activité dans les ports. C'est relativement fréquent tout au long du XVIII^e siècle où la marine anglaise a souvent l'avantage tactique et organise des blocus devant les principaux ports. Brest, Toulon mais aussi Rochefort subissent ces blocages; dans le cas de l'arsenal charentais, les navires anglais réussissaient à prendre position au large de l'île d'Aix entre Oléron et Ré et entravaient durablement les approvisionnements. Ceux-ci s'opéraient alors médiocrement par la terre et la Charente capricieuse et le cas échéant par de petites embarcations longeant les côtes par les pertuis Breton et de Maumusson, au risque de l'échouement et du naufrage¹⁴.

14. PÉRET Jacques, Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles, La Crèche, Geste Édition, 2007, 387 p.

L'ensemble de ces temporalités structure le rythme annuel de l'arsenal, mais seul le temps économique est écrit, réglementé. Pour le reste, il s'agit de rythmes coutumiers, traditionnels, acceptés comme tels et décrits dans les différents mémoires qui émaillent le siècle comme allant de soi. Notons au passage que c'est bien le temps économique qui est opérateur de tous les autres. C'est la conclusion d'un marché qui conditionne le démarrage des autres opérations.

La désorganisation économique des arsenaux

Au XVIII^e siècle, des modifications profondes vont être entreprises dans le cadre des approvisionnements de la marine. En effet, dans un souci de rationalisation, les autorités de la marine introduisent une plus grande flexibilité dans le temps économique. À côté de l'adjudication traditionnelle au mois d'octobre, de nombreux marchés dits de « gré à gré » vont fleurir tout au long de cette période pour devenir la règle économique en matière d'approvisionnement des arsenaux.

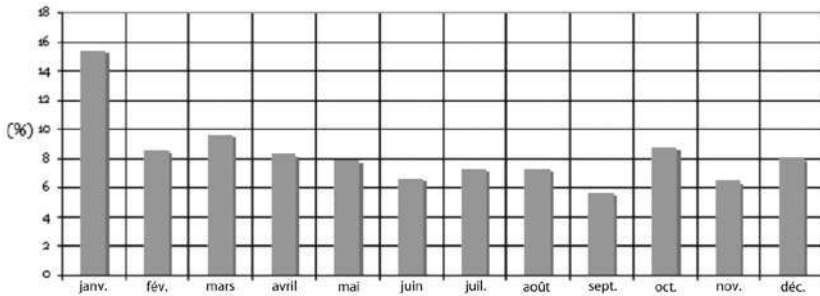
Les raisons d'un tel changement sont doubles : d'une part l'arrière-pays de chaque arsenal s'étend considérablement tout au long du XVIII^e siècle. Les ports ne peuvent plus compter uniquement sur leurs ressources locales ou régionales, il faut désormais parcourir tout le royaume voire l'Europe pour trouver chênes, chanvre, etc. D'autre part et de façon concomitante, les budgets de la marine se resserrent à cette époque, ce qui oblige à adopter l'adjudication à des particuliers pour l'exécution des marchés d'approvisionnement. La marine se désengage physiquement de l'approvisionnement, en s'insérant dans l'économie de marché et en faisant de l'arsenal non plus un lieu de structuration du temps sur le site même du port et de son environnement immédiat mais en rejetant cette structuration aux confins d'un arrière-pays qui échappe aux sociétés littorales. Une analyse des partenaires de la marine montre en effet le faible poids occupé par les partenaires commerciaux littoraux au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Ces changements n'ont pas permis la poursuite stricte des rythmes imposés par l'ordonnance de 1689. Désormais, les pourparlers commerciaux ont lieu toute l'année et des contrats sont signés en permanence pour la fourniture de matériel de guerre à des prix fixés préalablement.

Ce changement apparaît dès les années 1730 sous l'impulsion de Maurepas qui désire multiplier les marchés auprès d'intérêts privés¹⁵. Les marchés généraux sont, entre autres contrats, les avatars de ce changement politique, confiés à des entrepreneurs aux bases économiques plus solides recrutés dans le monde du grand négoce, de la finance et de la

15. À l'occasion d'une discussion à propos d'un contrat pour l'approvisionnement de bois, le ministre de la marine est clair : « [...] je vous ay déjà expliqué que je ne veux plus permettre d'exploitations par économie ainsy il faut essayer de s'arranger autrement [...] pour l'acquisition des 2023 pieds d'arbres que vous avez marqués », CHAN Mar. B2 292, f° 184 (8 mars 1733).

banque. C'est le premier décrochage de l'arsenal avec la réalité temporelle locale.

Graphique 1 – Rythme annuel de signature des contrats de fournitures de guerre (1717-1788)



Mais comment être maître dans la gestion de son temps quand on confie une partie de la responsabilité de son activité à un tiers? C'est tout l'enjeu d'une partie des réformes visant à modifier la forme juridique des contrats d'approvisionnement. Ainsi, tout au long du XVIII^e siècle, les marchés publics s'agrègent de nouvelles clauses que l'on peut résumer en trois points :

- désinvestissement de la marine en matière financière, c'est-à-dire que celle-ci ne paye plus d'avance sur exploitation aux candidats fournisseurs (sauf dans le cas d'entreprises d'ampleur ou techniquement coûteuses);
- obligation est faite aux fournisseurs de se charger du transport des fournitures du lieu d'exploitation à l'arsenal;
- insertion de clause de temps pour obliger les fournisseurs à livrer leur matériel à l'heure.

En contrepartie, la marine a investi de plus en plus le terrain de la novation technique et celui du contrôle qualité du matériel. Mais concrètement, ces réformes introduisent une désorganisation des rythmes propres à l'arsenal et de toutes les composantes qui dépendent de ce dernier. D'un temps d'approvisionnement réglé, normé, soumis au temps économique et à celui de la nature, qui fixait un calendrier annuel relativement précis, on assiste à la superposition de calendriers anarchiques, privés. Sauf en temps de crises, l'arsenal réceptionne de nombreuses marchandises tout au long de l'année. Le rythme de l'approvisionnement des ports s'accélère et les partenaires sont multipliés. Les courriers entre les ports et le ministère sont parasités par des discussions infinies à propos de tel ou tel fournisseur se retrouvant dans l'incapacité de livrer dans les temps pour des raisons économiques ou logistiques. La marine se retrouve obligée de gérer des calendriers qui, contrairement à ce que l'on a vu précédemment, ne lui sont pas propres. Les marges de manœuvre des services de la marine sont pauvres : les clauses de sanction introduites dans les

contrats, si elles sauvegardent l'intégrité économique de la marine dans la mesure où celle-ci versait de moins en moins d'avances, n'en font pas venir plus vite les fournitures. Dans le même temps, l'intendant enlisé dans sa réalité littorale a assez peu de moyens coercitifs et de pressions sur des fournisseurs qui ne sont plus dans la sphère de l'arsenal. Ces réformes avaient pour but de donner plus de flexibilité aux arsenaux, de desserrer l'étreinte de l'ordonnance de 1689 en donnant une plus grande marge de mouvement aux arsenaux. Quel bilan dresser par rapport aux rythmes internes de l'arsenal ?

Les contemporains eux-mêmes s'aperçurent de la contre-productivité de ces assouplissements. L'événement révélateur a été la guerre de Sept Ans ; loin de démontrer l'efficacité de la politique d'approvisionnement des trente années passées, cette guerre montre à quel point la marine est à la merci du manque de sérieux ou de l'amateurisme de certains fournisseurs. Les arsenaux attendent désespérément des marchandises alors même que la conjoncture militaire est très favorable aux Anglais. Par ailleurs, le tissu entrepreneurial local avait été boudé au profit de grands entrepreneurs. Ainsi, le rythme de l'arsenal avait changé au détriment de l'efficacité de l'effort de construction navale. Pourtant, les différents ministres de la marine, à commencer par Choiseul, ne remettront pas en cause ce recours aux intérêts privés pour l'approvisionnement des arsenaux. En revanche, ils tentèrent de contourner l'obstacle en introduisant d'autres tempos à la vie de l'arsenal qui sollicitèrent à nouveau les populations locales. Dans ce domaine, la politique des stocks et l'organisation des transports de matériel militaire témoignent de la volonté d'enraciner à nouveau l'arsenal dans sa réalité littorale.

La politique des stocks inaugurée par Choiseul est à remettre dans le contexte d'une crise de l'approvisionnement de la marine, dont la guerre de Sept ans a été révélatrice, et l'annonce d'un nouveau conflit en préparation avec la guerre d'Indépendance américaine. Ce ministre ne renonce pas aux grands fournisseurs privés mais espère moduler leurs carences par le recours à une politique de stockage des matières premières. Par ailleurs, il s'agit de prendre également appui sur le tissu entrepreneurial local. Le temps de l'approvisionnement devient double, s'appuyant à la fois sur des entrepreneurs locaux et nationaux. Le tissu économique local est à nouveau intéressé au rythme de vie de l'arsenal. Un équilibre s'installe rapidement entre la massification de l'approvisionnement confié à des entrepreneurs aux bases capitalistiques solides et un ajustement de certaines fournitures de guerre attribuées à des marchands d'envergure plus modeste mais proches du port. De Castries plaide pour des contrats locaux pour des petites quantités, utiles en toute circonstance et d'un grand secours en cas de crises. En avril 1786, on peut lire : « J'ai pensé en conséquence qu'il convenait de fixer à une année la durée de ces marchés, afin que pendant cet espace de temps, on put apprécier par différents moyens de comparaison le juste bénéfice que les adjudicataires doivent trouver de leurs entre-

prises ; les nouveaux marchés que vous aurez ultérieurement l'occasion de passer, ne devront avoir cours que pendant une année¹⁶... »

L'arsenal mobilise à nouveau les rythmes de certains milieux sociaux littoraux. Ce constat est également observable dans le cadre des transports. Les entrepreneurs généraux avaient montré leur incurie dans ce domaine si stratégique. Là encore, Castries veut remettre de l'ordre dans ce domaine mais c'est la force qui va servir d'expédient. Les fournisseurs perdent la charge du transport, et en 1784, Castries règle par ordonnance les droits des autorités militaires à l'égard des navires de la marine marchande. Les réquisitions vont alors être plus systématiques introduisant du même coup un rythme nouveau au sein des populations fluvio-maritimes.

Les réformes administratives

Si le transfert des responsabilités économiques de la marine vers des intérêts privés a bouleversé la gestion temporelle des arsenaux, ceux-ci le sont également à travers les réformes administratives de 1765 et 1776 qui ont tendance à diluer les responsabilités de l'intendant de marine et à entraver ainsi le déroulement normal des procédures d'approvisionnement.

En effet, d'une marine à l'intendant omnipotent depuis la redéfinition de son rôle sous Colbert, on passe à un affaiblissement du rôle du premier officier du port au XVIII^e siècle jusqu'à sa suppression définitive en 1790. La plume succombe à sa rivalité avec l'épée, la branche militaire de la marine. Les conséquences sur la gestion quotidienne de l'approvisionnement ont été durables et empoisonnèrent le rythme de la construction navale jusqu'à la Révolution Française. L'originalité de la marine avait été de dissocier le corps combattant servant sur les navires, l'épée, du corps gestionnaire représenté par les officiers de plume. Cette dichotomie n'était pas au goût de tous les ministres et les premières attaques contre la plume intervinrent lors de la promulgation de l'ordonnance du 25 mars 1765. Choiseul, alors ministre de la marine, ne comprenait pas pourquoi les officiers d'épée étaient à l'écart de la gestion des moyens qui leur permettaient l'action. Rodier, principal conseiller de Choiseul dans la préparation de cette ordonnance, faisait endosser la responsabilité de l'affaiblissement de la marine au corps gestionnaire. L'intendant « ne peut ordonner et exécuter, ce sont deux fonctions totalement séparées ». Chaque crise a un bouc émissaire, les intendants perdront l'administration des travaux au sein des arsenaux qui sont confiés dès 1766 aux commandants du port. Il s'agit du premier coup de boutoir contre l'administration de la marine qui n'avait pourtant pas démérité lors de la guerre de Sept Ans et avait dû faire face à une conjoncture guerrière particulièrement désastreuse. Pour autant, l'intendant garde la main sur l'approvisionnement :

16. SHD Marine, Archives du port de Rochefort, 1 L1 53 (1786).

« Les quatre commissaires et tous les bureaux seront aux ordres de l'intendant ainsi que les gardes magasins au moyen de quoi les comptes seront faciles à faire et il sera instruit de tout ce qui se passera, s'il se glisse des abus il en sera informé et l'ordre sera facile à remettre partout. Les fonctions des intendants étant d'approvisionner les vaisseaux et les magasins de tout ce qui peut être nécessaire pour le nombre de vaisseaux que le Roi veut avoir dans le port et supposé qu'ils arment tous les ans, il faut qu'il ait en magasin un rechange tout prêt pour chaque vaisseau, c'est ainsi que sont approvisionnés les magasins d'Angleterre et de Hollande, quand un vaisseau est en armement on lui délivre dans le moment tout son ustensile et dès que le magasin est évacué de cette partie l'intendant fait remplacer tout de suite. »

Vaste programme mais qui omet toutes les difficultés qu'il y a à approvisionner un arsenal. Par ailleurs, dès 1765 la construction navale était divisée en au moins trois corps distincts : celui des ingénieurs constructeurs reconnus d'ailleurs par cette ordonnance, les commandants des ports qui se chargeaient désormais de la logistique de construction et enfin la plume reléguée aux affaires économiques de l'arsenal par sa fonction comptable. Depuis Colbert, c'était la première fois qu'approvisionnement et construction étaient dissociés dans la chaîne de commandement. La réaction en faveur de l'épée va s'accroître ensuite au détriment des fonctions de l'intendant. Le 18 février 1772, le ministre Bourgeois de Boynes promulgue une ordonnance qui militarise complètement les ports. Cette tentative est un échec patent, l'ordonnance est retirée en 1774.

Sous l'Ancien Régime, c'est le ministre Sartine qui achève de porter atteinte à l'influence du corps des officiers d'administration avec l'ordonnance du 26 septembre 1776 ; celle-ci disqualifie pour toujours l'intendant dans la bonne marche de l'arsenal. Ce texte rappelle tout d'abord le principe qui édicte que toute l'administration des travaux du port échappe à l'intendant au profit du commandant du port ; en théorie l'intendant ne conservait que l'administration des deniers et des matières mais l'installation d'un conseil de marine dans chaque port en décida autrement¹⁷. Ce conseil réunissait ordinairement le commandant du port, l'ingénieur constructeur en chef et l'intendant ; le contrôleur et des commissaires avaient le droit d'assister au conseil et d'émettre un avis sans voix délibérative. Le conseil était réuni tous les quinze jours et l'ensemble des marchés était discuté en son sein. Concrètement, il s'agit bien d'une dissolution de la marge de manœuvre de l'intendant qui ne se retrouve plus maître dans les discussions avec les partenaires économiques. Même lorsqu'il s'agit de petits contrats inférieurs à 400 livres, l'intendant doit être obligatoirement assisté par trois membres du conseil de marine qui cosignent le contrat et en font un rapport lors de la tenue du conseil suivant. Ce corset enlève

17. Ordonnance de 27 septembre 1776, articles 179/399 : « Les marchés et adjudications de tous les ouvrages et approvisionnements et tous les traités pour fourniture quelconque au-dessus de la somme de 400 livres seront faites et arrêtés par l'intendant en présence du Conseil. »

toute liberté à l'intendant qui est obligé, non seulement de composer avec un personnel qui méconnaît le plus souvent les règles économiques qui ont cours, mais aussi de tenir compte de la périodicité du conseil qui empêche toute gestion en « temps réel ». Très peu d'intendants osent dire ce qu'ils pensent d'une ordonnance que Marc Perrichet a qualifiée de « dégradation de 1776¹⁸ ». La correspondance de l'intendant de Toulon, Malouet, avec le ministre offre toutefois une vision saisissante de la difficulté quotidienne de l'intendant dans ce nouveau cadre législatif. Le premier extrait souligne la méconnaissance des mécanismes d'approvisionnement du conseil qui peut rejeter un marché déjà engagé et discréditer l'intendant qui a mené les pourparlers avec le potentiel fournisseur :

« Monseigneur,

« L'ordonnance de 1776 article 399 Titre du Conseil de Marine s'explique ainsi :

« Les marchés et adjudications de tous les ouvrages et approvisionnements et tous les traités pour fournitures quelconques au-dessus de la somme de 400 livres seront faits et arrêtés par l'intendant en présence du Conseil et les dits marchés, traités et adjudications se verront revêtus de la signature de tous les membres du Conseil ». Cet article annonce bien clairement que le Roi en chargeant l'Intendant de toute la partie des approvisionnements et Marchés veut cependant qu'il ait des témoins de ses opérations pour qu'elles puissent être arrêtées ou censurées. Si elles étoient vicieuses. Mais l'Ordonnance le charge de faire et arrêter le marché conséquemment de l'examen et de la discussion préalable. Votre lettre, Monseigneur, du 28 Juin m'impose une autre discussion en présence du Conseil qui examinera les meilleures conditions à Stipuler. Je soumets très fort, comme de raison, mon opinion et mes fonctions aux ordres du Roi et aux vôtres ; mais voici de l'aveu de M. le Chr de Fabry l'inconvénient de cette nouvelle forme dont je lui ai fait part tout de suite avec le projet de l'exécuter. Un fournisseur étranger se présente le 2 de ce mois ; le Conseil ne s'assemble que le 15 ; je traite avec cet homme et d'après l'avis du Contrôleur, du Commissaire du Magasin Général, j'arrête provisoirement les conditions. Si je crois le marché non susceptible d'improbation, je prends sur moi de dire au fournisseur qu'il peut repartir et qu'il recevra dans trois semaines l'expédition de sa soumission approuvée. Si la fourniture même est pressée, comme cela est arrivé, j'en fait recevoir un acompte. Le Conseil prend ensuite connaissance de ce qui s'est passé et si les membres ne veulent pas signer, il n'y a que l'intendant de compromis : le Roi n'est tenu à rien. Aujourd'hui je n'ai plus rien à dire aux fournisseurs qui se présentent si ce n'est d'attendre un Conseil ; et s'il ne veut pas attendre ou si dans la séance les informations et comparaisons de prix, de qualité ne sont pas suffisantes voilà un mois de délai, ou des conseils extraordinaires fréquemment¹⁹... »

18. PERRICHET M., « Plume ou épée : problèmes de carrière dans quelques familles d'officiers d'administration de la marine au XVIII^e siècle », Actes du 91^e congrès des sociétés savantes, t. 2, 1966, p. 146.

19. Lettre de l'intendant Malouet au Ministre, CHAN Mar. B3 732 folio 368-369 r. (7 juillet 1782).

Le conseil n'a pas la souplesse qu'avait l'intendant avant 1776, les approvisionnements urgents sont difficiles et la rationalité des membres du conseil pas toujours au rendez-vous :

« Monseigneur,

« J'ai présenté au Conseil de Marine qui s'est tenu hier, le modèle des conditions générales des marchés que vous avés chargé M. le Chr de Fabry et moi d'arrêter en me prescrivant de ne point m'écarter de la forme des termes de paiement. J'ai rappelé en même tems les différentes demandes qui m'ont été faites depuis peu par les Directions, des matières nécessaires à la continuation des ouvrages du Port, et les moyens que j'ai pris pour y satisfaire. Les fournisseurs qui ont des marchés anciens ont été soumis de les remplir, à défaut de quoi avertir que leurs fournitures seroient mises à leur folle enchère. Il s'en est présenté un, le S.r Senés, qui a dit qu'il n'étoit pas possible de trouver en France, dans ce moment-ci, des bois de Gaïac : surquoi j'ai fait appeler divers négociants pour être subsitué à son marché à ses risques et perils, un seul, le S.r Jourdan a proposé de fournir cette espèce de bois ; mais à la charge d'être remboursé comptant sur le prix de facture et il a produit la lettre de son correspondant à Livourne qui se charge d'en faire l'achat. J'ai fait part de ces propositions au Conseil qui a estimé ne pouvoir les accepter d'après vos derniers ordres.

« Le même cas s'est présenté pour un achat de goudron dont la consommation est énorme depuis deux mois pour les travaux de la corderie. Celui de Corse n'arrivant pas, j'ai fait chercher à Marseille du Goudron du Nord il ne s'en est trouvé que 100 Barils dont on demande 66 livres. Comme il n'en reste plus que 65 quintaux dans les magasins, le Conseil que j'ai consulté a arrêté qu'il étoit indispensable de faire cet achat malgré l'énormité du prix, et a ajouté que vous seriés supplié, Monseigneur, de vouloir faire connoître vos intentions sur la maniere dont il sera pourvu aux besoins urgents momentanés lorsque les fournisseurs ne vondront pas accepter les conditions générales prescrites par les Marchés. Signé Malouet²⁰. »

Pour autant, les plaintes de Malouet restèrent sans suites ; les premiers conseils de marine se tenaient depuis la fin de l'année 1776 et devinrent la règle jusqu'à la Révolution. Les conflits d'intérêts handicapèrent la gestion courante de l'arsenal ; l'épée désormais en charge des travaux les ordonnait sans se soucier des finances nécessaires à leur paiement occasionnant de nombreux dérapages de gestion²¹. Par ailleurs, la rivalité épée/plume

20. CHAN Mar. B3 733 folio 6 r° (1^{er} août 1782).

21. « Réflexions sur l'administration économique des ports et arsenaux. L'officier militaire dirige les constructions, radoubs, etc. Il ordonne l'emploi de toutes les matières ; tandis que l'officier civil paye, fait les achats, veille à la conservation des munitions dans les magasins et compte les deniers. Mais, comme d'un côté l'ordonnateur des travaux n'est pas tenu de comparer ses consommations aux dépenses qu'elles occasionnent, qu'il n'a même pas les moyens d'établir cette comparaison et que d'un autre côté l'administrateur civil ne peut opposer aucune résistance à ces consommations, comment l'esprit d'ordre et d'économie existerait-il dans un tel système ? Et s'il y a excès de dépense, à qui l'administration supérieure peut-elle raisonnablement s'en prendre, puisque n'ayant plus un garant unique, elle n'en a réellement aucun », port de Brest, 1789, BN, Lf 6922, p. 4, cité par LEGOHERÉL H., Les Trésoriers généraux de la marine (1517-1788), Paris, ed. Cujas, 1963, 368 p.

se doubla d'une rivalité au sein même de la plume avec la promotion du contrôleur. Ce personnage avait une fonction essentiellement comptable ; il était chargé de veiller aux dépenses mais tout en restant sous la tutelle de l'intendant. L'émancipation du contrôleur avait débuté avec l'ordonnance de 1776 qui donnait à cette fonction un poids considérable dans la passation des marchés publics avec une voie délibérative lors des conseils. Ce personnage se détache du commandement de l'intendant sous le Maréchal de Castrie, ce qui n'est pas sans contestation, comme semble le montrer la dépêche ministérielle du 25 août 1786 : « L'intention du roi est que son contrôleur soit absolument indépendant, que son inspection universelle soit exercée dans toute son étendue et que cet officier prenne rang immédiatement après l'ordonnateur du port sans cependant qu'il puisse en remplir la place, attendu que les fonctions sont essentiellement différentes²². » Face à tant de concurrence, l'intendant a des difficultés pour exercer ses tâches sereinement. Du côté de l'approvisionnement, les délais de négociation étaient considérablement allongés et les interlocuteurs multiples.

Faire la guerre à l'époque moderne requiert une gestion du temps beaucoup plus contraignante qu'aujourd'hui. La contrainte distance-temps détermine une grande part des réussites ou des échecs de la mobilisation navale de l'État français au XVIII^e siècle. Or, par nature, les arsenaux français devaient gérer, dès leur origine, des contraintes temporelles imposées par les communications de l'époque, la nature mal domestiquée et la succession des crises. Face à ces calendriers spécifiques, les réformes maritimes du siècle ont non seulement désorganisé les arsenaux mais également contribué à un ralentissement considérable des temps de réponse dans les cas où une prise de décision rapide s'imposait. Nul doute que ce fut un facteur de ralentissement de la mobilisation navale, le temps perdu ne se rattrapant pas :

« L'homme n'a rien du temps que l'instant qu'il possède,
Quand le temps est perdu, sa perte est sans remède :
Après tant d'embarras, tant de peine et de bruit,
On se trouve à la fin et sans temps et sans fruit²³. »

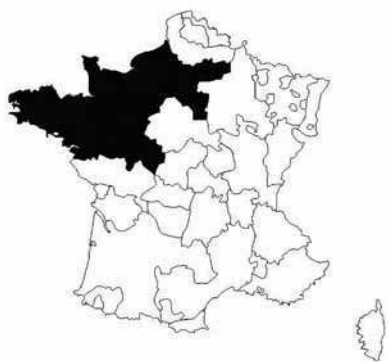
22. SHD Marine, Archives du port de Rochefort, 1 L1 53 (1786).

23. Poème de François de Malaval (1627-1719) intitulé « L'usage du temps ».

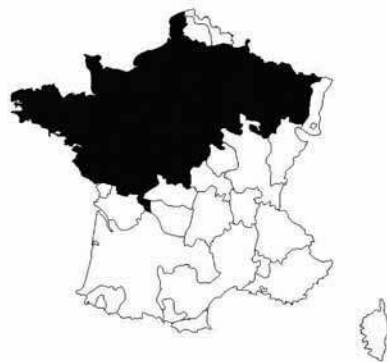
Annexe 1 – Effort de construction navale français de Louis XV
À la République (1715-1792)

Type d'unité	Nombre d'unités
Vaisseaux	254
Frégates	245
Corvette	142
Flûte	91
Gabares	70
Cotre	46
Canonnière	43
Galère	29
Brig	23
Lougre	23
Aviso	19
Goélette	16
Prame	13
Chébec	11
Bombarde	10
Sloop	6
Trincadour	6
Chatte	5
Brûlot	2
TOTAL 1720-1792	1 054 unités

Annexe 2 – Un exemple d'extension d'un arrière-pays portuaire
au XVIII^e siècle : le cas du bois de construction pour le port de Brest



Vers 1720



1720-1756



1756-1792

RÉSUMÉ

Les arsenaux de la marine de guerre sont les pivots de la puissance maritime de l'État français au XVIII^e siècle. Or, ce sont des complexes industrialoportuaires naturellement soumis à une infinité de contraintes temporelles difficilement conciliables les unes avec les autres. Loin de simplifier l'entrecroisement de ces différentes temporalités, les réformes maritimes du XVIII^e siècle vont imposer aux arsenaux de nouveaux calendriers, plus complexes et augmenter considérablement le temps de réaction de ces structures militaires.

ABSTRACT

In the 18th Century, the mainspring of French sea power was based on the naval dockyards. And yet, these industrial and port complexes were obviously subjected to an infinite number of temporal restraints that were difficult to reconcile with one another. Moreover, these temporalities didn't intermingle simply at all because of the maritime reforms of the 18th century since they set more complicated schedules on the dockyards and considerably increased the reaction time of these military structures.