

Introduction

« Toujours présente mais jamais visible, hantant les rêves d'autant plus qu'elle n'apparaît jamais, la mer est le grand amour impossible de Rochefort¹. »

En cette fin d'après-midi de septembre 1755, sous un soleil encore généreux comme il peut l'être les derniers jours de l'été charentais, la flûte du roi le *Chariot-Royal* quitte lentement la rade de Rochefort. Courant un bord à l'ouest-nord-ouest entre l'île d'Aix et la longe de Boyard, il s'engage dans le Pertuis d'Antioche². À la faveur de la marée, le navire de la Marine entame une longue navigation, qui doit le conduire sur l'autre rive de l'Atlantique, afin de porter en Martinique des « effets » indispensables pour mettre l'île en état de faire face à une situation de guerre, rendue inéluctable par les affrontements qui se sont déroulés dans les forêts de l'Ohio l'année précédente³. Toutefois, en dépit de ses 650 tonneaux de capacités, le *Chariot-Royal* n'a pu prendre l'ensemble de la volumineuse cargaison préparée par l'arsenal les semaines précédentes. Un navire marchand a été affrété pour y subvenir⁴.

Pris parmi les centaines de navires qui appareillèrent de Rochefort au XVIII^e siècle, le *Chariot-Royal* illustre en un saisissant raccourci toutes les facettes de l'effort qui fut celui de la Marine pour assurer aux possessions coloniales de la France leur ravitaillement et, *in fine*, leur mise en valeur, leur développement et leur défense. Mobilisation de vecteurs de transport, appel aux ressources productives et marchandes du royaume, utilisation du potentiel humain et matériel d'un arsenal, tout est offert au regard. Ainsi, selon une procédure établie depuis les années 1730, consistant à mettre en regard besoins coloniaux et disponibilités des unités de charge, le *Chariot-Royal* avait vu son départ être organisé dès le printemps 1755, concomitamment à celui de douze autres navires, tous destinés à ravitailler les colonies

1. Citation de Erik Orsenna dans FONTAINIEU DE E., *L'Hermione, de Rochefort à la gloire américaine*, Paris, Edition de Monza, 2002, p. 9.

2. D'après SHD, Marine, Rt, 1 E 154, f° 565. L'ordre de départ arrive à Rochefort le 15 septembre 1755, alors que le navire est prêt depuis l'été.

3. HAVARD G. et VIDAL C., *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2008, p. 622.

4. SHD, Marine, Rt, 1 E 154, f° 565.

depuis Rochefort. Avec lui résonne aussi l'étroite relation entre la Marine et ce qu'il convient d'appeler le secteur privé. Construit par les chantiers navals du Havre, le *Chariot-Royal* faisait en effet partie de ces flûtes du roi dont la réalisation avait été déléguée, sous-traitée pourrait-on dire, hors des arsenaux. Qu'il fût accompagné par un navire marchand affrété montre aussi combien le secteur privé était important, en France, pour assurer une mission pourtant éminemment étatique, ou du moins envisagée comme telle depuis l'époque colbertienne. Les longues semaines qui furent indispensables à sa préparation conduisent par ailleurs à révéler la nécessaire mise à contribution des structures et des hommes de l'un des trois grands arsenaux de l'époque : Rochefort. Intervenu en 1755, à l'aube d'un conflit qui fit des possessions européennes outre-Atlantique l'enjeu principal des affrontements, le départ du *Chariot-Royal* permet aussi d'appréhender tout le poids de la guerre, et plus largement de la conjoncture, sur le ravitaillement colonial.

À travers le cas particulier de cette flûte se dévoilent également les mots-clés qui définissent le sujet de ce livre : arsenal et colonies. Deux mots qu'il convient de préciser.

Employé couramment bien avant le départ du *Chariot-Royal*, le premier terme s'inscrit dans une longue tradition maritime consistant à qualifier d'arsenal, un lieu destiné à rassembler tout ce qui est nécessaire à la construction, la préparation et l'entretien de navires de guerre. Une réalité qui muta au XVIII^e siècle, l'arsenal passant d'une « maison royale ou publique où l'on fabrique des armes et des munitions de guerre, et qui sert aussi de magasin à les serrer⁵ », à un « enclos où est compris un port de mer appartenant au gouvernement, où il tient ses vaisseaux, et tout ce qui est propre à les construire, à les conserver, à les armer, les désarmer, les radouber. Il y a dans un arsenal, un magasin général [...], des ateliers. [...] On y trouve des bassins ou formes pour les constructions [...]. Le port y est bien à l'abri, et a une grande profondeur d'eau⁶ »... Au-delà des seuls mots, il est indéniable que les arsenaux s'inscrivirent à cette époque dans un mouvement d'évolution pour devenir des espaces productifs, organisés, rationalisés, parcourus par des flux au cheminement de mieux en mieux conçu⁷, dans le seul but de rendre opérationnel tout ou partie d'une flotte de guerre suivant des délais maîtrisés. Brest, Karlskrona, Portsmouth, Ferrol en sont quelques illustrations. À Brest par exemple, l'arsenal devint sous la férule de Choquet de Lindu un espace efficace et capable de soutenir l'essentiel de l'effort militaire français au cours de la guerre d'Amérique, sans

5. FURETIÈRE, *Dictionnaire universel*, Paris, Arnout et Reinier Leers, 1690, art. « arsenal », tome I, p. 94.

6. *Encyclopédie Méthodique Marine*, Paris, Panckouke, 1783-1787, art. « arcenal », tome I, p. 65.

7. ACERRA M., « Les arsenaux français de marine à la fin du XVIII^e siècle », BONNEL U. (dir.), *Fleurieu et la Marine de son temps*, Paris, Economica, 2003, p. 182.

toutefois être dénué de défauts⁸. À Portsmouth, les remaniements progressifs de l'arsenal à partir de la guerre de Sept Ans témoignent également de cette recherche de rationalité, avec un espace scindé entre les fonctions de réparation, d'armement, de construction et de stockage, dont l'ordonnement général est encore observable aujourd'hui⁹. Héritiers incontestables des *dar'as san'a* arabes et de l'*arsenale* vénitien, les arsenaux du XVIII^e siècle virent donc leur physionomie évoluer pleinement à l'époque qui nous intéresse.

Loin d'avoir été tenu à l'écart, celui de Rochefort n'échappa pas à ce mouvement. Voulu par Colbert comme un modèle du genre, il fut doté dès sa création de toutes les infrastructures indispensables pour construire, entretenir et armer une partie de la flotte de guerre. Magasin général, magasins particuliers, cales de construction, corderie, magasin aux vivres, forme de radoub, firent ainsi partie du paysage charentais depuis au moins la guerre de la Ligue d'Augsbourg¹⁰. Cependant, en dépit de tous les efforts déployés sous les Colbert, Seignelay et Pontchartrain père et fils, le site restait au début du XVIII^e un « local difficile à vivre¹¹ ». La boue, toujours omniprésente sur les berges de la Charente, nécessitait par exemple des quais qu'il fallait sans cesse consolider et reconstruire. S'étirant sur 24 kilomètres entre l'arsenal et l'océan, le fleuve lui-même constituait un autre obstacle, notamment pour les mouvements de navires. Il fallait attendre la marée, voire la maline, pour faire descendre vers la mer les plus grosses unités sans risquer de « toucher ». Le poids de ces inconvénients, constatés très tôt après sa création, laissa planer sur l'arsenal bien des incertitudes quant à son existence. Malgré tout, comme ailleurs, il évolua, d'abord par petites touches destinées au « bien du service », puis avec ampleur pour en faire une base supplétive de Brest. Rochefort vit en conséquence, au fil du XVIII^e siècle, sa physionomie se redresser, ses infrastructures se moderniser. Citons à titre d'exemple le regroupement du travail du fer, la réfection du pont du parc de 1741 à 1743, la réorganisation des fonctions des magasins particuliers, dont celui des colonies, « pour éviter toute confusion », l'installation d'une machine à forer les canons dans les années 1750 ; à cela s'ajoutant en 1766 l'ouverture d'un bain¹². À partir de 1776, l'arsenal fut l'objet d'un grand projet de réorganisation confié à l'ingénieur Touffaire. Réalisé partiellement dix ans plus tard, il donna à Rochefort un ordon-

8. CORRE O., *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse pour le doctorat, université Rennes 2, 1992, 52-55.

9. COAD J., *Historic architecture of HM naval base of Portsmouth, 1700-1850*, Portsmouth, Portsmouth Royal Navy Museum Trading Cie, 1981. On pourra aussi se reporter aux reproductions de plans de l'arsenal entre 1688 et 1774 présentée dans ACERRA M. et MEYER J., *L'empire des mers*, Paris, Nathan, 1990, p. 110-111.

10. ACERRA M., *Rochefort et la construction navale française : 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 4 vol., 1993, p. 50.

11. ACERRA M., *op. cit.*, p. 75.

12. ACERRA M., *op. cit.*, p. 89 à 97.

nancement plus conforme aux vues du temps et surtout aux besoins de la Marine, dont le nouvel hôpital – « grande affaire » du temps comme l'écrit Martine Acerra¹³ – fut en quelque sorte la figure de proue. La transformation de l'arsenal charentais en une base dédiée à la construction, et dans une moindre mesure à la santé navale, mérite d'être soulignée. Elle révèle en effet comment une partie de l'hypothèque pesant sur le site, à cause de l'évolution des vaisseaux, put être levée en adaptant seulement les attentes à la configuration des lieux. Sans rendre à Rochefort sa gloire d'antan, ces changements, intervenus au gré des nécessités militaires, des événements, ou des secrétaires d'État successifs, lui permirent d'être maintenu opérationnel au XVIII^e siècle. Certes, l'arsenal ne fut jamais plus l'équivalent de son homologue breton. Mais il contribua sans avoir à en pâlis, à l'effort naval de l'époque, ne serait-ce qu'*a minima*, en assurant le stockage de matières premières.

Sans doute fut-ce la même volonté de profiter d'infrastructures existantes qui conduisit la Marine à localiser à Rochefort la mission d'assurer le lien logistique de la monarchie avec ses colonies, d'abord épisodiquement à la fin du XVII^e, puis avec récurrence les décennies suivantes. L'une des toutes premières interventions d'envergure en la matière peut être située à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, au moment où Seignelay confia à l'arsenal le soin de préparer deux navires chargés d'un ravitaillement destiné à soutenir les entreprises de Pierre Lemoine d'Iberville dans la région de la baie d'Hudson¹⁴. Après cela, les armements se multiplièrent vers l'Acadie, l'île Royale et Terre-Neuve, et sans doute n'est-il pas excessif de penser que pourraient y être ajoutées Saint-Domingue, la Guadeloupe, la Martinique, comme le laissent entrevoir les sources datant de la fin du règne de Louis XIV. L'année 1712 paraît avoir constitué un tournant. Sous la plume de Pontchartrain, secrétaire d'État à la Marine, l'idée d'établir depuis Rochefort un ravitaillement des colonies se trouva ainsi formulée : « Je conviens avec vous qu'il est plus avantageux de faire des armements à Rochefort que dans les autres ports¹⁵. » Tout est dit. En apparence anodine, la phrase corrobore une réalité attestée par la documentation. Aussi peut-on s'interroger sur ce qui conduisit la monarchie à investir l'arsenal charentais d'une mission pour laquelle rien n'avait été prévu à l'origine. L'idée d'une volonté monarchique de tirer le meilleur parti possible d'un site dont le profil fut rapidement en décalage avec l'évolution des navires de guerre est séduisante. Reprendre le dossier du site et de la situation de notre arsenal,

13. ACERRA M., *op. cit.*, p. 95.

14. SHD, Marine, Rt, 1 R 42 et 43.

15. GABET C., « Les relations de Rochefort avec l'Acadie sous Louis XIV », *Rochefort et la mer*, Publications de l'Université francophone d'été, 1985, p. 129.

comme le fit Colbert de Terron en son temps¹⁶, n'est pas inutile pour se forger une conviction.

Situé sur le cours de la Charente, à 24 kilomètres de la mer, derrière d'immenses marais inondés lors des grandes marées – d'ailleurs source permanente des fameuses « *fièvres* » rochefortaises – le terrain choisi par Colbert pour établir l'arsenal modèle du Roi-soleil n'apparaît pas au premier regard comme un site idéal. Aujourd'hui, comme à l'époque, bien des avantages peuvent néanmoins lui être reconnus. Le vaste espace disponible donna par exemple la liberté de la table rase pour les aménagements, qui, de la première forme de radoub aux ateliers de la mâture, purent s'étendre sur plus de deux kilomètres. Sur la rive gauche du fleuve, la plaine de Rosne, encore aujourd'hui recouverte de prairies, verdoyantes comme au premier jour, conforta sans nul doute ce sentiment de liberté constructive. Quant à la Charente, elle permit incontestablement d'ouvrir le site sur un hinterland très riche, à la fois continental, vers l'intérieur des terres, le Cognacais, le Poitou, le Limousin, et littoral, vers La Rochelle et Bordeaux, ports ouvrant eux-mêmes sur l'Aunis, le Niortais, pour le premier, et toutes les provinces du Sud-ouest du royaume pour le second. À cet égard, trop souvent négligée, la présence d'une myriade de petits chantiers de construction nés des trafics fluvio-maritimes de la région, pesa indéniablement dans le choix de Rochefort. Mais la carte maîtresse du site résidait sans conteste au débouché de la Charente. La Marine put en effet disposer d'une rade qui, circonscrite par l'île d'Aix, le plateau des Palles et la longe de Boyard, offrait un plan d'eau couvrant « tout l'espace de mer qui est entre les îles et la terre ferme et dont les parties n'assèchent pas en basse mer¹⁷ », lieu ainsi propice au mouillage des navires, comme à leur armement et désarmement. Abritée des houles atlantiques derrière les îles d'Oléron et de Ré, d'approche complexe en raison de la présence de bancs de sable et de quelques écueils, facilement défendable pour peu que les moyens y soient, elle peut être vue comme l'une des plus belles rades dont la Marine pût disposer sur les côtes ponantaises. Ainsi par exemple, ne fut-elle qu'une seule fois bloquée par la présence de l'escadre de Hawke en septembre 1757¹⁸, à la différence de Brest qui subit bien plus fréquemment le blocus anglais. Que la Marine l'ait choisie pour procéder au regroupement des convois destinés aux colonies lors des conflits est une preuve de ses qualités. Plus largement, comment imaginer que la situation médiane de Rochefort sur le littoral atlantique n'ait pas joué en sa faveur ? Positionné aux portes de l'Atlantique nord et du Golfe de Gascogne, l'arsenal offrit aux navires du roi un accès direct

16. ACERRA M., *op. cit.*, p. 27.

17. *Manuscrit géographique de Claude Masse*, Médiathèque de La Rochelle, Ms. 31, t. 1, non paginé, cité par SAUZEAU T., « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (xv^e-xviii^e siècles) », *Rives méditerranéennes, Les petits ports*, n° 35, 2010, p. 85.

18. Peut-être faut-il aussi mentionner l'« affaire des brûlots » en 1809 qui démontra la vulnérabilité de la rade une fois la physionomie des lieux étudiée.

aux routes maritimes nord et sud du Nouveau Monde. D'un point de vue économique, cette situation plaça Rochefort à proximité directe des flux du cabotage européen, Nantes, La Rochelle et Bordeaux n'étant pas loin. L'avantage n'est pas négligeable pour un lieu voué à concentrer une foule de matières premières et d'objets indispensables à une flotte de guerre et à une logistique coloniale.

Si cette relecture de la situation de Rochefort nuance bien des jugements négatifs – trop longtemps repris par l'historiographie – quant à l'arsenal, elle contribue à expliquer pourquoi la Marine décida d'y localiser le ravitaillement des colonies. D'ailleurs, comment de tels avantages auraient-ils pu échapper à Maurepas lors de sa visite en 1727¹⁹, à un moment de cruel décalage entre la faiblesse des moyens octroyés à la Marine et la perspective d'un affrontement contre l'Angleterre, notamment au sujet des colonies ?

Ce dernier mot – colonie – constitue la seconde clé de compréhension de ce livre. Déjà formulé à plusieurs reprises, il mérite d'être précisé. Entendons par colonies, des territoires placés sous la dépendance de la monarchie française. Au XVIII^e siècle, cela s'apparentait à un ensemble pour le moins singulier de possessions disséminées dans le monde atlantique et en Asie, comprenant plusieurs îles des Antilles, Guadeloupe, Martinique, la partie est de Saint-Domingue, les terres du continent américain conservées par la France lors de la signature du traité d'Utrecht – en somme celles allant en écharpe de l'estuaire du Saint-Laurent au delta du Mississippi –, plus la Guyane, et les possessions de la côte d'Afrique, Gorée et Juda, à quoi s'ajoutaient, dans le domaine oriental, les Mascareignes et les comptoirs des Indes Orientales. Héritage du XVII^e siècle, cet ensemble évolua de manière notoire en 1763 lors de la signature du traité de Paris. La France perdit alors ses possessions américaines, pour ne conserver que Saint-Pierre-et-Miquelon et des droits de pêche à Terre-Neuve, et prit possession de Sainte-Lucie. En Asie, elle conserva ses privilèges commerciaux mais dut renoncer à toute domination en échange²⁰.

Envisagé de Rochefort, l'espace colonial de la France fut bien plus restreint. Le domaine d'action de la Marine fut en effet essentiellement centré sur le monde Atlantique : Nouvelle-France jusqu'en 1763, Martinique, Guadeloupe, Saint-Domingue, augmenté après la guerre de Sept Ans de plusieurs possessions retirées à la Compagnie des Indes par Choiseul : Gorée, Juda et les îles de France et de Bourbon²¹. Le bouleversement intervenu avec le traité de Paris, à savoir l'abandon de la Nouvelle-France au profit de la conservation des îles caraïbes, donne à voir combien les colonies ne furent pas seulement un enjeu territorial. En privilégiant les

19. VERGÉ-FRANCESCHI M., *La marine française au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1996, p. 85.

20. HAUDRÈRE P., *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 2 vol., 1989, réédition Les Indes savantes, 2005, p. 757.

21. La délimitation du périmètre d'action de l'arsenal est abordée plus précisément au chapitre I.

Antilles, Choiseul procéda en effet à un arbitrage avant tout économique pour conserver des terres dont les productions étaient à cette époque fondamentales pour l'économie²². Ce faisant, il ne fit rien d'autre que reprendre des conceptions mercantiles qui prévalaient depuis Colbert. Bien qu'il soit convenu, le constat doit être conservé en pensée pour comprendre ce que furent les relations entre Rochefort et les colonies au cœur du contexte du XVIII^e siècle.

« Siècle des Lumières », le XVIII^e fut à tous points de vue un siècle de changements, présentant une chronologie plurielle. Longtemps maintenu dans l'ombre des réussites économiques des Révolutions industrielles, le XVIII^e siècle fut tout d'abord un temps de prospérité, synonyme de taux de croissance supérieurs à 2,5 %, à peine ralentis par les guerres de cette période²³. Il est même possible d'évoquer une « révolution sucrière²⁴ ». Certes, cela resta longtemps imperceptible pour la plupart des Français qui vivaient de la terre. Mais que d'évolutions tout de même, notamment dans les villes portuaires, où les populations purent toucher du doigt les retombées de cette croissance fondée sur l'économie de plantation et les échanges maritimes. Sans bien sûr oublier la traite²⁵, pensons seulement aux soieries, aux indiennes, aux boissons exotiques qui se diffusèrent avec les nouvelles « modes²⁶ ». Le XVIII^e siècle fut en quelque sorte celui d'une économie point d'orgue d'un « système atlantique », au sein duquel les colonies furent avant tout envisagées comme une source de richesse pour le royaume de France. Conditionnant et organisant ce lien asymétrique par nature, le principe de l'*Exclusif*²⁷ contraignit les colonies à recevoir de la métropole l'essentiel des biens nécessaires à la consommation des colons et au développement des plantations, et à envoyer en retour dans les ports français les produits exotiques fort demandés en Europe. Conséquemment, les colonies furent au XVIII^e siècle à l'origine de rivalités exacerbées entre Européens, au point d'être un enjeu essentiel des conflits. La guerre de Sept Ans, comme la guerre d'Amérique sont à cet égard exemplaires²⁸. Derrière des considérations territoriales ou politiques, de la prise du Canada au soutien aux

22. 30 % des exportations étaient formées des produits coloniaux, selon MEYER J., « La France et les Antilles aux XVII^e-XVIII^e siècles », *Rochefort et la mer*, Publications de l'Université francophone d'été, 1990, p. 27. L'idée est reprise dans DAUDIN G., *Commerce et prospérité. La France au XVIII^e siècle*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2005, p. 217.

23. DAUDIN G., *op. cit.* p. 210.

24. CABANTOUS A., LESPAGNOL A. et PÉRON F. (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 226.

25. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004.

26. LE BOUËDEC G. et NICOLAS B. (dir.), *Le goût de l'Inde*, Rennes, PUR, 2008. Voir aussi *Revue urbaine, Ville, consommation, exotisme dans l'Europe Atlantique, XV^e-XVIII^e siècles*, n° 30, avril 2011.

27. TARRADE J., *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime, l'évolution du régime de l'Exclusif de 1763 à 1789*, Paris, Presses universitaires de France, 2 vol., 1972.

28. DULL J., *La guerre de Sept Ans, histoire navale, politique et diplomatique*, Paris, Les Perséides, 2009 ; et CHALINE O., BONNICHON P. et VERGENNES DE C.-P. (dir.), *La France et l'Indépendance américaine*, actes du colloque de 2006, Paris, PUPS, 2008.

Insurgents, l'économie ne fut jamais vraiment absente. En France comme en Angleterre, pour ne citer que ces deux principaux protagonistes, joua en permanence la volonté de conserver une zone de production, de capter un marché, de préserver la prospérité de l'économie portuaire, et par voie de conséquence celle de toute une nation. Cette réalité, Jean Meyer l'a parfaitement résumée en évoquant avec la simplicité du maître une « guerre du sucre²⁹ ». Colonies et Marine relevant en France du même département ministériel, le lien entre la guerre et ces questions n'en fut que plus étroit, d'autant qu'il profita à plein du temps de renouveau que connut la Marine au XVIII^e siècle. Renouvellement de la flotte, modernisation des structures, rationalisation de l'outil et de l'approvisionnement, firent d'elle un instrument de puissance bien réel. Encore fallait-il ne pas lui assigner d'objectifs hors d'atteinte.

De tout cela, Rochefort tira des dividendes mais eut à supporter bien des déboires. Son lien particulier avec les colonies conduit toutefois à envisager un XVIII^e siècle aux bornes sensiblement différentes. Le curseur de début de notre étude a ainsi été placé sur l'année 1723. Un choix qui se justifie par l'alignement intéressant des différentes temporalités, d'une plus forte résonance que l'année 1712 évoquée précédemment, date très rochefortaise. Outre qu'elle signe la fin de la Régence, l'année 1723 est marquée par l'arrivée au poste de Secrétaire d'État à la Marine du comte de Maurepas, Jean-Frédéric Phélypeaux – encore un Pontchartrain pourrait-on dire³⁰. Sans toutefois lui imputer l'intégralité du redressement qui intervint au cours de la première moitié du XVIII^e siècle, il convient de reconnaître au personnage d'avoir été à l'origine d'une dynamique nouvelle de l'outil naval français, entre autre appuyée sur une politique de renouvellement progressif de la flotte, navires de charge compris. Sur ce point précis, l'année 1723 est tout à fait intéressante, en ce qu'elle constitue une borne de départ, à un moment du XVIII^e siècle où les effectifs de la flotte furent à l'étiage³¹. À Rochefort, cela se traduisit concrètement par des réparations qui avaient si longtemps fait défaut pendant la Régence³², mais surtout par l'établissement de liaisons organisées entre la France et les colonies avec une flotte de navires de charge réduite au minimum³³. Il peut également être porté au crédit de Maurepas d'avoir ainsi fait vivre très concrètement le lien entre Marine et colonies, et cela bien avant la rédaction de son fameux mémoire sur la Marine³⁴. En ne négligeant rien des affaires coloniales, en tentant de relancer l'émigration vers la Nouvelle-France, en renforçant les défenses des

29. MEYER J., « La France et les Antilles aux XVII^e-XVIII^e siècles », art. cit., p. 27.

30. Sur Maurepas, les pages que lui consacre Michel Vergé-Franceschi peuvent être consultées avec intérêt, VERGÉ-FRANCESCHI M., *op. cit.*, p. 84 et suivantes.

31. ACERRA M., *Rochefort et la construction navale française : 1661-1815, op. cit.*, p. 231.

32. ACERRA M., *op. cit.*, p. 88.

33. Les effectifs furent réduits à 7 flûtes, selon AN, Marine, G 24.

34. AN, Marine, G 222, f° 17, 1745.

colonies, l'homme d'État donna incontestablement à Rochefort une place bien particulière dans le dispositif naval français. D'un point de vue économique, se placer en 1723 permet d'inscrire le XVIII^e siècle dans les années où, à la faveur de la paix, le commerce colonial se consolida, se raffermi partout dans les ports français, faisant sentir les prémices d'une prospérité annoncée. Plus prosaïquement, l'année 1723 correspond dans ce contexte à la fixation du domaine colonial qui allait devenir celui de Rochefort, avec le retrait de Saint-Domingue du périmètre attribué à la Compagnie des Indes, suite à la révolte de 1722³⁵.

À l'autre extrémité du siècle, l'année 1792 a été prise, quant à elle, comme *terminus ad quem* des relations entre Rochefort et les colonies. Repoussant de quelques années la fin d'un XVIII^e siècle communément clos avec la fin de l'Ancien Régime, cette date fait s'achever le siècle rochefortais au cœur de la Révolution. La documentation portuaire révèle en effet que les années allant de 1789 à 1792 ne furent pas émaillées des mêmes fureurs révolutionnaires qu'ailleurs³⁶. L'arsenal continua ainsi à assurer ses missions de manière « paisible », pour reprendre le mot des autorités de l'époque³⁷, et au moment où le corps législatif adressa à Rochefort l'acte déclarant la « patrie en danger³⁸ », ce fut en 1792 une autre révolution qui vint interrompre définitivement une mission débutée presque un siècle plus tôt. Avec la révolte des mulâtres de Saint-Domingue, Rochefort perdit en effet la dernière destination qui justifiait encore l'existence d'un arsenal des colonies après la perte du Canada en 1763. Certes le soulèvement avait débuté l'année précédente, mais son inscription dans la durée, avec la poursuite des destructions d'habitations, fit de 1792 le moment où le retour au *statu quo ante* se révéla impossible³⁹. La révolte de Saint-Domingue forme par conséquent une date importante dans la perspective rochefortaise. En révélant les limites du système atlantique, ces événements mirent fin à la prospérité du XVIII^e siècle⁴⁰. L'effondrement de la « perle des Antilles » ôta par conséquent toute utilité à la fonction coloniale de l'arsenal de Rochefort. « Grande cassure irrémédiable » pour le commerce⁴¹, la révolte de Saint-Domingue fut aussi le crépuscule du Rochefort colonial qui ne fut pas choisi pour le départ de l'expédition destinée à reprendre l'île en mains.

35. HAUDRÈRE P., *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 102.

36. ACERRA M. et MEYER J., *Marines et Révolution*, Rennes, Ouest-France, 1988, p. 114 à 120.

37. SHD, Marine, Rt, 1 A 74, f° 10.

38. SHD, Marine, Rt, 1 E 278, f° 97 et 98.

39. SOLÉ J., *Les révolutions de la fin du XVIII^e siècle aux Amériques et en Europe*, Paris, Le Seuil, 2005, p. 110. Pour les évolutions sous l'Empire, voir HAUDRÈRE P., « L'héritier de l'Ancien Régime », HUMBERT J.-C. et PONSONNET B. (dir.), *Napoléon et la mer, un rêve d'Empire*, Paris, Le Seuil-Musée de la Marine, 2004, p. 40.

40. Les limites du système Atlantique ont été mises en perspective par MARZAGALLI S., « Opportunités et contraintes du commerce colonial dans l'Atlantique français au XVIII^e siècle : le cas de la maison Gradis de Bordeaux », *Outre-Mers*, 97, n° 362-363, 2009, p. 92.

41. ACERRA M. et MEYER J., *Marines et Révolution*, op. cit., p. 131.

Si ces deux césures facilitent la lecture de la réalité rochefortaise, elles ne doivent pas pour autant faire oublier l'essentiel, à savoir que le XVIII^e siècle fut un temps de consolidation de la politique coloniale, au-delà de la simple prédation des ressources naturelles. Ce temps intervint en effet après les conquêtes de la première modernité, temps d'appropriation des terres incarné par Champlain et Dugua de Mons pour ne citer que deux Saintongais⁴², suivi d'un XVII^e siècle au cours duquel les colonies restèrent longtemps le terrain d'action des pionniers et des flibustiers. Passé la Révolution, le XIX^e siècle fut quant à lui celui de l'émergence d'un autre monde colonial, moins atlantique, plus méditerranéen, tout occupé à la conquête et à la mise en valeur de l'Afrique et d'une Asie rapprochée sans coup férir par l'ouverture du canal de Suez⁴³. En somme une autre époque. Entre les deux, le XVIII^e siècle s'individualise comme un temps où l'État prit peu à peu conscience de la nécessité d'administrer, de défendre et d'aménager les colonies, d'abord en reproduisant le modèle métropolitain, puis en s'adaptant aux données locales. Que de chemin parcouru en effet entre la puissante et massive forteresse de Louisbourg des années 1740, faite pour partie de matériaux français sur le modèle vaubaniens, et les manufactures de poudre sur l'île de France à la fin du XVIII^e siècle, dont seul le matériel technique fut envoyé de Rochefort⁴⁴. Faut-il préciser qu'entre-temps était intervenue la remise en cause progressive du principe de délégation des pouvoirs régaliens de la monarchie à des compagnies de commerce. En 1763, la défense et l'administration de Gorée, de Juda et de l'île de France avaient été retirées à la Compagnie des Indes au profit de la Marine. Autant de circonstances qui expliquent le choix d'établir, puis de maintenir, sur les bords de la Charente un « service des colonies ».

Cet ouvrage consiste par conséquent à examiner ce que fut la logistique coloniale de la monarchie française, mais également à mesurer toute sa singularité au regard des nécessités et des possibilités du temps. Quelques précisions s'imposent cependant. Ainsi, les cargaisons qui partirent de Rochefort le firent-elles sous l'autorité de l'État, pour son propre compte. Le sujet est donc hors de la sphère commerciale *stricto sensu*. Même si les principes de l'*Exclusif* furent sous-jacents, même si la logistique obéit parfois à des considérations de coûts, à aucun moment le profit marchand ne fut la justification première de l'activité de l'arsenal. Loin s'en faut. Il ne s'agit pas ici de prendre en compte les vivres, les produits textiles, les produits de luxe, les biens nécessaires à la mise en valeur des terres, destinés aux colons. L'objet placé sous la focale est au contraire constitué des envois de marchandises et de

42. MARTINIÈRE G. et POTON D. (dir.), *Le Nouveau Monde et Champlain*, Paris, Les Indes savantes, 2008.

43. GUILLAUME P., *Le monde colonial, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1999, rééd., p. 27. On peut aussi se reporter à MARNOT B., *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, 2011.

44. SHD, Marine, Rt, 1 A 70, f° 126.

personnes, jugés nécessaires par les responsables de la Marine, soit parce que la continuité de l'État en dépendait, soit parce que la défense de ces annexes du royaume le nécessitait, soit parce que cela permettait de concrétiser une volonté politique. L'émigration carcérale vers la Nouvelle-France voulue par Maurepas, ou la création d'une « nouvelle Cayenne » fantasmée par Choiseul, en sont deux exemples. Pour bien saisir la teneur concrète du sujet, plaçons-nous un instant à la sortie de la rade, là même d'où partit le *Chariot-Royal*. L'année de son départ, l'envoi de plus de 80 personnes de toutes conditions, « Suisses » du régiment de Karrer, « commis du trésorier », « ouvriers », « curé », « tailleurs de pierre », « cadets à l'aiguillette », mais aussi des « vivres », des « munitions » et des « canons », fut jugé nécessaire aux colonies⁴⁵. Dans le détail, la nature étatique de la mission coloniale est limpide. L'année suivante par exemple, l'approvisionnement destiné au « Canada », à l'« Isle royale » et à la « Louisiane », compta entre autres le « grand habillement pour 56 compagnies », des armes, de la « poudre de guerre », plusieurs « rames de papier au grand raisin de compte » accompagnées évidemment de « crayons en bois » et de « plumes d'Hollande », des « farines », des « cadenats pour menottes », des « pelles de fer-blanc », ou encore des « bougies ». Indéniablement le sujet est ici logistique. Il est l'observation de l'organisation mise en œuvre à Rochefort, pour permettre à la monarchie de dépasser l'océan et de marquer de son empreinte le Nouveau Monde. Parce que ce ravitaillement fut placé sous le giron de la Marine et accompli exclusivement depuis la métropole, le propos ne pouvait que se concentrer sur l'arsenal de Rochefort, lieu de concrétisation de la politique coloniale décidée à Versailles. Cela n'exclut pas l'approche comparative avec des évocations ponctuelles des choix anglais et espagnol. Les flux auraient aussi pu être considérés à leur arrivée dans les colonies. Si l'aspect logistique ne s'en serait pas trouvé modifié, l'analyse n'aurait assurément pas eu la même résonance. Elle n'aurait présenté ni la même vision globale, ni la même teneur maritime, mais se serait faite bien plus coloniale. Ainsi, la cohabitation du « service des colonies » avec les autres fonctions de l'arsenal n'aurait pu être examinée. De même, les interactions entre ce ravitaillement et l'environnement économique, social et sociétal de la France s'en seraient trouvées occultées. La remarque est instructive. Elle met en effet en évidence la particularité d'un propos se voulant maritimiste. Comme tout sujet portant sur les relations qu'entretinrent les hommes et les institutions avec les espaces marins, il doit être abordé comme un objet global nourri d'interactions. Certes, l'arsenal fut un lieu intense de manifestation de la politique maritime et coloniale de la France, mais il le fut en étant également enchâssé dans les réalités continentales du temps. Cette histoire complexe de la logistique coloniale conduit à croiser les problématiques. Traiter du ravitaillement des colonies concerne nécessairement

45. D'après le fichier « Emport » élaboré à partir des cargaisons de navires partis dans le cadre de cette étude.

aussi les ressources productives et marchandes du royaume, l'économie du quotidien, les savoir-faire techniques, la marine de guerre, et bien entendu l'État. Le sujet appartient aussi au domaine économique, sans pour autant être un entre-deux. Il dévoile une partie du lien qui unit Marine et économie au XVIII^e siècle. Après tout, comment aurait-il pu en être autrement tant la guerre sur mer et les Outre-Mers nécessitent de ressources et d'activités à l'époque ? L'interrogation pourrait laisser entendre que l'affaire a déjà été entendue. Il n'en est rien et une tentative de résolution est pleinement justifiée.

Du point de vue de l'historiographie, la question du ravitaillement colonial d'État n'est en effet pas une *terra incognita* complète. Soumis à des balayages successifs au cours des dernières décennies, le sujet est jalonné de multiples études solides et détaillées. Elles forment aujourd'hui autant d'appuis pour l'aborder en tant que tel. Le bilan historiographique publié, en 2010, dans le cadre de la *Revue d'histoire maritime* reflète assez bien le contexte dans lequel se situe le propos, où une connaissance de plus en plus précise côtoie des zones d'ombre encore tenaces⁴⁶. Le ravitaillement des colonies faisait incontestablement partie de celles-ci. Un bref détour historiographique permet ainsi de contextualiser une approche croisant plusieurs champs d'études.

Concernant la thématique « la mer et la guerre », les travaux de Lacour-Gayet et de La Roncière⁴⁷, même si leur consultation reste d'intérêt, paraissent bien loin des approches actuelles, tant la question a été renouvelée depuis les années 1960. Les historiens du droit ont ainsi permis de mieux comprendre les structures et l'organisation de la Marine, ce qui, à bien des égards, participe à la compréhension des autres phénomènes⁴⁸. Mais il faut essentiellement citer le vaste renouvellement des approches mené notamment sous l'égide de Jean Meyer dans les années 1980⁴⁹. Ainsi la Marine est-elle désormais connue pour ses constructions navales, ses officiers, ses galères, sans compter la qualité de son système naval⁵⁰. Bases

46. « La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010.

47. LACOUR-GAYET G., *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, Champion, 1910, et *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, Paris, Champion, 1910 ; LA RONCIÈRE DE C., *Histoire de la marine française*, Paris, 6 vol., 1899-1920.

48. ABOUCAYA C., *Les intendants de la marine sous l'Ancien Régime*, Gap, Imprimerie Louis Jean, 1958 ; LEGOHÉREL H., *Les trésoriers généraux de la marine (1517-1788)*, Paris, Cujas, 1965 ; CLAVERIE J.-F., *Les marchés de fournitures et de travaux dans la marine royale au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat, université d'Angers, 1996.

49. ACERRA M., HAUDRÈRE P., VERGÉ-FRANCESCHI M. et ZYSBERG A., « Jean Meyer, et le renouveau de l'histoire maritime », ACERRA M., POUSOU J.-P., VERGÉ-FRANCESCHI M., ZYSBERG A. (dir.), *État, Marine et Société*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 1995, p. 11.

50. ZYSBERG A., *Les galères de France et la société des galériens : 1660-1748*, thèse pour le doctorat, EHESS, 1986 ; VERGÉ-FRANCESCHI M., *Les officiers généraux de la marine royale*, Paris, Librairie de l'Inde, 7 vol., 1990 ; ACERRA M., *Rochefort et la construction navale française : 1661-1815, op. cit.* ; LLINARES S., *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994. Notons également l'importance

indispensables à son fonctionnement, les arsenaux ont également suscité plusieurs vocations procurant une vision plus précise de cet aspect fondamental de la question⁵¹. C'est sans compter par ailleurs le renouvellement des questions de stratégie qui ont intégré progressivement le facteur économique comme condition et justification de l'engagement de la Marine à travers l'avitaillement et la protection des convois⁵². Outil central de la Marine, le navire de guerre n'a pas non plus été épargné par ce profond mouvement⁵³. La production en la matière constitue à cet égard un inventaire à l'image de celui nécessaire à l'armement d'un vaisseau de guerre, pour reprendre les mots de Sylviane Llinares⁵⁴. Dans le même élan, le lien étroit entre Marine et économie s'est également trouvé précisé, avec un intérêt pour la Compagnie des Indes et son port⁵⁵. Plus récemment, une nouvelle voie de décryptage de la thématique s'est ouverte avec la mise en avant du concept de puissance à travers une grille de lecture tenant compte de l'insertion de la Marine dans son temps⁵⁶. Que de progrès également à noter en matière d'approvisionnement⁵⁷. Autant de travaux qui permettent d'avancer avec assurance sur le cas rochefortais.

Quant aux échanges, leur connaissance a sans conteste progressé dans la seconde après-guerre, d'abord suivant une échelle globale⁵⁸, ensuite

ACERRA M., MÉRINO J. et MEYER Jean, *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1998.

51. BOULAIRE A., *Brest et la Marine royale de 1660 à 1790*, thèse pour le doctorat, université Paris IV, 1988; ACERRA M., *op. cit.*; PETER J., *La marine du Levant sous Louis XIV : Toulon, l'arsenal modèle de Vauban*, thèse pour le doctorat, université Paris IV, 1993; CORRE O., *Brest, base du Ponant, structure, organisation et montée en puissance pour la guerre d'Amérique (1774-1783)*, thèse pour le doctorat, université Rennes 2, 2003.
52. VILLIERS P., *Le commerce colonial atlantique et la guerre d'indépendance des États-Unis d'Amérique : 1778-1783*, New-York, Arno Press, 1977 et *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, 1991; BUCHET C., *La lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud, 1672-1763*, Paris, Librairie de l'Inde, 2 vol., 1991.
53. ACERRA M., *Rochefort et la construction navale française : 1661-1815*, *op. cit.*, mais également l'ensemble des travaux de Jean Boudriot dont *Le vaisseau de 74 canons* et *Le navire marchand* par exemple (cité en bibliographie).
54. LLINARES S. et HRODÉJ P., « La mer et la guerre à l'époque moderne », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010, p. 325.
55. HAUDRÈRE P., *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 2 vol., 1989, réédition Les Indes savantes, 2005; LE BOUËDEC G., *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.
56. BUCHET C., MEYER J., POUSSOU J.-P. (dir.), *La puissance maritime*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2004.
57. ABEGUILE-PETIT C., *Marine et industrie en Bretagne : l'arsenal de Brest et les établissements soustraitants aux XVIII^e et XIX^e siècles*, thèse pour le doctorat, Rennes II, 2002; PLOUVIEZ D., *De la terre à la mer... La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, thèse pour le doctorat, université de Nantes, 2009, publié depuis : PLOUVIEZ D., *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014.
58. Notons l'ouvrage pionnier de MARTIN-GASTON F., *L'ère des négriers, 1714-1774 : Nantes au XVIII^e siècle*, Paris, Karthala, 1993, rééd., et par la suite CHAUNU H. et CHAUNU P., *Séville et l'Atlantique*, Paris, Sevpen, 8 vol., 1955-1958; MAURO F., *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle (1570-1670) : étude économique*, Paris, Sevpen, 1960; HUETZ DE LEMPS C., *Le commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, Mouton; DERMIGNY L., *Cargaisons indiennes. Solier et Cie (1781-*

sous l'angle plus particulier des régions et du cabotage⁵⁹. L'activité portuaire inhérente à ces trafics a aussi fait l'objet d'études qui procurent aujourd'hui un paysage de la question d'autant plus éclairci que de récents travaux permettent de prolonger le regard vers les arrière-pays et les aires portuaires⁶⁰.

Avec l'économie, les gens de mer et les sociétés littorales ont également acquis le statut d'objets historiques mieux connus. Une fois disséquées ce qu'il convient d'appeler les élites⁶¹, les « inconnus du littoral » ont peu à peu trouvé leurs historiens⁶². Il en est de même des phénomènes migratoires si

1793), Paris, Sevpen, 1959, 2 vol., et *La Chine et l'Occident : le commerce de Canton au XVIII^e siècle : 1719-1833*, Paris, Sevpen, 1964 ; CLARK J., *La Rochelle and the Atlantic Economy during the 18th century*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 1981 ; DEVEAU J.-M., *La traite rochelaise*, Paris, Karthala, 1990 ; SAUGERA E., *Bordeaux, port négrier : chronologie, économie, sociologie, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Karthala, 1995.

59. POURCHASSE P., *Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006 ; BUTI G., *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010. Un point tout à fait complet de la question a été livré dans la *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008. Pour les cabotages américains, il convient de citer MATHIEU J., *Le commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIII^e siècle*, Montréal, Fides, 1981.
60. DELAFOSSE M. et TROCMÉ E., *Le commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XIX^e siècle*, Paris Sevpen, 1952 ; DELUMEAU J., *Le mouvement du port de Saint-Malo, 1681-1720 : bilan statistique*, Paris, Klincksieck, 1966 ; MEYER J., *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, Sevpen, 1969 ; CARRIÈRE C., *Négociants marseillais au XVIII^e siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 2 vol., 1973 ; BUTEL P., *La croissance commerciale bordelaise dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, thèse pour le doctorat, université Bordeaux II, 1973 ; HUETZ DE LEMPS C., *op. cit.* ; LESPAGNOL A., *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2 vol., 1997 ; PEISTER C., *Ports, navires et négociants à Dunkerque (1662-1792)*, Dunkerque, Société dunkerquoise diffusion, 1985 ; LE BOUËDEC G., *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée*, *op. cit.* ; MICHON B., *Le port de Nantes au XVIII^e siècle, Construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011 ; LE GOUC O., *Lyon et la mer au XVIII^e siècle, Connexions atlantiques et commerce colonial*, Rennes, PUR, 2011.
61. MEYER J., *L'armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, *op. cit.* ; CARRIÈRE C., *Négociants marseillais au XVIII^e siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, *op. cit.* ; BUTEL P., *La croissance commerciale bordelaise dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, *op. cit.* ; PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., *L'argent de la traite : milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996 ; DELOBETTE E., *Ces « messieurs du Havre ». Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse pour le doctorat, université de Caen, 2005 ; GARDEY P., *Négociants et marchands de Bordeaux, de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, thèse pour le doctorat, université Paris-Sorbonne, 2006 ; PINEAU-DEFOIS L., *Les grands négociants nantais du dernier tiers du XVIII^e siècle : capital hérité et esprit d'entreprise (fin XVII^e-début XIX^e siècle)*, thèse pour le doctorat, université de Nantes, 2008 ; MARTINETTI Brice, *Les négociants de La Rochelle au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2014.
62. À la suite de CABANTOUS A., *Dix mille marins face à l'océan, les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (1660-1794) Etude sociale*, Paris, Publisud, 1991 ; BUTI G., *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu du XVIII^e -début du XIX^e siècle). Contribution à l'étude des économies maritimes*, thèse pour le doctorat, EHESS, 2000 ; SAUZEAU T., *Les marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, 2005 ; PAYN-ECHALIER P., *Les marins d'Arles à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, PUR, 2007 ; BOUYER M., *Les marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2008. Pour son approche des personnels de l'Amirauté, peut aussi être mentionné PÉRET J., *Naufages et pilliers d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2007.

intenses à l'époque moderne⁶³, et sources d'une identité constitutive d'un monde atlantique. Ce concept, comme celui de système atlantique, constituent à cet égard un cadre de renouvellement des thématiques, même s'ils restent toujours discutés⁶⁴. Penser les échanges, matériels et immatériels, le développement portuaire suivant l'hypothèse d'une intégration à un espace maritime, permet en effet de sortir de l'eurocentrisme, mais surtout d'inscrire la réflexion dans un regard transocéanique et non plus linéaire. Le cas des villes atlantiques et de l'impact du monde atlantique sur les anciens mondes ont d'ailleurs apporté la preuve de l'intérêt du changement de focale⁶⁵. De l'idée de monde atlantique, le présent propos épouse bien des contours. Qu'il s'agisse du poids des échanges avec l'autre rive de l'Atlantique, de l'impact du phénomène migratoire, de la présence d'une population noire et indienne, Rochefort appartient sans nul doute à ce monde.

Dans ce parcours historiographique, ce serait faire preuve de négligence que d'omettre la constitution d'un GIS d'Histoire maritime en 2005. Instrument de promotion des études portant sur les relations entre les hommes, les institutions et l'élément marin, ce groupement, aujourd'hui labellisé CNRS, offre une nouvelle lisibilité à l'ensemble de ces questions, avec la publication régulière de la *Revue d'histoire maritime*, comme avec la tenue de colloques et de journées d'études, ce qui ouvre de nouvelles voies à la recherche⁶⁶.

D'un point de vue plus rochefortais, la question du ravitaillement colonial a souvent été pressentie, évoquée, parfois énoncée, sans toutefois être réellement détaillée. Ainsi, connaît-on bien les conditions de la genèse de l'arsenal et son évolution au XVIII^e siècle⁶⁷, mais également son personnel, son système de défense et son jardin botanique⁶⁸. La ville, née

63. CARPIN G., *Le réseau du Canada : étude du mode migratoire de la France vers la Nouvelle-France (1628-1662)*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2001 ; CHOQUETTE L., *De Français à paysans : modernité et tradition dans le peuplement du Canada français*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2001.

64. PIETSCHMANN H. (dir.), *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*, Göttingen, Vandenhoeck et Ruprecht, 2002. Voir aussi VIDAL C., « Le(s) monde(s) atlantique(s), l'Atlantique français, l'empire atlantique français », *Outre-Mers*, 97, n° 362-363, 2009, p. 7.

65. SAUPIN G. (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen-Age au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, et SAUPIN G., *Africains et Européens dans le monde atlantique, XV^e-XIX^e siècle*, Rennes, PUR, 2014.

66. Après le colloque sur *La recherche en histoire maritime* tenu à Lorient en 2007, le GIS a tenu son 2^e congrès international à Nantes en 2013. Depuis 2014, ce groupement mène un travail interdisciplinaire sous la nouvelle appellation « GIS Histoire et Sciences de la mer ».

67. MÉMAIN R., *La Marine de guerre sous Louis XIV : le matériel, Rochefort arsenal modèle de Colbert*, Poitiers, 2 vol., 1937 ; ACERRA M., *Rochefort et la construction navale, 1661-1815, op. cit.*, mais également ACERRA M., *Arsenal et patrimoine, L'Europe atlantique et Rochefort*, Paris, Les Indes savantes, 2009.

68. MARTEL DE M.-Th. de, *Etude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance de Rochefort (1691-1697), aspects de la vie des gens de mer*, Vincennes, SHM, 1982. On peut aussi évoquer sur le système défensif de l'arsenal : LEBLANC F.-Y., *La route des fortifications en Atlantique. Les étoiles de Vauban*, Paris, Editions du Huitième Jour, 2007 ; SARDET M., *Le Jardin botanique de Rochefort et les grandes expéditions maritimes*, Paris, Le Croit Vif, 2001.

de l'installation de la Marine, a également retenu l'attention des historiens qui ont examiné sa population et son urbanisme, plus particulièrement ses hôtels particuliers⁶⁹. Des années 1980 au 400^e anniversaire du premier établissement français en Amérique du nord, il faut également noter que plusieurs études universitaires ont abordé la question des relations entre l'arsenal et les colonies, sans toutefois présenter une approche véritablement globale du sujet⁷⁰. Évoquant le rôle colonial de Rochefort, des travaux sur l'administration de la Guyane et les troupes coloniales peuvent également être cités⁷¹.

À l'étranger, les historiens n'ont guère été plus prolifiques sur la question du ravitaillement colonial. Hormis quelques passages dans les approches générales sur la *Royal Navy*, la logistique coloniale britannique a bien peu été envisagée⁷². Apport toutefois essentiel, seule celle destinée à ravitailler les escadres dans l'espace caraïbe a fait l'objet d'un travail approfondi et toujours neuf par bien des aspects⁷³. Son prolongement vers l'écono-

69. HÉNAFF-JÉGOU LE M., *Rochefort-sur-Mer : ville de la marine, étude démographique, 1680-1820*, thèse pour le doctorat, université Bordeaux III, 5 vol., 1988 ; GRENÉ C., *Les hôtels particuliers de Rochefort sous l'Ancien régime. L'apparition d'un modèle et son contexte architectural*, mémoire de maîtrise, université de La Rochelle, 2 vol., 2002.

70. GABET C., « Le rôle de Rochefort dans le peuplement et l'approvisionnement de la Louisiane », *Rochefort et la mer*, Publications de l'Université francophone d'été, 1981, p. 12, « Les relations de Rochefort avec les colonies d'Amérique sous Louis XIV », *Rochefort et la mer*, Publications de l'Université francophone d'été, 1982, p. 85., « Les relations de Rochefort avec l'Acadie sous Louis XIV », *Rochefort et la mer*, Publications de l'Université francophone d'été, 1985, p. 129., « Les relations de Rochefort avec Terre-Neuve sous Louis XIV », *Rochefort et la mer*, Publications de l'Université francophone d'été, 1985, p. 137., « Le rôle de l'arsenal de Rochefort dans les premières années de la colonisation de l'Île Royale », *Rochefort et la mer*, Publications de l'Université francophone d'été, 1988, p. 27 ; AUGERON M., GUILLEMET D., ROY A. et SAINT-HILAIRE M. (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008 ; AUGERON M. et DUPLESSIS R. (dir.), *Fleuves, rivières et colonies, La France et ses empires*, Paris, Les Indes savantes, 2010 ; AUGERON M., PÉRET J. et SAUZEAU T. (dir.), *Le golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français, histoire d'une relation singulière (XVII^e-XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2010 ; GRIS G., *Les relations de Rochefort avec les colonies d'Amérique (1703-1716)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1997 ; WIMART S., *D'un rivage à l'autre : Rochefort et l'Île Royale durant la paix de Trente Ans, 1716-1744*, mémoire de master 1, université de Poitiers, 2007 ; NERROU K., *Rochefort, porte des Antilles. Les relations de l'arsenal et les colonies (1776-1780)*, mémoire de master 2, université de La Rochelle, 2005 ; VERGNAULT A., *Le commerce maritime à Rochefort Durant la guerre d'Indépendance américaine*, mémoire de master 1, université de Poitiers, 2006.

71. RONSSERAY C., « Administrer Cayenne » : *Sociabilités, fidélités et pouvoirs des fonctionnaires coloniaux en Guyane française au XVIII^e siècle*, thèse pour le doctorat, université de La Rochelle, 2007 ; LESUEUR B., *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime*, thèse pour le doctorat, université de Tours, 2007.

72. Pour l'approche générale : RODGER N., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Londres, Penguin Books, 2004. Sur l'administration coloniale, peuvent être cités CREW D., *British Naval Administration in the West Indies (1739-1748)*, université de Liverpool, 1978, repris dans *Yellow Jack and the Worm : British Naval administration in the West Indies, 1739-1748*, Liverpool, Liverpool Historical Studies, 1993, et BAUGH D., *British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton, 1965.

73. BUCHET C., *La lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud, 1672-1763*, op. cit. prolongé ensuite par plusieurs articles : « L'« Ordnance Board » et la logistique en armes pour les flottes anglaises aux Antilles (1689-1763) », ACERRA M., POUSSOU J.-P., VERGÉ-FRANCESCHI M. et ZYSBERG A., *État, Marine et Société*, op. cit., p. 73 ; « Essai de comparaison des systèmes de ravitaillement français et anglais dans l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », BUTEL P. et

mie a d'ailleurs permis de mieux mesurer le poids de la *Royal Navy* sur la construction de l'État britannique⁷⁴. Vers la péninsule ibérique, le constat est identique. La question du ravitaillement des colonies reste à creuser en dépit de bien des pages portant sur une réalité historique faite d'un partage évident entre des bases navales métropolitaines et coloniales⁷⁵.

La question des marines de guerre et du lien entre les Européens et leurs colonies n'est donc pas neuve. Mais chacun aura compris que l'aspect plus particulier de l'action d'un État européen pour assurer l'administration, la défense et le développement de ses possessions ultra-marines, avec toutes les conséquences qui en découlent en termes de mobilisation des structures de logistique, d'activité économique, d'identité, restait un chantier à mener. D'autant plus que les sources existent.

Énoncés à de nombreuses reprises, les départs de marchandises et d'hommes pour les colonies semblent dans l'entrelacs des mots comme avoir été simples, s'être faits naturellement, comme si disposer de navires de charge, s'approvisionner, gérer des flux de passagers, allait de soi. Il n'en est rien. Ce qu'il faut tenter de comprendre ce sont les modalités de la concrétisation de l'action coloniale de l'État à Rochefort. Et il n'est guère facile d'aborder cela avec une question unique. Comment et selon quelles modalités un lien étroit se mit en place entre l'arsenal charentais et les colonies du monde atlantique ? Quels volumes, quels effectifs furent en jeu ? Comment l'arsenal a-t-il pu être utilisé par la Marine ? Quelle mobilisation fut nécessaire à cet effet ? Puis comment Rochefort, ville-arsenal et non pas seulement ville-port – la précision est d'importance – a-t-elle été touchée par la présence des colonies ?

Partant d'une analyse quantitative des données, une première réponse consiste à décrypter le lien privilégié qui exista entre l'arsenal de Rochefort et les colonies. Les listes de produits et d'objets chargés dans les entrailles des navires donnent ainsi à voir toute la complexité du ravitaillement des colonies, fondé sur des besoins, réels ou supposés, voire fantasmés. De cela apparaît également qu'il fut attribué à Rochefort plusieurs aires coloniales, qui évoluèrent au gré des événements. Le détail des cargaisons montre également toute la difficulté à laquelle se heurta le passage de la mer-frontière pour structurer des espaces à la fois lointains et parfois coupés de la métropole par la guerre. Finalement, à travers ces envois, c'est aussi toute la politique coloniale de la monarchie au XVIII^e siècle qui se dévoile.

LAVALLE B. (coord.), *L'espace Caraïbe, théâtre et enjeu des luttes impériales, XVI^e-XIX^e siècles*, Bordeaux, Maison des pays ibériques, 1996, p. 62. ; « Révélateurs d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, 1997, n° 1, p. 125.

74. BUCHET C., *Marine, économie et société, un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 1999.

75. Notamment le chapitre IV, Matérias primas, MÉRINO J., *La armada Espanola en el siglo XVIII*, Madrid, Fundacion universitaria Espanola, 1981. Peut aussi être cité PÉREZ-MALLAINA BUENO PABLO E., *La armada del Mar del Sur*, Sevilla, 1987.

Base de ravitaillement, l'arsenal fut également une escale entre les deux rives de l'Atlantique. À cet égard, son poids dans les migrations a souvent été négligé. Une réévaluation spatiale et temporelle s'impose donc, d'autant que la participation de Rochefort se fit de manière tout à fait spécifique avec des passagers d'État. Mais comment aurait-il pu en être autrement ? Ces passages posent également la question des conditions qui furent imposées à ceux que la Marine embarqua à bord de ses navires, ce qui esquisse un trait commun avec le monde marchand. Contrepoint des départs, les arrivées firent également partie de la réalité rochefortaise. Ayant quitté la métropole par Rochefort, bon nombre de passagers, du moins ceux qui survécurent et ceux qui voulurent et purent rentrer, abordèrent la France au même endroit dans bien des cas. Il en fut de même pour les Indiens, les Noirs, les Canadiens, et les forçats qui eurent Rochefort comme horizon à leur arrivée en Europe.

Le transport de cargaisons et d'hommes à travers l'Atlantique requit aussi une véritable flotte. Ne disposant pas d'un nombre suffisant de navires de charge, la Marine recourut au service des ports marchands du royaume en affrétant massivement tout au long du XVIII^e siècle, tout en utilisant également ses propres flûtes et gabares. Sur la base d'un corpus conséquent, les origines, comme les caractéristiques de ces navires destinés à ravitailler les colonies peuvent être analysées. Il en va de même des navires de guerre qui furent également requis pour transporter outre-mer hommes et cargaisons.

Assurer un ravitaillement nécessite la mise en action de multiples moyens. Ce postulat justifie qu'un second volet de l'ouvrage soit consacré à toutes les opérations menées à Rochefort, et destinées à rendre possibles les envois vers les colonies. En évoquant un « *service des colonies* », les hommes du temps renvoient à la logistique. Un premier regard vers l'amont, vers l'approvisionnement et l'affrètement, permet de remonter aux sources du service des colonies. Outre le portrait-robot des fournisseurs, avec leurs éventuelles spécificités, il est possible de dessiner une véritable géographie de l'arrière-pays rochefortais, à la fois distincte et confondue avec celle de l'approvisionnement des autres secteurs de l'arsenal. À cette occasion, le paradoxe d'un ravitaillement colonial ne profitant pas des potentialités des colonies mérite d'être souligné.

En prolongement, il est nécessaire de prendre en considération les détails de la logistique du service des colonies au sein du périmètre de l'arsenal. Une fois les matières livrées, les navires en rade, les ordres reçus, se pose alors la question de la mise en œuvre de cet ensemble dans le seul objectif d'assurer aux colonies un ravitaillement suivant les besoins formulés et des délais parfois très brefs. Le film des étapes de cette logistique peut être restitué. Successivement, simultanément, selon les impératifs, la base prépara le ravitaillement colonial en combinant nécessités, possibilités et opportunités.

De la notion d'organisation découle celle de l'efficacité. Il est à cet égard intéressant de mesurer combien la Marine déploya d'importants efforts pour parfaire le « *détail* » du service des colonies. Loin de n'être que cela, la question de l'efficacité se pose plus largement au sujet de la mobilisation mise en œuvre par la Marine tout au long du siècle. L'analyse des mouvements de navires, comme l'examen détaillé du fonctionnement de l'arsenal, dévoilent les différents âges du service des colonies au XVIII^e siècle, qui, de la paix à l'évanescence de la fin du siècle, sont un miroir des évolutions de la Marine.

Une fois le lien entre l'arsenal et les colonies établi, l'organisation idoine décryptée, le propos ne pouvait se concevoir sans envisager les retombées de cette spécificité sur la ville et l'environnement régional. L'exercice peut paraître convenu tant il est évident qu'à Rochefort l'arsenal fut tout pour la ville. Toutefois, comme elles le firent à l'intérieur de la base navale, les colonies modifièrent les schémas, les organisations, les mentalités, pour faire de Rochefort une ville atlantique. Elles apportèrent ainsi bien davantage que l'habituel espoir de revenu à l'origine de la croissance urbaine des villes-arsenaux. Rochefort se distingue sans conteste des autres modèles par un fort degré d'« américanisation ». Que l'on observe le vécu familial de certains Rochefortais, un pied sur chaque rivage de l'Atlantique, les rues de la ville avec leurs angles droits et leur aspect inachevé typique des villes neuves et coloniales, l'économie du quotidien marquée par la consommation, les modes et l'exotisme, les colonies furent partout à Rochefort. Sans compter la forte présence des migrants, partant ou revenant, qui apporta à la ville une touche gyrovague supplémentaire.

Sortir de l'arsenal consiste également à se pencher sur l'impact économique que produisit la présence des colonies à Rochefort. Le fonctionnement du service des colonies et les dépenses effectuées par la Marine dans ce cadre entraînent la formation de retombées économiques directes et indirectes. Selon une échelle bien plus large qu'ailleurs, les colonies profitèrent à bon nombre de Rochefortais, mais également aux personnels de la Marine, jusqu'au secrétaire d'État lui-même. Si l'idée d'un argent facile est à proscrire, il n'en demeure pas moins que les colonies autorisèrent des opportunités incontestables d'enrichissement individuel et collectif. Dans ce cadre, la question du profit des fournisseurs peut aussi être abordée, tant il semble évident qu'ils surent tirer avantage d'une telle situation pour faire fructifier leur collaboration avec la Marine. En dernier ressort, des négociants au développement portuaire, jouer sur les échelles s'avère un exercice pertinent pour mesurer finalement en quoi la Marine contribua à l'activité d'un port marchand, qui prit indéniablement de l'ampleur à l'ombre de l'arsenal.