



HAL
open science

De l'Atlantique aux mers de Chine : Rochefort port impérial au XIXe siècle (1793 -1913)

Vincent Mariet

► **To cite this version:**

Vincent Mariet. De l'Atlantique aux mers de Chine : Rochefort port impérial au XIXe siècle (1793 -1913). Histoire. Université de La Rochelle, 2022. Français. NNT : 2022LAROF003 . tel-03953916

HAL Id: tel-03953916

<https://theses.hal.science/tel-03953916v1>

Submitted on 24 Jan 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



UNIVERSITÉ DE LA ROCHELLE

ÉCOLE DOCTORALE
EUCLIDE

Laboratoire Littoral ENvironnement et Sociétés (LIENSs)

THÈSE

présentée par :

Vincent MARIET

soutenue le 24 mars 2022

pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de La Rochelle

Discipline :

Histoire et civilisations – histoire des mondes modernes, histoire du monde contemporain

**De l'Atlantique aux mers de Chine :
Rochefort port impérial au XIX^e siècle
(1793-1913)**

JURY :

Martine ACERRA

Walter BRUYÈRE-OSTELLS

Claire LAUX

Jean-François KLEIN

Bruno MARNOT

Sébastien MARTIN

Martine RAIBAUD

Professeure, Nantes Université, Présidente du jury

Professeur, Sciences Po Aix, Rapporteur

Professeure, Sciences Po Bordeaux, Rapporteur

Professeur, Université Bretagne Sud, Co-directeur de thèse

Professeur, La Rochelle Université, Directeur de thèse

Maître de conférences, Université Littoral Côte d'Opale

Maîtresse de conférences, La Rochelle Université

UNIVERSITÉ DE LA ROCHELLE

ÉCOLE DOCTORALE
EUCLIDE

Laboratoire Littoral ENvironnement et Sociétés (LIENSs)

THÈSE

présentée par :

Vincent MARIET

soutenue le 24 mars 2022

pour l'obtention du grade de Docteur de l'Université de La Rochelle

Discipline :

Histoire et civilisations – histoire des mondes modernes, histoire du monde contemporain

**De l'Atlantique aux mers de Chine :
Rochefort port impérial au XIX^e siècle
(1793-1913)**

JURY :

Martine ACERRA	Professeure, Nantes Université, Présidente du jury
Walter BRUYÈRE-OSTELLS	Professeur, Sciences Po Aix, Rapporteur
Claire LAUX	Professeure, Sciences Po Bordeaux, Rapporteur
Jean-François KLEIN	Professeur, Université Bretagne Sud, Co-directeur de thèse
Bruno MARNOT	Professeur, La Rochelle Université, Directeur de thèse
Sébastien MARTIN	Maître de conférences, Université Littoral Côte d'Opale
Martine RAIBAUD	Maîtresse de conférences, La Rochelle Université

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent en premier lieu à mes directeurs de thèse, Bruno Marnot et Jean-François Klein. Leur confiance, leur soutien et leurs nombreux conseils m'ont guidé au cours de ce travail au long cours, qui n'aurait d'ailleurs jamais pu voir le jour sans le soutien financier de l'Université de La Rochelle de 2017 à 2020.

Je remercie également, d'une part, Laurent Vidal et David Waterman pour m'avoir permis d'organiser colloques et journées d'études lors desquels j'ai eu l'occasion de communiquer sur mes travaux, d'autre part, Martine Raibaud, pour m'avoir recommandé auprès de l'Université du Liaoning à Shenyang, en Chine, où j'ai été recruté en tant qu'enseignant.

Un tel projet de recherche n'aurait pu être mené à son terme sans les conseils et la disponibilité des personnels des différents centres d'archives et bibliothèques que j'ai été amené à fréquenter à Rochefort, à La Rochelle et à Vincennes. Je remercie tout particulièrement Sylvie Talinaud Potier et Florence Chabrier du SHD Rochefort pour leur aide, de même que Marie Chouleur et Isabelle Garnier-Loussaut pour leur accueil.

Ce travail de thèse a été pour moi l'occasion de parcourir la France, de Caen à Châtellerauld en passant par Paris, Brest, Nantes ou encore Bordeaux. Je remercie à cette occasion toutes les personnes (beaucoup trop nombreuses pour être citées mais présentes dans mon esprit) qui m'ont accueilli, hébergé et soutenu au cours de ce travail.

La réalisation de cette thèse a été soutenue par le concours sympathique de Marylène Salm et Pascal Minot, Marine Michaud et Bastien Martinez, Charlotte Lamarque et Thomas Bleneau, Adeline Gatineau et Thomas Boutenegre, Delphine Pillet et Raj, David Lasmarrigues, Marie Villard, Céline Massé, Margaux Inocando, Hoa Nguyen, Aisi Chang et Cui Hong qui, toutes et tous, malgré la distance et la pandémie de Covid-19, ce sont toujours enquis de ma situation. Je les remercie de leur sollicitude.

Je suis également redevable de mes collègues et membres de l'université qui ont bien voulu m'accorder du temps et des conseils durant les premières années de doctorat : je pense notamment à Laëtitia Pichard, à Carina Sartori, à Thomas Plançon et à « Marcel ». Une pensée amicale pour toute l'équipe des doctorant(e)s de la FLASH qui ont contribué à ma motivation au sein du laboratoire CRHIA puis du LIENSs.

Enfin, je n'ai pas assez de mots pour remercier ma famille que j'ai trop souvent délaissée au profit de mon travail. Ils ont partagé avec patience et affection mes joies et mes découragements en me soutenant toujours dans mes choix. Je les remercie du fond du cœur.

ABRÉVIATIONS

ADCM : Archives départementales de la Charente-Maritime

ANOM : Archives nationales d'outre-mer

AMR : Archives municipales de Rochefort

BNF : Bibliothèque nationale de France

SGR : Société de Géographie de Rochefort

SHDMR : Service historique de la Défense – [Département] Marine Rochefort

SHDMV : Service historique de la Défense – [Département] Marine Vincennes

DM : Dépêche ministérielle

DT : Dépêche télégraphique

EMG : État-major général

EMF : État-major de la Flotte

PM : Préfet maritime

PV : Procès-verbal

AVERTISSEMENT

Pour des raisons de lisibilité et d'homogénéité, les dates du calendrier républicain indiquées dans les archives, de 1793 à 1806, ont été écrites, dans le corps du texte ainsi que dans les notes de bas de page, selon le modèle du calendrier grégorien.

INTRODUCTION

« La gare présente une animation extraordinaire, tous les trains amènent de nombreux réservistes. [...] Tous ces appelés : marins, coloniaux, fantassins [...] il n'a pas fallu moins de 3 trains pour embarquer la troupe et le matériel. Nos braves coloniaux sont partis [...]. Ce beau et vaillant régiment est enfant de Rochefort [...]. »

Le 2 août 1914, « par une journée brûlante », Pierre Loti, comme toute la population de Rochefort-sur-Mer, apprend la nouvelle : la mobilisation générale, annoncée la veille au soir, devient effective au matin dans toute la cité. Vêtu de sa tenue coloniale blanche, il prend le train pour La Rochelle en vue de retrouver son fils, artilleur, qui doit partir pour Paris dans la huitaine. Mais, se retrouvant dans l'impossibilité de trouver Samuel au milieu du flot de réservistes et de matelots s'agglutinant sur les quais de la gare rochelaise, Loti rentre finalement à Rochefort au bout de quelques heures par l'un des nombreux convois de soldats et d'approvisionnements mis en mouvement entre ces deux villes de la côte ouest-atlantique¹.

Neuf mois plus tôt, la ville-arsenal de Rochefort avait été déclarée comme ayant un « rôle militaire absolument terminé »². Pourtant, à la suite de l'intervention militaire française au Maroc, des navires rattachés à son port de guerre transportent des fonds destinés aux troupes d'occupation de ce pays jusqu'au mitan du premier conflit mondial³. La cité de Colbert, choisie comme « port d'attache, de carénage et de ravitaillement pour les bâtiments de la division navale détachée sur les côtes du Maroc »⁴ continue ainsi à assurer, au début de XX^e siècle, le « service des colonies » – ou « service colonial » – mis en place au XVIII^e siècle⁵.

Lorsqu'au début de l'année 1914, le croiseur *Cosmao* quitte la rade de l'île d'Aix à

1 LOTI Pierre, *Soldats bleus. Journal intime (1914-1918). Édition établie, présentée et annotée par Alain Quella-Villéger et Bruno Vercier*, Paris, Éditions de la Table Ronde, 1998, p. 40-42.

2 MAUBERGER Gaston, *Dans l'intimité de Pierre Loti (1903-1923). Témoignage inédit de son secrétaire particulier réuni et présenté par Alain Quella-Villéger*, Paris, Le Croît vif, Coll. « Témoignages », 2003, p. 172. Télégramme du président de la Chambre de Commerce de Rochefort Robert Cardes à Pierre Loti, à l'issue de la réunion du 10 novembre 1913 s'étant déroulée à Paris avec Pierre Baudin, ministre de la Marine.

3 SHDMR, Majorité générale (Campagnes), 1D3-237 – DM confidentielles n° 40 (1912) ; n° 22, n° 28 et n° 32 (1913) ; n° 2 et n° 16 (1914) ; n° 3 (1916).

4 TESSIER Jean-Alex, *Rochefort. Port Marocain*, Rochefort, Librairie Albert Ripé, 1913, p. 60.

5 Lire à ce sujet : MARTIN Sébastien, *Rochefort arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015.

destination de celle d'Agadir, il ne fait que concourir à l'apposition de la marque de « l'impérialisme à la française » sur le royaume chérifien confronté à la colonisation⁶. Impliqué dans l'expansion de l'empire ultramarin, le port de Rochefort participe ainsi à ce que Jacques Thobie définit comme un « *large phénomène historique touchant au développement de l'influence et à la politique d'expansion des pays capitalistes fortement industrialisés* »⁷. Le contexte des crises marocaines, discordes coloniales par excellence annonçant le choc des empires européens lors de la Grande Guerre⁸, met parallèlement en lumière la situation singulièrement désolante dans laquelle se trouve l'arsenal de Rochefort à la fin de la Belle Époque. En 1912, ce ne sont sur l'eau que « *vaisseaux en bois désarmés depuis trente ans [...] qui remplissent uniquement l'office de quais d'accostage – où du reste n'accoste personne. À terre, la moitié des cales sont vides, les grues ne soulèvent rien [...]. Avec la note d'exotisme que donnent les roseaux de la rivière, et, en été, la couleur jaune de l'herbe, on croirait voir un village nègre plutôt qu'un arsenal maritime* »⁹. Cette description peu flatteuse du port-arsenal charentais fait pourtant écho à une longue activité navale et coloniale.

Loin d'avoir été mise à l'écart de l'« impérialisation du monde » au long XIX^e siècle, Rochefort en est au contraire une des composantes à l'instar des autres arsenaux français mais aussi des ports de guerre étrangers comme Portsmouth, Chatham, Ferrol ou encore Cadix. Si aux lendemains du Premier Empire, certains membres du gouvernement français se demandent à quoi peut servir une marine militaire¹⁰, les « modernes » barons Portal et Tupinier, l'un ministre de la Marine et des Colonies de 1818 à 1821, l'autre directeur des Ports et Arsenaux de 1823 à 1842, promeuvent l'étude et l'usage de la machine à vapeur dans les ports de guerre. En suivant les préconisations du général d'artillerie Paixhans et les idées de l'ingénieur Hubert à Rochefort, la Restauration lance rapidement la « révolution navale »¹¹.

Mais c'est bien le Second Empire qui offre à la cité charentaise son renouveau, en s'appuyant sur les bases posées par la Monarchie de Juillet. Après la guerre de 1870, malgré

6 D'après le surtitre fort à propos présent sur la partie supérieure de la couverture de l'ouvrage dirigé par Jacques Thobie et rédigé en collaboration avec René Girault et Jean Bouvier, *La France impériale 1880-1914*, Paris, Mégreilis, Coll. « Chemins d'Aujourd'hui », 1982 ; et selon le chapitre III de cet ouvrage, « Impérialisme et colonisation : la proche Afrique du Nord », p. 103-153.

7 *Ibid.*, p. 11.

8 *Ibid.*, « les contradictions entre impérialismes nationaux évoluent du compromis à la tension, du marchandage au conflit, préparant la première guerre mondiale » (cf. quatrième de couverture) ; voir également, sur les crises marocaines et les relations impériales franco-britanniques, WEBER Jacques, *Le siècle d'Albion. L'Empire britannique au XIX^e siècle (1815-1914)*, Paris, Les Indes savantes, 2011, p. 651-656.

9 BERNAY Henri, *Pour avoir une marine de guerre*, Paris, Pierre Roger & Cie, 1912, p. 185-186 ; aussi cité dans, en ce qui concerne les réflexions en rapport avec nos travaux, MOTTE Martin, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004, p. 626.

10 *Ibid.*, p. 579 ; OBÉISSART Gaëtan, « Une marine militaire pour quoi faire ? Ce qu'en disent les députés de la Restauration à la tribune du Palais-Bourbon », dans *Chronique d'histoire maritime*, n° 86, juin 2019. Article rédigé d'après ses travaux de thèse commencés en 2016 et toujours en cours à l'Université de Lille, sous la direction de Sylvie Aprile et Jean de Préneuf et s'intitulant « La marine française de 1815 à 1848 ».

11 GRISET Pascal, *400 ans d'innovation navale*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2017, p. 83-84.

la mise sur la sellette du port de guerre à quatre reprises et à trois décennies d'intervalle (1872 et 1877, 1909 et 1913)¹², la Troisième République offre à Rochefort-sur-Mer – à la faveur de la relance de la colonisation à partir des années 1880 – un répit d'une trentaine d'années avant que le Parlement ne décide finalement de fermer son arsenal, après le premier conflit mondial.

C'est à partir de la Deuxième République que Rochefort prend l'orientation qui reste ensuite la sienne jusqu'au premier quart du XX^e siècle. En 1849, la Commission d'enquête sur la Marine préconise en effet de spécialiser Rochefort (ainsi que Lorient) dans la construction des frégates et des bâtiments légers tandis que Brest et Cherbourg doivent se concentrer dans l'armement pour l'outre-mer et Toulon dans la réserve de temps de guerre¹³. Si la construction des navires de la Royale justifie l'existence de l'arsenal de Rochefort depuis la fin du XVII^e siècle, elle n'est plus au XIX^e siècle la seule condition indispensable au maintien de la base charentaise. La création de régiments de troupes spécialisées destinées à intervenir dans les colonies joue une part croissante dans la décision de garder ouvert l'établissement charentais.

En 1854, les troupes de Marine, créées en 1822, sont réorganisées en quatre régiments, chacun étant rattaché à un port de guerre métropolitain¹⁴. Rochefort accueille par conséquent le « Grand Trois » dans deux casernes distinctes de celles des équipages de la flotte et de la gendarmerie maritime¹⁵. En croissance exponentielle du fait des guerres coloniales du XIX^e siècle, l'intervention de ces hommes au travers des empires constitue un phénomène global où s'entrecroisent les considérations militaire, politique, diplomatique et culturelle¹⁶. Logés dans les ports-arsenaux, utilisés en tant qu'outils de mise en œuvre de la politique coloniale et détachés auprès des consulats dans les plus lointaines périphéries impériales, les hommes de l'infanterie de Marine circulent au sein des empires coloniaux impliqués dans le processus de mondialisation voire de globalisation¹⁷.

12 Voir à ce propos NOFFICIAL Sébastien, *Le Parlement et la marine de guerre en France (1871-1914)*, thèse en Histoire, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2015.

13 BATESTI Michèle, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, Vincennes, Service historique de la marine, t. 1, 1997, p. 62.

14 GIRY Geneviève (dir.), *Les troupes de marine 1622-1984*, Paris-Limoges, Charles-Lavauzelle, 1986, p. 40 : 1^{er} régiment à Cherbourg (colonie de service principale : Martinique), 2^e régiment à Brest (colonies de service principales : Guadeloupe et possessions océaniques), 3^e régiment à Rochefort (colonie de service principale : Guyane), 4^e régiment à Toulon (colonies de service principales : Algérie et territoires en Afrique). Sur l'historique des troupes de la Marine jusqu'à la Restauration, lire LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales d'Ancien Régime, fidelitate per mare et terras*, Paris, SPM, 2015.

15 BATESTI Michèle, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, Vincennes, Service historique de la marine, t. 2, 1997, p. 583.

16 FRÉMEAUX Jacques, *De quoi fut fait l'empire. Les guerres coloniales au XIX^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2010. Voir également KLEIN Jean-François et al., *Atlas des empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Autrement, 2018.

17 FRÉMEAUX Jacques, *Les empires coloniaux. Une histoire-monde*, Paris, CNRS Éditions, 2012. Voir aussi BODART Benoît, *Les Marsouins et les Bigors de 1880 à 1914. Étude anthropologique et prosopographique*, thèse en histoire contemporaine, tapuscrit, sous la dir. d'Hubert Heyriès, Université de Montpellier-Paul-Valéry, 2017, p. 450-453.

Si comparé à Brest et à Toulon, l'importance de l'arsenal de Rochefort n'est plus ce qu'elle était au XVIII^e siècle, sa position sur la côte atlantique reste cependant avantageuse pour assurer les relations avec les colonies en Amérique, en Afrique et dans l'océan Indien. Sous la Restauration, pour redresser la Marine, le baron Portal adopte alors une politique très « colbertienne »¹⁸, en préconisant la mise en valeur des colonies, le développement du grand commerce et donc le nouvel essor d'une flotte de guerre. À Rochefort mais aussi dans les autres arsenaux, cette politique se concrétise – outre dans le domaine de la construction navale – sous la forme d'un service colonial régulier mis en place entre la métropole et les possessions ultramarines de la France. La cité de Colbert devient dans le même temps, dans les années 1820, le premier port de lutte contre la traite négrière, coopérant au besoin avec la *Royal Navy* croisant au large des comptoirs sénégalais¹⁹. Si le passage du baron Portal au ministère de la Marine et des Colonies est court, il s'avère néanmoins décisif pour relancer l'activité navale et coloniale de la France et par conséquent celle des ports-arsenaux.

L'arsenal de Rochefort, fondé en 1666 sur la rive droite de la Charente à 10 kilomètres à vol d'oiseau de son embouchure, n'est pas de prime abord installé sur un terrain propice à son développement. Planté en contrebas du plateau calcaire accueillant la ville, entouré de grandes étendues de marais insalubres en amont comme en aval, il doit obéir à des conditions naturelles contraignantes. Dès le XVIII^e siècle, des critiques se font jour envers le choix de ce lieu apparaissant *a posteriori* comme peu pertinent à l'établissement d'une base navale, « dont le profil [est] rapidement en décalage avec l'évolution des navires de guerre »²⁰. À la fin du siècle des Lumières, la grande époque de l'arsenal-modèle de Louis XIV est bien loin. Pourtant, le site, localisé au Midi de l'Atlantique, n'est pas sans atouts. L'immense espace libéré suite à l'assèchement de la plus grande partie du marais à la veille de la Révolution autorise Rochefort à étendre ses infrastructures portuaires jusqu'au XX^e siècle. L'utilisation des machines à vapeur et l'arrivée du chemin de fer vont contribuer à désenclaver l'arsenal.

La Marine, qui dispose à l'embouchure de la Charente d'une rade s'étendant jusqu'à l'île d'Aix, connaît les avantages et les inconvénients de cette dernière. Elle n'en reste pas moins le point central de l'armement et du désarmement des navires de guerre entre Nantes et Bayonne. À l'abri derrière les îles de Ré et d'Oléron, gardée des puissantes houles atlantiques,

18 D'après l'expression de Nicolas Mioque et selon les *Mémoires du baron Portal [...] contenant ses plans d'organisation de la puissance navale de la France*, Paris, Librairie d'Amyot Éditeur, 1846, p. 42 et p. 44.

19 DELMON Romain, « Rochefort, base arrière de la répression de la traite négrière durant la première moitié du XIX^e siècle », dans AUGERON Mickaël et CAUDRON Olivier (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2012, p. 247-250. Voir aussi, sur ce sujet, MARNOT Bruno et SAUZEAU Thierry « Les derniers feux de la traite sous la Restauration », dans LE MAO Caroline (dir.), *Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, Bayonne. Mémoire noire. Histoire de l'esclavage*, Bordeaux, Mollat, 2020, p. 117-134.

20 MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 20.

protégée par des forts, elle est un lieu de mouillage propice aux bâtiments devant mener à bon port, au-delà des mers européennes, hommes, femmes et enfants. Mais, au tournant du XX^e siècle, supplantée par le port en eau profonde de La Pallice à La Rochelle, « *l'une des plus belles rades* »²¹ de la Marine ne devient pas un établissement maritime de classe mondiale. Le chemin de fer, qui suscite de grands espoirs au sein des autorités de Rochefort, n'est pas suffisant pour repositionner sur le long terme le port-arsenal au sein de la stratégie navale et coloniale de l'État. Pourquoi le redéploiement impérial du XIX^e siècle n'a-t-il pas plus joué en faveur de Rochefort malgré sa position géographique favorable d'un point de vue global ? En effet, situé à mi-chemin entre les flux du golfe de Gascogne menant à l'Atlantique-Sud et au-delà et ceux menant vers le nord de l'Europe, l'avant-port de Rochefort offre un accès direct aux routes maritimes des empires coloniaux. L'*hinterland* charentais permet d'approvisionner – en plus de l'arsenal – les navires, les soldats et les colonies les plus lointaines. La Saintonge est un pays fertile tandis que l'Aunis, « *la plus petite province de France [...], produit bon blé et beaucoup de vin [...], il y a des prairies qui nourrissent beaucoup de bétail [...]. Comme il y a plusieurs ports, le pays est riche et commerce principalement en eau-de-vie* »²².

Ce panorama de deux siècles permet de remettre en perspective l'historiographie de Rochefort vis-à-vis de son arsenal et de son environnement. Si la Marine y établit son « service des colonies » au début du XVIII^e siècle et que celui-ci est encore mentionné en tant que « service colonial » dans le premier quart du XX^e siècle²³, c'est bien parce que quelques avantages structurels ont pu être conservés et améliorés sur un temps long malgré les critiques de certains membres des gouvernements successifs. Napoléon III ne fait-il pas implanter à Rochefort un régiment de troupes de Marine et creuser dans son arsenal une nouvelle forme de radoub afin que la Royale puisse soutenir pleinement l'expansion de l'empire colonial ?²⁴

Colonisation et empire : deux termes qui apparaissent complémentaires au XIX^e siècle. Vu depuis Rochefort, le domaine ultramarin français voit sa superficie littéralement quadrupler en l'espace d'un siècle, dont 50 % sous le seul Second Empire. Aux colonies antillaises et guyanaise et aux comptoirs indiens et africains restitués à la France au début de la Restauration, il faut y ajouter à partir de la Monarchie de Juillet et jusqu'en 1870 les possessions du Pacifique et d'Asie. Phénomène d'ailleurs poursuivit plus qu'impulsé par la Troisième République. Jusqu'au Premier Empire, le domaine d'action de la flotte rattachée à

21 MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 21.

22 JOANNE Adolphe-Laurent, *La Charente-Inférieure au XIX^e siècle*, Saintes, Les Chemins de la Mémoire Éditeur, Coll. « Mémoire », 1979 [1896], p. 99-103.

23 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1097 – DT du 12 juillet 1912, concernant une grève des inscrits maritimes à Nantes qui empêche le départ à destination de cette ville du vapeur *Loire*.

24 ANCEAU Éric, *Napoléon III. Un Saint-Simon à cheval*, Paris, Tallandier, Coll. « Texto », 2012, p. 268-273. Voir aussi BARJOT Dominique et KLEIN Jean-François (dir), *L'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, Paris, Hémisphères Éditions, Coll. « Mers & Empires », 2022. En cours d'édition.

Rochefort est essentiellement centré sur le monde atlantique (avec la Louisiane et Saint-Domingue jusqu'en 1803). En 1913, sous la Troisième République, les navires et les hommes interviennent dans le monde entier : dans les Amériques, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Saint-Martin, en Guadeloupe, en Martinique, en Guyane ; dans le Pacifique, à Tahiti, aux Nouvelles-Hébrides, en Nouvelle-Calédonie ; en Asie, en Cochinchine, en Annam, au Tonkin, au Cambodge, au Laos, à Kouang-Tchéou-Wan, dans les concessions en Chine et dans les comptoirs en Inde²⁵ ; en Afrique, à La Réunion, à Mayotte, à Madagascar, à Djibouti, au Gabon, à Congo, au Cameroun, au Dahomey, au Oubangui-Chari, au Tchad, au Niger, en Côte-d'Ivoire, en Guinée, au Sénégal, au Soudan, en Algérie, en Tunisie ou encore au Maroc. Des rivages charentais aux mers asiatiques en passant par les littoraux africains et américains, la présence rochefortaise est constante. À cet égard, le port-arsenal de Rochefort constitue sans aucun doute un maillon entre les deux moments impériaux des XVIII^e et XX^e siècles.

Temps de révolutions mais aussi de modernisation, le XIX^e siècle voit le monde entrer dans la première véritable mondialisation²⁶. Les Français sont toujours plus nombreux à pouvoir goûter les denrées issues de l'empire colonial, même dans les régions les plus éloignées des villes portuaires²⁷. L'abolition du système de l'Exclusif en 1848 et la signature du premier traité de libre-échange entre la Grande-Bretagne et la France en 1860 entérinent la fin du « système atlantique » du siècle précédent, à l'agonie depuis la Restauration²⁸. Si les colonies restent au cœur des rivalités européennes, elles n'entraînent pas de conflits entre grandes puissances comparables à la guerre de Sept Ans (1756-1763). L'effort rochefortais de « *renouvellement de la flotte, de la modernisation de ses structures, de la rationalisation de l'outil et de l'approvisionnement* »²⁹, pour paraphraser Sébastien Martin, demeure ainsi bien réel au XIX^e siècle. La Marine et les Colonies relevant du même ministère jusqu'en 1894, l'extension de l'empire colonial incombe donc en grande partie aux ports-arsenaux de France.

Si Rochefort tire indéniablement profit de ces phénomènes, il doit aussi faire face à bien

25 En Chine : Shanghai, Canton (Guangzhou), Hankou (Wuhan), Tientsin (Tianjin) et Pékin (Beijing) ; dans l'Inde française : Chandernagor, Pondichéry, Yanaon, Karikal et Mahé.

26 BAYLY Christopher A., *La naissance du monde moderne (1780-1914)*, traduit de l'anglais par Michel Cordillot. Paris, Les Éditions de l'Atelier – Le Monde diplomatique, 2007 [2006] ; MARNOT Bruno, *La mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 8.

27 GRONDIN Reine-Claude, *L'Empire en province. Culture et expérience coloniales en Limousin (1830-1939)*, Toulouse, PUM, Coll. « Tempus », 2010. RAIBAUD Martine et SOUTY François (dir.), *Europe-Asie. Échanges, éthiques et marchés (XVII^e-XXI^e siècles)*, Paris, Les Indes savantes, 2004. Voir également PERRY Laurence, « Les boissons de "salon" : thé, café, chocolat », *Revue d'Alsace* [En ligne], 137 | 2011, mis en ligne le 01 septembre 2014, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1262>. Lire aussi KLEIN Jean-François, « Soyeux lyonnais et conquête du marché chinois (1843-1873) » dans CÉSARI Laurent et VARACHIN Denis (dir.), *Les relations franco-chinoises au XX^e siècle et leurs antécédents*, Arras, Artois Presses Université, 2003, p. 105-128.

28 MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, 2011, p. 325.

29 MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 24.

des menaces. La continuité des liens coloniaux avec le XVIII^e siècle étant évidents, les bornes chronologiques sélectionnées se calquent par conséquent sur la période – à cinq années près – de ce que l'historien britannique Éric Hobsbawm définit comme le « long XIX^e siècle »³⁰. L'année 1793 marque, quatre ans après la prise de la Bastille, le début de notre étude. Aux lendemains de la révolte de Saint-Domingue, au moment où « *le retour au statu quo ante se révéla impossible* »³¹, les troubles sur l'île américaine portent un rude coup au Service des colonies de Rochefort tout en mettant en évidence les limites du système atlantique³². Mais le réaménagement de l'arsenal effectué sous l'impulsion de l'ingénieur Pierre Toufaire peu avant la Révolution lui permet de rester une base opérationnelle efficace. Des navires, avec à leur bord troupes et approvisionnements, sont en effet expédiés vers l'Inde et les îles du Vent alors même que la guerre et la Terreur s'abattent sur la France³³. Le port charentais devient ainsi, pour un temps, « *le grand arsenal de la République* », alors que les royalistes ont livré Toulon aux Anglais et que le port de Brest est soumis au blocus britannique³⁴. De fait, le Service des colonies de Rochefort continue à accomplir ce pour quoi il a été créé, à savoir assurer la logistique coloniale. Plus d'un siècle plus tard, l'année 1913 marque, quant à elle, la limite chronologique de nos travaux. Cette date fait s'arrêter le Rochefort colonial à la veille de la Première Guerre mondiale, au moment où « *l'arsenal est sauvé* »³⁵, du moins temporairement.

Les années 1909-1913 sont en effet éprouvantes pour la municipalité rochefortaise. Même si l'arsenal continue à pourvoir à ses missions de ravitaillement et de relève des troupes dans l'empire colonial, le contraste est alors saisissant lorsqu'on compare avec la dernière décennie du XIX^e siècle, quand Rochefort était encore un carrefour de la « Coloniale ». En 1900, le passage des troupes de Marine au ministère de la Guerre à la faveur de l'expédition de Chine porte un rude coup de boutoir à l'activité ultramarine de l'arsenal. Si les opérations dans les colonies se poursuivent formellement, ce sont bien les ports de guerre de Brest et avant tout de Toulon qui incarnent définitivement la vocation coloniale voire impérialiste de la France³⁶.

30 Le « long XIX^e siècle » s'étend sur 125 années entre 1789 et 1914. Cette période est marquée, selon Éric Hobsbawm, par les conflits issus de la Révolution. Trois de ses ouvrages couvrent cette extension où il y développe ses concepts : *L'Ère des révolutions : 1789-1848*, Paris, Fayard, 1970 ; *L'Ère du capital : 1848-1875*, Paris, Fayard, 1978 ; et *L'Ère des empires : 1875-1914*, Paris, Fayard, 1989.

31 SOLÉ Jacques, *Les révolutions de la fin du XVIII^e siècle aux Amériques et en Europe (1773-1804)*, Paris, Le Seuil, 2005, p. 110 ; également cité dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 25.

32 VIDAL Cécile, « Introduction : Le(s) monde(s) atlantique(s), l'Atlantique français, l'empire atlantique français », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, t. 96, n° 362-363, 1^{er} semestre 2009, p. 11.

33 SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Bureau des ports), 1A82 et 1A85 – DM concernant l'envoi de la *Nourrice* pour ravitailler Pondichéry, f° 39, le 5 février 1793 et de l'*Espoir* avec 100 hommes pour l'île de France, f° 41, le 9 février 1793 ; DM concernant l'envoi de la *Prévoyante* avec 400 hommes pour les îles du Vent, f° 11, le 23 octobre 1793. Concernant l'opérationnalité de Rochefort au cours de la Révolution, voir ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 97.

34 JOUANNET Gérard (dir.), *Charente, fleuve et symbole*, Paris, Le Croît vif, 1992, p. 107.

35 LOTI Pierre, *op. cit.*, p. 25.

36 AGULHON Maurice (dir.), *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 2004 [1980].

Les deux bornes chronologiques de notre étude, si elles ont le mérite de délimiter un sujet éminemment complexe et s'étalant sur une période longue, n'imposent pas pour autant un « début » et une « fin » irrévocables du Rochefort colonial. Si la grande affaire du temps de la Révolution concerne Saint-Domingue, c'est la guerre du Rif au Maroc qui occupe les esprits coloniaux après la Grande Guerre. Dans l'entre-deux-guerres, ce sont aussi les conflits près des concessions françaises en Chine qui mobilisent les troupes coloniales et les canonnières stationnées en France et en Asie, le 3^e RIC ne quittant la ville-port de Rochefort qu'en 1946³⁷.

Dans le cas qui nous intéresse ici, le long XIX^e siècle s'avère être une période d'émergence d'un monde colonial certes différent mais s'inscrivant néanmoins dans la continuité des colonisations entamées au siècle des Lumières. Plus asiatique et africain et beaucoup moins américain, la conquête d'une partie de l'Asie et de l'Afrique et leur mise en valeur constituent le fil rouge de l'entreprise coloniale puis impériale de ce siècle, alors même que l'État prend possession, administre, aménage et défend les colonies. Du point de vue de Rochefort mais aussi des autres arsenaux, l'ouverture du canal de Suez en 1869 accélère le souffle visant à la mise en domination du monde. En conséquence, le « service colonial » effectué par les troupes de Marine en garnison métropolitaine demeure jusqu'au XX^e siècle.

Avant d'aller plus avant dans la réflexion, il nous faut définir les deux mots-clés de notre étude, déjà cités à de nombreuses reprises, à savoir « garnison » et « empire ». Employé de manière récurrente bien avant l'installation du « Grand Trois » à Rochefort, le terme « garnison » est issu d'une longue histoire militaire remontant à l'Antiquité. Une garnison est « *un corps de troupes qu'on met dans une place, dans une forteresse pour la défendre [...] caserné dans une ville* »³⁸. Ces troupes ont vocation à « *y séjourner quelque temps* » et à transformer la place en un « *lieu de séjour* », où se développe une « *vie de garnison* »³⁹. Cela provoque par conséquent l'installation d'un hôpital, d'une armurerie, d'un service des subsistances chargé d'approvisionner en nourriture et en vêtements les hommes et de toutes les infrastructures nécessaires permettant d'accueillir correctement des milliers d'hommes. Une vie économique et de loisirs urbains s'y développe ainsi tandis que les églises demeurent des points d'attraction de la population dans des villes administrées par une Marine restant profondément attachée aux traditions religieuses. Dans le cas de Rochefort, l'espace dévolu aux troupes est progressivement rationalisé, avec des casernes bâties à proximité immédiate de l'arsenal, des voies carrossables puis à partir du Second Empire, non loin du chemin de fer.

37 DUFOUR Pierre, *3^e Régiment d'infanterie de Marine*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1995, p. 13.

38 Selon les exemples métropolitain et colonial donnés dans BARBOU Alfred, *Les Trois Républiques françaises. Histoire populaire de la République en France*, Paris, Librairie universelle d'Alfred Duquesne, 1879 ; et WEISGERBER Frédéric, *Trois mois de campagne au Maroc : étude géographique de la région parcourue*, Paris, Ernest Leroux Éditeur, 1904.

39 LITTRÉ Émile, *Dictionnaire de la langue française*, Paris, Librairie Hachette et Cie, t. 2, 1874, p. 1839.

Au XIX^e siècle, les arsenaux de la *Royal Navy* sont clairement des modèles. Dans le contexte de la *Pax Britannica*, les dirigeants français successifs, de Louis XVIII à Napoléon III en passant par Charles X et Louis-Philippe, cherchent à hisser la Marine au rang de « brillant second » de l'Empire britannique, notamment comme outil de politique extérieure. Ce terme, « empire », se doit d'être explicité. Matrice des problématiques du XIX^e siècle, il s'apparente à un *imperium*, « soit l'imposition d'un ordre qui résulte de l'obéissance à une autorité suprême, associant étroitement pouvoir militaire et pouvoir civil ». Cette association implique ainsi « la vocation universelle de ce pouvoir, qui ne peut se limiter à un territoire restreint, ou à une seule nation, mais regroupe, sous une même domination, une juxtaposition de peuples ». La « construction ainsi édifiée est nécessairement opérée, parachevée, et maintenue par l'usage ou du moins la démonstration de la force des armes ». Si la forme de gouvernement qu'est l'empire ne repose pas sur les principes de liberté et de nationalité, ce dernier est néanmoins porteur de culture voire de civilisation⁴⁰. C'est là toute la problématique de la fameuse « mission civilisatrice » qui se pose. Troupes, administrateurs, notables, médecins, religieux, colons et leurs familles, *etc.* constituent les différents acteurs impliqués dans la mise en place de l'empire et ce, dès le début du XIX^e siècle. Ils s'intègrent dans un système impérial en constitution en se déplaçant de colonie en colonie, au gré des besoins et des mutations, en s'affranchissant de plus en plus de la métropole, le « cœur » de l'empire.

La question se pose alors de l'articulation entre nation et empire en général, en particulier dans les formations politiques qui tiennent à la fois des deux, comme les empires coloniaux britannique et français de la fin du XVIII^e au XX^e siècle. L'État-nation constitue-t-il une partie comme une autre de l'assemblage impérial ? Ou peut-il être considéré comme la tête pensante et comme l'instance englobante de l'empire ? De fait, si la présence de l'empire au sein de la métropole semble évidente dans le cas britannique, elle n'est pourtant pas en reste en France. Si du point de vue de l'État-nation, l'empire existe comme un décor en coulisse, au mieux comme un multiplicateur de puissance ; du point de vue des périphéries coloniales, l'État-nation ne représente que le lointain principe de l'expansion d'une domination étrangère⁴¹. Assurer des relations régulières avec les possessions ultramarines passe par conséquent par l'établissement de voies maritimes sûres, de ports d'escale et de dépôts d'approvisionnement.

Maritimiste, notre sujet se focalise avant tout sur les flux logistiques au départ de la France. Si les arrivées puis les actions aux colonies peuvent être évoquées pour appuyer telle

40 FRÉMEAUX Jacques, *Les empires coloniaux. Une histoire-monde*, Paris, CNRS Éditions, 2012, p. 15-17. Voir aussi KLEIN Jean-François et LAUX Claire (dir.), *Sociétés impériales en situations coloniales. Afrique, Asie, Antilles (années 1850-années 1950)*, Paris, Ellipses, 2012 et SINGARAVÉLOU Pierre (dir.), *Les Empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Seuil, 2013.

41 Sur la notion d'empire, lire BURBANK Jane et COOPER Frederick, *Empires. De la Chine ancienne à nos jours*, traduit de l'anglais par Christian Jeanmougin, Paris, Payot, 2011, p. 23-27.

ou telle analyse concernant la métropole, elles ne doivent pas faire perdre de vue l'objet global qu'est le « Service colonial ». Ce dernier met en effet en interaction navires, hommes, institutions et réseaux dans des espaces marins mêlant considérations politiques, militaires, économiques, sociales et sociétales. L'arsenal de Rochefort étant un des moteurs de ces relations comme d'ailleurs un lieu de mise en œuvre de la politique maritime et coloniale de la France au XIX^e siècle, l'établissement ne peut donc être isolé du contexte continental de son époque. En effet, les troupes de Marine de Rochefort ne sont pas seulement destinées à être regroupées en garnison dans des villes littorales mais interviennent aussi profondément à l'intérieur des terres. Elles passent ainsi de Pékin (1860) à Bazeilles (1870), de Fès (1912) à Rossignol (1914) ou encore de la Marne à Salonique (1916)⁴².

La complexité de la logistique coloniale conduit par conséquent à croiser les sources et à mettre en perspective les problématiques françaises et étrangères, d'autant plus lorsque les troupes de Marine sont amenées à coopérer avec les *Royal Marines* britanniques, en particulier en Chine. Présenter et analyser le fonctionnement du service colonial et de toutes ses composantes amène à prendre en compte en premier lieu l'État – le décideur – puis la Marine en elle-même vis-à-vis de l'évolution de la technologie et des techniques, de l'économie du pays et de ses ressources. Comme au XVIII^e siècle⁴³, la Marine est partie prenante des réseaux économiques locaux, nationaux voire internationaux afin de pourvoir aux nécessités de toute nature engendrées par les conquêtes et l'administration en outre-mer.

Du point de vue de l'état de l'art, la question du ravitaillement colonial au XIX^e siècle n'est pas une complète inconnue. En plein renouveau depuis une quinzaine d'années, le sujet est jalonné de plusieurs études qui peuvent constituer une base de travail solide. Les bilans historiographiques publiés en 2010 au sein de la *Revue d'histoire maritime* puis dans un ouvrage conséquent à la suite des congrès du Groupement d'Intérêt Scientifique (GIS, créé en 2005) d'histoire maritime en 2013 et en 2016⁴⁴, montrent que si la connaissance progresse sur certains points, certaines lacunes demeurent. Les détails des opérations de soutien aux colonies font indéniablement partie de celles-ci. Faire un panorama de l'historiographie permet ainsi de contextualiser une approche permettant de croiser plusieurs champs d'études.

En ce qui concerne les travaux portant sur les marines de guerre, les approches ont été profondément renouvelées depuis les premières publications du milieu du XIX^e siècle. Les

42 Pour le récapitulatif de la totalité des engagements du 3^e RIM / 3^e RIC, voir DUFOUR Pierre, *op. cit.*, p. 140.

43 PLOUVIEZ David, *La marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*. Pour Rochefort en particulier, ses constructions navales et les colonies, voir ACERRA Martine et MARTIN Sébastien, *op. cit.*

44 « La recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation », *Revue d'histoire maritime*, n° 10-11, 2010 ; « La recherche en histoire maritime : enjeux, objets et méthodes », *2^e congrès du GIS d'histoire maritime*, Université de Nantes, 26-28 juin 2013 ; GIS D'HISTOIRE MARITIME, *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours. Enjeux, objets, méthodes*, Paris, PUPS, 2016.

travaux d'Auguste Thomazi, de Philippe Masson et de José Muracciole dans les années 1950-1960 ont relancé les études concernant les flottes napoléoniennes et leurs marins⁴⁵. Mais c'est surtout depuis la fin des années 1980, sous l'impulsion de Jean Meyer, que le renouvellement de l'histoire maritime et de ses approches a été le plus fort⁴⁶. La Marine du XIX^e siècle est maintenant bien connue pour ses navires – vecteurs indispensables au transport des troupes et cœur du système naval – et ses techniques⁴⁷, ses missions scientifiques et médicales⁴⁸ ainsi que ses bagnes et pénitenciers tant en métropole qu'aux colonies⁴⁹. Les travaux de thèse de Michèle Battesti constituent un apport considérable à la connaissance du fonctionnement des arsenaux sous le Second Empire et plus largement pour l'ensemble du XIX^e siècle. Elle ouvre alors la voie à des études monographiques puis comparatives portant sur les marines des deux empires napoléoniens⁵⁰. L'étude des troupes est aussi en plein renouvellement depuis peu⁵¹, tandis que celle de l'évolution des arsenaux, approchés au travers des exemples particuliers de Toulon, Brest, Lorient ou encore Cherbourg⁵², permet de les relier aux problématiques

45 GUÉRIN Léon, *Histoire maritime de France. Marine contemporaine de 1784 à 1848*, Paris, Société bibliophile, 1849 ; FROND Victor, *Histoire de la marine française au XIX^e siècle*, Paris, Plon et Lemerrier, 2 vol., 1868 ; CHEVALIER Édouard, *Histoire de la marine française de 1815 à 1870*, Paris, Hachette, 1900 ; THOMAZI Auguste, *Napoléon et ses marins*, Paris, Berger-Levrault, 1950 ; MASSON Philippe et MURACCIOLE José, *Napoléon et la marine*, Paris, Peyronnet, 1968 ; le renouvellement intervient avec notamment ACERRA Martine et MEYER Jean, *Marines et Révolution*, Rennes, Ouest-France, 1988.

46 ACERRA Martine, HAUDRÈRE Philippe, VERGÉ-FRANCESCHI Michel et ZYSBERG André, « Jean Meyer, et le renouveau de l'histoire maritime », dans ACERRA Martine, POUSSOU Jean-Pierre, VERGÉ-FRANCESCHI Michel et ZYSBERG André (dir.), *État, Marine et Société*, Paris, PUPS, 1995, p. 11.

47 ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française 1661-1815*, op. cit. ; MASSON Philippe et ACERRA Martine, *La révolution maritime du XIX^e siècle*, Vincennes, SHM / Charles-Lavauzelle, 1987 ; ACERRA Martine, *Voiles et voiliers au début du XIX^e siècle*, Paris, Éditions du May, Coll. « Voiliers des côtes de France », 1992 ; MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, Paris, Charles-Lavauzelle, t. 1 (« L'ère de la voile ») et t. 2 (« De la vapeur à l'atome ») 1992 [1981 et 1983] ; ou plus récemment encore, GRISET Pascal (dir.), *400 ans d'innovation navale*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2017.

48 BONNEUIL Christophe, *Des savants pour l'Empire. La structuration des recherches scientifiques coloniales au temps de « la mise en valeur des colonies françaises »*, Paris, Éditions de l'ORSTOM, Coll. « Études et Thèses », 1991 ; CHAPUIS Olivier, *À la mer comme au ciel. Beutemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Paris, PUPS, 1999 ; JENNINGS Eric T., *À la cure, les coloniaux ! Thermalisme, climatisme et colonisation française, 1830-1962*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2011 ; POUGET Benoît, *Un choc de circulations. La puissance navale française face au choléra en Méditerranée, 1831-1856*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2020 ainsi que ses nombreux travaux portant sur les épidémies.

49 MICHELOT Jean-Claude, *La guillotine sèche. Histoire du bagne de Cayenne*, Paris, Fayard, 1981 ; JAMBUT Monique, *Le pénitencier de Saint-Martin-de-Ré. De 1685 à nos jours*, Prahecq, Éditions Patrimoines & Médias, 1998 ; BARBANÇON Louis-José, *L'Archipel des forçats. Histoire du bagne de Nouvelle-Calédonie (1863-1931)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2003 ; KALIFA Dominique, *Biribi. Les bagnes coloniaux de l'armée française*, Paris, Perrin, 2009 ; MICHEL Pierre, *Le temps des bagnes 1748-1953*, Paris, Éditions Tallandier, Coll. « Texto », 2017 ; ceci sans compter les très récents travaux menés actuellement par Linda Amiri dans le cadre du projet de recherche collectif « Bagnes de Guyane ».

50 BATESTI Michèle, *La Marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies*, Paris, Éditions du May, 1993. BATESTI Michèle, *La Marine de Napoléon III*, op. cit. ; LÉVÊQUE Pierre, *Histoire de la Marine du Consulat et de l'Empire*, Paris, Éditions historiques Teissèdre, 2014 ; et aussi BOUDON Jacques-Olivier (dir.), *La Marine sous le Premier et le Second Empire*, Paris, Éditions SPM, Coll. « Institut Napoléon », 2017.

51 LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales d'Ancien Régime*, op. cit. ; et la récente thèse de BODART Benoît, *Les Marsouins et Bigors de 1880 à 1914. Étude anthropologique et prosopographique*, op. cit.

52 AGULHON Maurice, *Une ville ouvrière au temps du socialisme utopique. Toulon de 1815 à 1851*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1977 ; LE BOUËDEC Gérard, *Le port et l'arsenal de Lorient de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée, une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994 ;

d'intendance et d'approvisionnement des villes portuaires⁵³, ces dernières étant insérées au sein des flux de circulations et d'échanges monde de l'époque. Les réseaux économiques franco-britanniques sont à ce titre particulièrement illustratifs, en ce qui concerne par exemple la question du charbon anglais⁵⁴. La Marine touche également à tous les aspects de la diplomatie en participant notamment à la diffusion de la gastronomie, des usages et des mœurs de la « civilisation française » à travers les empires⁵⁵. Les engagements dans les espaces coloniaux et dans les périphéries impériales et les conséquences qui en découlent sont aussi très bien documentés depuis une vingtaine d'années⁵⁶. Enfin, la coopération entre la Marine et les compagnies maritimes a elle aussi été récemment approchée à plusieurs reprises⁵⁷. Le cas rochefortais peut être inséré avec pertinence au sein de toutes ces réflexions.

De même, les problématiques d'économie, de circulations et d'échange se sont

-
- ABÉGUILÉ-PETIT Catherine, *Marine et industrie en Bretagne : l'arsenal de Brest et les établissements sous-traitants aux XVIII^e et XIX^e siècles*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Jean-Yves Andrieux, Université de Rennes 2, 2002 ; PILET Marlène, *Arsenal & activités associées : les industries militaires à Cherbourg 1900-1939*, thèse d'histoire et civilisations, sous la dir. de Jean-Pierre Daviet, Université de Caen, 2008.
- 53 BOURNONVILLE Aurélien, *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765-1909). Un exemple de stabilité administrative*, thèse en Histoire, sous la dir. de Louis de Carbonnières, Université Lille 2, 2014 ; LE MAO Caroline et MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015.
- 54 CADIER Gabrielle, « Les conséquences du traité de 1860 sur le commerce franco-britannique », dans *Histoire, économie et société*, n° 3, 1988, p. 355-380 ; PÉREZ Liliane, « Technique, économie et politique entre la France et l'Angleterre (XVII^e-XIX^e siècles) », dans *Documents pour l'histoire des techniques*, n° 19, 2010, p. 9-29.
- 55 BUCHET Christian, MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *La puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004 ; SALKIN-LAPARRA Geneviève, *Marins et diplomates. Les attachés navals français, 1860-1914*, Vincennes, SHM, 1990 ; DELMON Romain, *Géostratégie et diplomatie française sur les littoraux antillais et nord-américains : étude de la Division Navale de l'Atlantique-Nord, 1885-1888*, mémoire de maîtrise d'Histoire, sous la dir. de Mickaël Augeron, Université de La Rochelle, 2003 ; BARBIER Hervé, *La Division navale d'Extrême-Orient, 1870-1940*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Jacques Weber, Université de Nantes, 2006 ; JESNÉ Fabrice (dir.), *Les consuls, agents de la présence française dans le monde (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes et documents », 2017 ; MARIET Vincent, CHANDRA Muthia, TAUFANI Letyzia et al., *Sociétés en mutation. Cultures en mouvement dans les espaces littoraux et urbains*, Cambridge, Cambridge Scholar Publishing, 2020.
- 56 GOUTTMAN Alain, *La guerre de Crimée 1853-1856. La première guerre moderne*, Paris, Perrin, 2003 [1995] ; JOLY Vincent, *Guerres d'Afrique. 130 ans de guerres coloniales. L'expérience française*, Rennes, PUR, Coll. « Carnot », 2009 ; FRÉMEAUX Jacques, *De quoi fut fait l'empire. Les guerres coloniales au XIX^e siècle, op. cit.* ; BRIZAY Bernard, *Le sac du palais d'été. Seconde Guerre de l'opium. L'expédition anglo-française de Chine en 1860*, Paris, Éditions du Rocher, Coll. « Documents », 2011 ; CROUZET Guillemette, *Genèses du Moyen-Orient. Le golfe persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, Coll. « Époques », 2015 ; LOVELL Julia, *La guerre de l'opium 1839-1842*, traduit de l'anglais par Stéphane Roques, Paris, Buchet-Chastel, 2017. Voir aussi KLEIN Jean-François, *Pennequin. Le « sorcier de la pacification ».* *Indochine-Madagascar (1849-1916)*, Paris, Hémisphères Éditions, Coll. « Mers & Empires », 2021.
- 57 BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007 ; FIQUET Nathalie et DENIS Sylvie (dir.), *Delmas-Vieljeux. L'histoire d'une compagnie maritime rochelaise*, La Crèche, Geste éditions, 2016 ; RESCHE Antoine, *Une ligne mythique. Paquebots français et britanniques sur l'Atlantique-Nord entre 1890 et 1940*, La Crèche, Éditions la Geste, Coll. « Presses Universitaires Nouvelle-Aquitaine », 2021 et, plus récemment, SCHNEIDER Jean-Baptiste, *L'alimentation des voyageurs transatlantiques, 1810-1914. Confrontations de méthodes entre trois grandes sociétés maritimes européennes : Compagnie Générale Transatlantique, Cunard et Hambourg-Amerika Line*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Jean-François Klein, Université du Havre-Normandie, 2021.

grandement développées et abordent, aux échelles globale et locale pour les aires portuaires et les arrière-pays, les questions du transport par chemin de fer⁵⁸, du cabotage et des relations avec les autres ports au prisme notamment des différents trafics⁵⁹. Les migrations entre dans ce cadre : « gens de mer » ou terriens, nombreux sont ceux qui, des élites aux plus modestes, des individus libres aux condamnés, participent au XIX^e siècle aux phénomènes migratoires européens mais aussi dans une certaine mesure asiatiques et africains⁶⁰. Des marais charentais aux biribis africains en passant par les concessions chinoises, une nouvelle conscience identitaire se forge, celle de la « petite patrie » si chère à Loti, constitutive de la « grande » et appelée à rayonner, par la force armée ou non, dans un monde en pleine mutation⁶¹. L'ancien système atlantique laisse ainsi place à un ensemble de flux répartis sur la totalité des espaces maritimes, selon un regard transocéanique, transnational voire transimpérial. La capacité de la Marine à utiliser ses différents réseaux pour projeter dans le monde toutes les personnes dont

58 Pour une approche locale, AUDET-PERRIER Dominique, *Les premiers pas du chemin de fer en Charentes. Mythe et réalité 1836-1883*, Paris, Le Croît vif, 1997 ; pour une approche plus générale, CARON François, *Histoire des chemins de fer en France*, Paris, Fayard, t. 1 (1740-1883) et t. 2 (1883-1937), 1997 et 2005 ; et en ce qui concerne la mise en place des réseaux secondaires, lire WOLKOWITSCH Maurice, « Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963 : Les entreprises, les réseaux, le trafic », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 30, printemps 2004.

59 DAUMALIN Xavier, *Marseille et l'Ouest africain. L'outre-mer des industriels (1841-1956)*, Marseille, CCIMP, Coll. « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille XIX^e-XX^e siècles », 1992 ; COURDURIÉ Marcel et DURAND Guy, *Entrepreneurs d'Empires*, Marseille, CCIMP, Coll. « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille XIX^e-XX^e siècles », 1998 ; KLEIN Jean-François, « *Soyeux en mer de Chine. Stratégies des réseaux lyonnais en Extrême-Orient (1843-1906)*, thèse d'Histoire contemporaine, tap., sous la dir. de Claude Prudhomme, Université Lyon-2, 2002 ; SAUZEAU Thierry, *Les marins de la Seudre, entre sel charentais et sucre antillais XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, Coll. « Pays d'histoire », 2005 ; à cheval sur les deux siècles, DELOBETTE Édouard, *Ces « messieurs du Havre ». Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. d'André Syzberg, Université de Caen, 2005 ; GARDEY Philippe, *Négociants et marchands de Bordeaux, de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009 ; MALON Claude, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Mont-Saint-Aignan, PURH, 2006 ; LOZÈRE Christelle, *Bordeaux colonial 1850-1940*, Luçon, Éditions Sud Ouest, Coll. « Référence », 2007 ; MEYNEN Nicolas, *La Rochelle au XIX^e siècle. De la place forte au port de commerce*, Poitiers, Éditions pour la Connaissance et la Promotion du Patrimoine en Poitou-Charentes, 2007. Un tour d'horizon complet est également fait dans « Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008 ; NORMAND Éric et SAUZEAU Thierry (dir.), *De Tonnay à Charente : histoire d'une porte maritime charentaise*, La Crèche, Geste éditions, 2013 ; RONCAYOLO Marcel, *L'imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, Lyon, ENS Éditions, Coll. « Bibliothèque idéale des sciences sociales », 2014 [1990].

60 Pour la fin du XVIII^e et le début du XIX^e siècle, voir AUGERON Mickaël et EVEN Pascal (dir.), *Les Étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences françaises et allemandes XV^e-XIX^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2011 et aussi AUGERON Mickaël et CAUDRON Olivier (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage, op. cit.*. Pour les migrations militaires, voir notamment dans CHAUVAUD Frédéric et PÉRET Jacques (dir.), *Terres Marines*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2006. Concernant l'histoire des engagés, lire CHAILLOU Virginie, *Esclaves sous contrat. Histoire des engagés africains à La Réunion au XIX^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2022, sous presse ; ainsi qu'une très importante littérature scientifique portant sur les engagismes asiatiques. Pour une synthèse, voir KLEIN Jean-François, « Esclavages, engagismes et coolies, histoire des sociétés coloniales au travail (1850-1950) », dans KLEIN Jean-François et LAUX Claire, *Les sociétés impériales à l'âge des empires. Afrique, Asie, Antilles (années 1850- années 1950)*, Paris, Ellipses, 2012, p. 163-182.

61 BOURLET Mickaël, LAGADEC Yann et LE GALL Erwan (dir.), *Petites patries dans la Grande Guerre*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2013 ; GRENOUILLEAU Olivier, *Nos petites patries. Identités régionales et État central, en France, des origines à nos jours*, Paris, Gallimard, Coll. « Bibliothèque des histoires », 2019.

elle a la charge, selon les périodes et dans le cadre d'interventions unilatérales, bilatérales et multilatérales, concourent assurément à intégrer la ville de Rochefort dans la mondialisation.

D'un point de vue plus local, la question du service colonial à Rochefort au XIX^e siècle n'a jamais été abordée précisément. Si nous pouvons l'apercevoir ou l'imaginer au travers de thèses consacrées à la Marine⁶² ou d'articles portant sur des individualités parties aux colonies et revenues en métropole⁶³, aucune mise en relation n'est toutefois effectuée vis-à-vis du Service des colonies du XVIII^e siècle afin d'en étudier les continuités et les ruptures. Maintenant bien connues, les conditions qui ont amené à la fermeture de l'arsenal rochefortais ont été de nouveau abordées à plusieurs reprises ces quinze dernières années⁶⁴. Si les populations, les navires et les troupes s'entrecroisent bien à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle⁶⁵, les troupes de Marine de Rochefort sont quant à elles évoquées de manière indirecte dans des études qui ne sont pas spécifiquement consacrées à l'arsenal charentais⁶⁶. Différentes recherches portent toutefois sur des établissements et des aspects sociaux et sociétaux de Rochefort (le bague, l'hôpital maritime, les sociétés savantes ou encore la franc-maçonnerie⁶⁷) mais elles sont monographiques, prosopographiques ou trop succincts en ce qui

62 BATESTI Michèle, *La Marine de Napoléon III*, op. cit. ; MARLIER Jean-Noël, *Les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg et Toulon)*, thèse d'histoire contemporaine, sous la dir. de Jean-Claude Dumas, Université de Franche-Comté, 2005.

63 À titre d'exemple, lire les articles de BAULT Marie-Pascale, « Pierre Loti en Indochine, en Chine et au Japon » *Rochefort et la Mer*, t. 4, 1988, p. 171-190 et de WILLAUME Danièle et Jean, « Anatole Patureau, un Rétais en Chine durant la guerre contre les "Boxeurs" (1900-1902) », *Roccafertis*, n° 44, septembre 2009, p. 217-233 ; ou encore l'étude portant sur l'administrateur rochefortais Jules Silvestre, faite par DUBREUIL Serge, *Jules Silvestre, un soldat en Indochine, 1862-1913. Ou la diffusion de l'idée coloniale*, thèse en Histoire, sous la dir. de Danielle Domergue-Cloarec, Université de Toulouse 2, 1998.

64 JULLIEN Benoît, « La fermeture de l'arsenal de Rochefort vue à travers les archives de la police (1918-1927) », *Rochefort et la Mer*, t. 24, 2006, p. 91-109 ; ACERRA Martine, *Arsenal et patrimoine, L'Europe atlantique et Rochefort*, Paris, Les Indes savantes, 2009, avec dans cet ouvrage une intervention de Richard Holdsworth, Museum & Heritage Director de l'Historic Dockyard de Chatham, p. 32-33 ; ou encore NOFFICIAL Sébastien, *Le Parlement et la marine de guerre en France (1871-1914)*, op. cit.

65 LE HÉNAFF-JEGOU Monique, *Rochefort-sur-Mer, ville de la Marine. Étude démographique 1680-1820*, op. cit. ; ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale, 1661-1815*, op. cit. ; LESUEUR Boris, op. cit.

66 BODART Benoît, *Les marsouins et bigors de 1880 à 1914. Étude anthropologique et prosopographique*, thèse, op. cit. ; DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort (1870-1940)*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2013.

67 BÉRIET Grégory, *Le bague de Rochefort à l'épreuve du débat pénitentiaire (1815-1852). Institution de répression et économie coercitive*, mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, sous la dir. de Laurent Vidal, Université de La Rochelle, 2003 ; BÉRIET Grégory, *L'Hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) : architectonique médicale et physiologies sociales*, thèse d'histoire moderne et contemporaine, sous la dir. de Guy Martinière, Université de La Rochelle, 2009 ; VOISIN André-Roger, *Le bague de Rochefort*, Turquant, L'apart éditions, 2011. Concernant la médecine, voir aussi, du même auteur : SARDET Michel, *Le jardin botanique de Rochefort et les grandes expéditions maritimes*, Paris, Le Croît vif, 2001 ; Médecins & pharmaciens de la marine à Rochefort au XIX^e siècle : *Un apport scientifique majeur*, Paris, Pharmathèmes, 2005 ; *Naturalistes et explorateurs du Service de santé de la marine au XIX^e siècle*, Paris, Pharmathèmes, 2007 ; *Les mémoires inédits du naturaliste circumnavigateur Jean-René Quoy : Un témoignage exceptionnel sur la société du XIX^e siècle*, Paris, Pharmathèmes, 2009. Sur les idéologies et obédiences, lire JACQUET Aurélie, *Rochefort et le renouveau de l'idée coloniale. Le cas de la loge-maçonnique "L'Accord Parfait" 1878-1904*, mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, sous la dir. de Laurent Vidal, Université de La Rochelle, 2001 ; VAULTIER Jean-Bernard, *Les sociétés savantes de la Charente-Maritime au XIX^e siècle. Institutions culturelles, sociabilités scientifiques, idéologies et représentations du monde*, thèse en histoire contemporaine, sous la dir. de Didier Poton, Université de La Rochelle, 2009. Et, enfin, sur la société, voir les

concerne le thème colonial. Les différents points qui contribuent à faire entrer Rochefort dans l'ère des impérialismes ne peuvent donc pas être exposés clairement ni mis en perspective.

Enfin, l'engagement de la cité charentaise pendant la Première Guerre mondiale est maintenant bien connu puisqu'elle a fait l'objet de publications et de travaux dans le cadre du *Centenaire de la Grande Guerre* entre 2014 et 2018, la municipalité de Rochefort ayant par ailleurs soutenu financièrement des travaux universitaires à l'occasion de cet anniversaire⁶⁸. Le Rochefort colonial du XIX^e siècle est ainsi aperçu de manière fragmentée, parfois disparate, avec des vides fréquents qui interpellent. La publication par la Ville de Rochefort avec le concours de la Société de Géographie, en 1966, d'un ouvrage rétrospectif à l'occasion du tricentenaire de la fondation de Rochefort est à ce titre particulièrement éloquent : l'impasse est purement et simplement faite en ce qui concerne le long XIX^e siècle⁶⁹. Il en va de même pour le numéro de *Rochefort et la Mer* publié en 2016 à l'occasion des 350 ans de la ville-arsenal : quatre des cinq articles rédigés se focalisent sur le Rochefort du XVIII^e siècle⁷⁰.

En ce qui concerne les études réalisées à l'étranger, si elles abordent les questions de la puissance maritime, de l'administration dans les espaces coloniaux et de la société impériale⁷¹, elles touchent bien peu au ravitaillement des navires et des troupes et *a fortiori* des colonies. Là encore, les arsenaux, en particulier britanniques, tiennent le haut du pavé dans les publications les plus récentes⁷². Ces dernières sont accompagnées d'études abordant la

études de PORCHET Sylvie, *Surveiller et protéger les pauvres dans une ville-arsenal, l'exemple de Rochefort sous le Second Empire (1852-1870)*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la codir. de Frédéric Chauveau et Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, décembre 2021, 5 vol. et de DUHÉ Jean-Marc, *L'administration du service des chiourmes de l'arsenal de Rochefort (1812-1852)*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Jean-Claude Barrière, Université de Bourgogne-Franche-Comté, 2021, 3 vol.

68 AUGERON Mickaël, DENIS Sylvie et PAIRAULT, Louis-Gilles (dir.), *Entre terres et mers. La Charente-Maritime dans la Grande Guerre 1914-1918*, La Crèche, La Geste, 2018 ; DUBOIS Nathalie et PELLERIN Marina (dir.), *1914-1918, Rochefort. Centenaire de la Première Guerre mondiale*, Paris, Les Indes savantes, 2018. Voir aussi HIRARD Pierre-Alexis, *Produire pour la guerre, l'arsenal de Rochefort (1914-1918)*, mémoire d'Histoire, sous la dir. de Gilles Richard, Sciences Po Rennes, 2014 ; ainsi que MARIET Vincent, *Rochefort dans la Grande Guerre. L'aérostation et les ballons de la Marine*, mémoire de Master 1 Histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2016.

69 *Mélanges historiques publiés à l'occasion du Tricentenaire de la fondation de Rochefort*, Rochefort, Édition de la Ville de Rochefort, 1966.

70 MORGAT Alain, « Avant-propos », *Rochefort et la Mer*, n° 33, 2016, p. 4-6.

71 BAYLY Christopher A., *Imperial Meridian. The British Empire and the World 1780-1830*, New York, Longman, 1989 ; LINCOLN Margarette, *Representing the Royal Navy. British Sea Power, 1750-1815* ; RODGER Nicholas, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Penguin Books, 2004 ; MATZKE Rebecca, *Deterrence through Strength : British Naval Power and Foreign Policy Under Pax Britannica*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2011 ; LUIS Jean-Philippe (dir.), *L'État dans ses colonies. Les administrateurs de l'Empire espagnol au XIX^e siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, Coll. « Collection de la Casa de Velázquez », 2015 ; TAGLIAFERRI Teodoro, *La nazione, le colonie, il mondo. Saggi Sulla Cultura Imperiale Britannica (1861-1947)*, Rome, Edizioni di Storia e Letteratura, 2018.

72 MACDOUGALL Philip, *Chatham Dockyard, 1815-1865 : The Industrial Transformation*, Aldershot, Ashgate, 2009 ; MACDOUGALL Philip, *Chatham Dockyard. The Rise and Fall of a Military Industrial Complex*, Cheltenham, The History Press, 2012 ; BROWN Paul, *The Portsmouth Dockyard Story. From 1212 to the Present Day*, Cheltenham, The History Press, 2018 ; PLEASANT Emma, *Beyond the Dockyards : Changing Narratives of Industrial Occupational Cultures in Medway*, thèse en Histoire, sous la dir. de Tim Strangleman et David Nettleingham, University of Kent, 2019.

question des opérations militaires ou de l'influence du fait colonial sur la réforme des armées⁷³. Il manque ainsi entre ces deux sujets l'étude du chaînon indispensable autorisant la mise en place d'un soutien logistique régulier entre bases métropolitaines et coloniales, celui qui permet en conséquence d'assurer un fonctionnement efficace de l'ensemble et de maintenir le contrôle des États sur leurs empires coloniaux : le service dédié aux colonies⁷⁴.

Étudier cet objet impliquant l'État, le ministère de la Marine et des Colonies et des acteurs non-étatiques mais aussi étrangers suppose de croiser les sources disponibles. L'existence d'archives pouvant être traitées de façon qualitative et sérielle permet de mettre en lumière les différents aspects de la situation rochefortaise. La richesse des fonds conservés à l'antenne du Service historique de la Défense (SHD) à Rochefort⁷⁵ mais aussi aux Archives centrales à Vincennes, aux Archives départementales de la Charente-Maritime (ADCM) à La Rochelle ou encore aux Archives nationales d'outre-mer (ANOM) à Aix-en-Provence oblige à circonscrire les séries d'archives d'une façon pertinente pour pouvoir répondre aux différentes questions liées à la situation complexe de Rochefort, de la Révolution à la Grande Guerre.

La première problématique ayant trait aux navires et au soutien logistique fourni par l'arsenal charentais tout au long du XIX^e siècle – à l'instar du Service des colonies du siècle des Lumières – il s'avère nécessaire de consulter les nombreux documents émanant des différents services du port qui se retrouvent impliqués dans les activités navales et coloniales. Consultables au SHD – Département Marine à Rochefort, la série des archives du « Bureau des colonies », cotée R, peut apporter les premières informations sur notre objet d'étude. Mais elle ne peut en aucun cas nous aider à apprécier d'une manière globale la réalité de la ville-arsenal pour la période étudiée, contrairement au XVIII^e siècle. Ce fonds d'archives, très lacunaire et constitué d'une majorité de pièces isolées, n'offre en effet qu'un intérêt limité⁷⁶.

Il faut par conséquent se tourner vers les séries A et E, qui regroupent les correspondances du Préfet maritime, celles des services administratifs de l'arsenal ainsi que les marchés et inventaires concernant les approvisionnements du port. Le croisement de ces fonds permet de mettre en perspective et ce, de manière détaillée, l'activité coloniale de l'arsenal proprement dite vis-à-vis des autres fonctions du port de guerre. Similaires à celles du XVIII^e siècle, ces

73 BAILES Howard, *The influence of continental examples and colonial welfare upon the reform of the late Victorian army*, London, King's College, 1980 ; BLUMBERG Herbert, *History of the Royal Marines 1755-1914*, Portsmouth, Historical Society, 2020.

74 À l'exception du livre, sous la direction de David Plouviez, *Défense et colonies dans le monde atlantique, XV^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes & Documents », 2014, qui aborde succinctement le sujet.

75 La totalité des séries d'archives du SHDMR sont progressivement ré-inventoriées et re-cotées depuis 2010.

76 LEMOINE Dick, *Répertoire numérique des Archives de l'arrondissement maritime de Rochefort - Série R. Colonies, pays étrangers, consulats*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1925 ; mis à jour en juillet 2010 par ARTAUD Amandine et MORGAT Alain (dir.), *Série R. Colonies, pays étrangers, consulats. 1 R 1-118. Bureau des colonies de Rochefort (1618-1888). Répertoire numérique détaillé*, Rochefort-sur-Mer, SHD, juillet 2010, p. 5.

deux séries d'archives forment un corpus continu et homogène en excellent état. Elles sont généralement triées par timbre et conservées dans des registres reliés, par année ou semestre.

La série A – équivalente locale de la série AA (« Actes du pouvoir souverain (1789-1918) ») conservée à Vincennes – renseigne sur les ordres donnés par les autorités locales et ministérielles et plus généralement sur les politiques navale et coloniale décidées à Paris. Ainsi, les sous-séries 1A et 2A, qui contiennent des originaux et des copies des lettres et dépêches de la correspondance échangée entre le ministre de la Marine (et des Colonies selon les périodes) et le commandant de la Marine et des Armes puis le Préfet maritime à partir de 1800, sont très utiles pour prendre connaissance de l'ensemble des décisions prises concernant les arsenaux. Cela permet de dégager des lignes de force spécifiques au port de Rochefort⁷⁷.

Quant aux sous-séries 1E, 2E, 4E, 5E et 6E, elles regroupent tous les documents émanant des différents services administratifs du port. Concernant en grande partie les marchés de fournitures et les approvisionnements, ils mettent par conséquent en lumière la fonction logistique de l'arsenal charentais. Les opérations réalisées dans le cadre du service colonial sont observables au travers des dépenses imputées sur les « fonds de la Marine » ou sur les « fonds coloniaux » tandis que les lettres et les dépêches ministérielles, les listes de passagers, les marches passés avec les fournisseurs, les pièces comptables, les tableaux budgétaires et les inventaires d'objets dans les magasins informent sur l'importance de l'activité de l'arsenal⁷⁸.

Enfin, les séries G et P⁷⁹, qui concernent les armements et désarmements des navires mais aussi le cabotage permettent d'apprécier les caractéristiques des unités de la flotte utilisées dans le cadre, d'une part, du service colonial, d'autre part, de l'approvisionnement du port⁸⁰. Très détaillés, les « devis d'armement et de campagne » indiquent en effet le type de navire armé, la destination, l'avitaillement prévu, les effectifs embarqués et la mission effectuée. N'existant plus que pour Rochefort, la sous-série 2G, dévolue aux devis de campagne, revêt par conséquent une valeur inestimable pour notre étude. Toutefois, l'absence de nombreuses années pour le début et la fin du XIX^e siècle oblige à recourir à la sous-série BB5 conservée à Vincennes, qui précise également les mouvements effectués par les navires⁸¹. Enfin, en ce qui

77 LEMOINE Dick, *Répertoire numérique des archives de l'arrondissement maritime de Rochefort - Série A. Commandement de la Marine dans le port de Rochefort*, Paris, Imprimerie nationale, 1921, mis à jour en novembre 2017.

78 LEMOINE Dick, *Répertoire numérique des archives de l'arrondissement maritime de Rochefort - Série E. Services administratifs*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1925, mis à jour en novembre 2017.

79 ARTAUD Amandine et MORGAT Alain (dir.), *Série G. Constructions navales (1699-1927)*, Rochefort-sur-Mer, SHD, juillet 2010 ; LEMOINE Dick, *Répertoire numérique des archives de l'arrondissement maritime de Rochefort - Série P. Navigation commerciale et recrutement des équipages*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1925, mis à jour en novembre 2017.

80 SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-18, 2G2-28 à 31, 2G2-53 à 63, 2G2-91 à 101.

81 SHDMV, Armements et mouvements (Bureau des mouvements de la Flotte), BB5-7, BB5-17, BB5-56, BB5-134, BB5-137, BB5-222, BB5-227, BB5-286.

concerne l'activité des ports de commerce, les sous-séries 6P et 7P⁸², qui renferment les rôles de désarmement des navires des quartiers de l'Inscription maritime de La Rochelle et de Rochefort, permettent de reconstituer en partie les circulations des caboteurs et des bâtiments de servitude qui travaillent et sont employés pour et par la Marine. Dans un environnement avant tout militaire comme celui de l'arsenal charentais, il est ainsi possible de voir si le poids des échanges avec les colonies augmente d'une manière significative après la mise en service du troisième bassin à flot du port de commerce de Rochefort sous la Troisième République.

Déterminer l'importance de l'emprise militaire du port de guerre sur son environnement est également un point à ne pas négliger pour l'étude. La cartographie des villes, villages et établissements touchés de près ou de loin par l'activité coloniale de l'arsenal charentais montre que Rochefort ne s'est pas limité au seul accueil de militaires destinés à partir aux colonies. Il a aussi assuré le passage d'une pluralité d'employés issus de corps de métiers différents ainsi que d'individus qui ont fait le choix de quitter la France pour telle ou telle raison. Si les séries A et E évoquent à de nombreuses reprises les destinations coloniales, la consultation de la série N – concernant les troupes de Marine – constitue une autre étape pour tenter de reconstituer l'empreinte militaire de Rochefort en France d'une part, dans l'empire colonial d'autre part. Si ce fonds d'archives s'avère très lacunaire, il propose néanmoins des registres renfermant des dépêches ministérielles détaillées pour les décennies 1820 et 1890⁸³. Après dépouillement exhaustif, la correspondance concernant les troupes de Marine a permis d'éclairer une autre facette méconnue de l'activité coloniale de Rochefort : la mobilisation du Corps des disciplinaires des Colonies, sur l'île d'Oléron, qui regroupe le rebut de l'armée.

En ce qui concerne la transformation de la ville suite à l'augmentation de ses populations civiles et militaires, la série K – consacrée au Service des travaux hydrauliques – apporte des renseignements sur les propriétés immobilières de la Marine ou encore sur le logement des troupes destinées aux colonies dans les maisons des particuliers⁸⁴. Enfin, plusieurs fonds d'archives conservés aux Archives nationales d'outre-mer, les séries C et D notamment, renferment des documents mentionnant les officiers et soldats nommés et mutés dans les colonies pour satisfaire à leur service ou encore les colons ayant pris passage à Rochefort⁸⁵.

Outre les séries A, E et N du SHD, la série F, qui contient les archives du Service de Santé de la Marine, informe aussi sur la circulation des hommes mais aussi des épidémies. La

82 SHDMR, Inscription maritime (Commissaire général), 6P2-1 à 8 et 6P2-10 ; 7P2-2 à 14 et 7P8.

83 SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N2 à 22 ; SHDMV, Troupes coloniales (Organisation des troupes coloniales), 7N65 et 7N78.

84 SHDMR, Travaux maritimes (Propriétés immobilières de la Marine), 1K5-8 et 1K5-21.

85 ANOM, Troupes au départ (Passagers et Correspondance à l'arrivée), D²C 29-30 et 76 et F³B ; C7 pour la Guadeloupe, C8 pour la Martinique, C11 pour la Louisiane et Saint-Pierre-et-Miquelon, C14 pour la Guyane et 2 DPPC-125 pour la concession française de Shanghai.

médecine navale, autre spécialité de Rochefort, est d'une importance capitale pour la Marine. Le Service de santé du port et des colonies fait expédier les médecins-botanistes aux Antilles, en Afrique ou en Asie pour qu'ils puissent étudier les maladies tropicales mais aussi la flore et la faune. À partir du milieu du XIX^e siècle, les discussions portent aussi sur l'état physique du soldat amené à partir dans les outre-mers ou encore, peu avant la Belle Époque, sur la vaccination des populations dans les territoires colonisés⁸⁶. Quant à la série D, dédiée aux mouvements du port, elle renseigne sur les circulations des ouvriers de l'arsenal, des passagers embarqués sur les transports, des condamnés destinés aux bagnes coloniaux ainsi que sur celles des troupes et du personnel de la Marine. À ce propos, la série S du SHD à Rochefort et la sous-série CC7 du SHD à Vincennes peuvent être utilement consultées pour prendre connaissance du parcours individuel des officiers de la Marine et des Colonies.

Enfin, pour étudier la structure sociale de la société rochefortaise et apprécier la circulation des hommes et des produits coloniaux, c'est vers les Archives départementales de la Charente-Maritime (ADCM) qu'il faut se tourner. En recourant en premier lieu aux archives de l'immigration, de l'émigration et des réfugiés des colonies, il apparaît que de nombreux ex-colons du Canada et de Saint-Domingue demeurent encore à Rochefort jusqu'au début de la Troisième République⁸⁷ alors qu'en parallèle, d'autres partent en Algérie⁸⁸. Quant aux archives notariales conservées dans la sous-série 3E, elles permettent d'approcher au plus près des possessions des familles et d'appréhender leur poids dans les réseaux rochefortais. Les inventaires après décès, les contrats de mariage et les procurations sont d'un intérêt particulier, en ce qu'ils prouvent que même les habitants les plus éloignés du centre urbain et industriel de la ville-arsenal charentaise peuvent posséder chez eux des produits coloniaux⁸⁹.

Après avoir circonscrit les sources utiles à l'étude du service colonial de Rochefort, il vient alors le temps, au terme du dépouillement des archives, du traitement des informations. Elles doivent être homogénéisées et établies sous forme de bases de données intelligibles pour qu'elles puissent être exploitées. La principale méthode utilisée consiste à sélectionner les informations en fonction de périodes clairement définies, d'après les contextes de l'époque. Le choix du placement des bornes chronologiques permet la constitution d'échantillonnages, qui constituent la base des sondages effectués. Le dépouillement intégral des correspondances portuaires, soumises à une double-lecture systématique, repose par conséquent sur la

86 SHDMR, Service de santé (Service colonial des médecins), 1F1 ; (Personnel des colonies), 2F1 ; (Service de santé du port et des colonies), 4F2 ; (Instances de direction), 5F84 ; (Études sur les maladies), 5F90 à 93.

87 ADCM, Administration générale (Réfugiés des colonies), 4M7-1 à 6 et (Période révolutionnaire) L324-1, 2.

88 ADCM, Administration générale (Émigration), 8M3-1.

89 Pour une présentation des minutes de notaires afin de pouvoir les utiliser dans le cadre de notre étude, voir ARSENAULT Pauline, « Les minutes des notaires de Rochefort : une source de documentation sur l'histoire de la Nouvelle-France », dans GUILLEMET Dominique et PÉRET Jacques (dir.), *Les sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique : de la préhistoire à nos jours*, Poitiers, Société des Antiquaires de l'Ouest, 1998.

délimitation de six périodes représentatives de l'activité coloniale de Rochefort au XIX^e siècle.

La période initiale, de 1793 à 1802, permet d'observer comment la cité charentaise cherche à surmonter les difficultés dues aux troubles révolutionnaires et à la chute de Saint-Domingue, alors même que la France déclare la guerre à la Grande-Bretagne. L'entrave par la *Royal Navy* du port et de l'arsenal de Brest jusqu'en 1815 fait reporter une partie non négligeable de l'activité coloniale sur Rochefort, qui recourt dans le même temps au secteur privé à Nantes, à La Rochelle et à Bordeaux pour assurer le ravitaillement des colonies.

La deuxième période, de 1814 à 1818, constitue pour l'arsenal charentais un renouveau inespéré. À la fin du Premier Empire, l'empire colonial n'est plus. Mais Brest étant exsangue du fait du blocus britannique ininterrompu depuis 1803 et Toulon étant mal situé car sans débouché direct sur les océans Indien et Atlantique, c'est donc de Rochefort que part la majorité des convois organisés pour réinvestir les territoires ultramarins rétrocédés selon les termes du Traité de Paris de 1814, confirmé en 1815 à l'issue du Congrès de Vienne⁹⁰.

Quinze ans plus tard, si l'expédition d'Alger de 1830 est un tournant dans l'histoire de la colonisation française, elle n'est qu'un épiphénomène dans celle de Rochefort. C'est pourquoi la décennie suivante lui a été préférée. Ainsi, la troisième période, qui s'étale de 1842 à 1848, marque le début du grand retournement de l'arsenal charentais de l'Ouest vers l'Est, dans le sillage des rivalités franco-britanniques se faisant de nouveau jour sur la route des Indes, dans le Pacifique et jusqu'au sein des concessions obtenues en Chine après la guerre de l'opium⁹¹.

La quatrième période, de 1860 à 1869, constitue l'apogée de l'activité de construction navale de l'arsenal de Rochefort. Pivot du XIX^e siècle, frappé du sceau du saint-simonisme, le Second Empire donne un nouveau souffle maritime, militaire et colonial à la cité charentaise. Dans la continuité des guerres de l'opium, c'est l'Indochine qui se retrouve alors, du fait des initiatives coloniales prises par les amiraux de Napoléon III en mer de Chine méridionale, dans l'orbite de Rochefort.

La cinquième période, de 1882 à 1886, montre que le service colonial n'a rien perdu de son efficacité. Il s'agit également de retrouver Rochefort plus de dix ans après la guerre franco-prussienne de 1870, au début de la relance de l'expansion coloniale en Afrique et en Asie décidée par le gouvernement de la Troisième République naissante. Cette reprise de la colonisation permet d'examiner la mission coloniale de Rochefort à travers le prisme de la guerre franco-chinoise, conflit mettant en lumière l'importance stratégique des colonies. Ces années permettent aussi de bien situer la place de Rochefort par rapport à Brest et à Toulon,

⁹⁰ *Recueil des traités et conventions entre la France et les puissances alliées en 1814 et 1815, suivi de l'acte du Congrès de Vienne*, Paris, Imprimerie Royale, 1815, p. 12-13 et p. 92.

⁹¹ LOVELL Julia, *op. cit.*, p. 147 ; LAUX Claire, *Le Pacifique aux XVIII^e et XIX^e siècles, une confrontation franco-britannique. Enjeux politiques, économiques et culturels (1763-1914)*, Paris, Karthala, 2011, p. 13.

devenu le chef de file d'un réseau où l'arsenal charentais n'a alors plus qu'un rôle de soutien.

La sixième période, de 1892 à 1900, permet de mesurer l'ampleur de l'effort colonial déployé à Rochefort depuis la fin du XVIII^e siècle, notamment en termes de projection de troupes. L'interventionnisme militaire charentais culmine en effet dans la dernière décennie du XIX^e siècle, en relation avec les quatre autres arsenaux métropolitains. Les troupes de Marine en garnison circulent entre la métropole et les outremer en fonction des besoins dus à la politique coloniale républicaine. Fer de lance autant que bras armé de la France, l'infanterie coloniale participe au processus impérial de « pacification »⁹² des territoires ultramarins.

La septième et dernière période, 1910-1913, entérine l'inéluctable fermeture de l'arsenal de Rochefort, confronté à une baisse graduelle de son activité militaro-coloniale. Si un sursis est obtenu *in extremis* par Pierre Loti et la municipalité de Rochefort auprès du ministre de la Marine quelques mois avant la Première Guerre mondiale, ce conflit ne relance toutefois pas l'activité de construction navale de l'arsenal tandis que les troupes coloniales sont envoyées combattre en Turquie à partir de 1916. Puis le port de guerre est finalement supprimé en 1927.

À la Belle Époque, que reste-t-il de l'ambition impériale de Rochefort ? Réduction de la construction navale, externalisation du ravitaillement et recours aux arsenaux et aux ports de commerce pour faire partir ses troupes coloniales dans les outremer sont autant d'éléments qui contribuent à entamer définitivement l'activité coloniale de Rochefort dès la fin du XIX^e siècle. Toute la correspondance des 50 années sélectionnées a par conséquent été dépouillée.

Ce passage en revue intégral a été effectué pour les séries R, N, et F ; les sous-séries 2G2, 6P et 7P ainsi que 4E, 5E et 6E ; tandis que les séries A, C et D ont fait l'objet de sélections en fonction des périodes définies précédemment, notamment concernant les « forces maritimes »⁹³. Ces fonds d'archives ont ainsi été examinés de manière systématique et rigoureuse, année après année. En revanche, les documents des séries N et BB entreposés au SHD à Vincennes ont seulement été sondés et traités de façon sérielle ou ponctuelle en fonction de leur contenu.

Enfin, du fait de l'ampleur de la source, les actes notariés ont été traités selon la méthode de l'échantillonnage. Les cinq fonds retenus, les études Allard père et fils, les études Ayraud père et fils et l'étude Thoyon ont l'avantage de couvrir la totalité du siècle du fait de leurs dates d'activité professionnelle, de la continuité de style de rédaction des actes ainsi que du suivi prolongé de certains dossiers familiaux. Au sein de ces actes, un ciblage a été réalisé en fonction des périodes afin de pouvoir entrer dans les habitations non seulement des personnels

92 KLEIN Jean-François, « La "pacification", un processus impérial », *Encyclopédie pour une histoire nouvelle de l'Europe* [en ligne], mis en ligne le 6 janvier 2016, consulté le 17 septembre 2020. URL : <https://ehne.fr/node/193>.

93 SHDMR, Forces maritimes (*Dordogne*), 3C61 ; (*Cosmao*), 3C236 ; (*Zélée*), 3C341.

de la Marine mais aussi dans les maisons des familles vivant en dehors de la ville-arsenal⁹⁴.

Une fois le dépouillement effectué, l'ensemble des informations recueillies constitue une base solide pour se lancer dans une étude qualitative de Rochefort. Si la chronologie des faits a été établie, il manque les lignes de force qui permettent d'articuler l'histoire du service colonial. Il est donc nécessaire de donner sens aux données récoltées pour dégager les grandes orientations prises par l'arsenal de Rochefort afin de soutenir les colonies au XIX^e siècle.

Un premier fichier intitulé « Transporteurs » a ainsi été créé pour inventorier les navires ayant circulé entre la France et les colonies en emportant hommes et approvisionnements. Ils constituent les vecteurs maritimes indispensables pour assurer le ravitaillement des colonies, le transport des troupes, les communications et les liaisons postales d'un bout à l'autre de l'empire ultramarin. Les premiers bâtiments sélectionnés sont les navires de charge, utilisés pour transporter les cargaisons. Flûte, gabares, transports-mixtes puis paquebots sont ainsi employés dans le cadre du service colonial. Sur les six périodes délimitées, la totalité des navires a été conservée afin de les insérer dans une base de données où ont été intégrés la ville de départ, l'armateur, le nom du navire et son type, la date de départ et la destination coloniale. Le corpus de bâtiments ainsi obtenu est soumis à une analyse statistique, qui a fait ses preuves depuis de nombreuses années⁹⁵.

Ensuite, dans le fichier nommé « Chargements », les cargaisons qui y sont intégrées constituent une donnée qui s'ajoute aux caractéristiques de chaque navires inventorié. Ont ainsi été pris en compte tous les bâtiments partis de Rochefort même ou d'un port tiers, embarquant au moins un produit destiné pour une possession ultramarine selon une répartition en trois catégories, à savoir le navire, le chargement et la destination. Répertoire la multitude de produits s'est avéré complexe. Toutefois, l'observation des dénominations employées dans les archives et la récurrence de leurs entrées dans celles-ci ont autorisé la mise en place une classification pertinente qui, loin d'être exhaustive, permet d'être le plus précis possible. Treize catégories ont ainsi été retenues pour les produits : les vivres, textiles, outils, objets, matériaux, munitions, combustibles, fonds, armes, soins, animaux, élevage, végétaux. Enfin, les chargements provenant des colonies ont été intégrés à la base selon le même principe.

Dans la continuité, un fichier intitulé « Passagers » a été mis en forme de manière similaire en prenant en compte, pour chaque période délimitée, le nombre de personnes embarquée pour les colonies, regroupées en trois grandes aires coloniales : les Amériques, l'Afrique et

94 ADCM, Notaires (Charles-Antoine Allard, 1822-1854), 3E 21/310-373 ; (Eugène-Antoine Allard, 1855-1875), 3E 21/374-419 ; (Jean-Jacques Ayraud, 1785-1824), 3E 33/156-235 ; (Victor Ayraud, 1825-1854), 3E 87/1-58 ; (Robert Thoyon, 1883-1920), 3E 120/1-82.

95 ACERRA Martine, « Le vaisseau de guerre, objet prosopographique et informatique », dans *Informatique et prosopographie*, Paris, CNRS, 1984 ; MARTIN Sébastien, *op. cit.*.

l'Asie-Pacifique. De la même manière, dix catégories de passagers ont par conséquent été constituées : les représentants de l'État, personnels scientifiques, troupes et surveillants, condamnés et disciplinaires, ingénieurs et ouvriers, fonctionnaires et employés, familles et domestiques, colons et créoles, religieux et sœurs, indigènes et libres.

Une base de données appelée « Fournisseurs » a également été consacrée à l'ensemble des personnes avec lesquelles la Marine a passé des marchés pour approvisionner l'arsenal afin d'assurer le service colonial et le ravitaillement des possessions ultramarines. En amont des envois, les fournisseurs sont sollicités pour livrer les produits selon des tarifs et des conditions spécifiques. Il est par conséquent nécessaire de recenser toutes les informations les concernant comme le nom du fournisseur, sa ville d'implantation, les types de produits fournis, où ils doivent être envoyés et dans quel cadre.

Enfin, le fichier « Circulations » constitue une base de données d'où sont extraites les informations relatives aux navires dans leur ensemble, qu'ils soient de guerre ou de commerce. Cet outil d'analyse est ainsi dédié uniquement aux mouvements des bâtiments, répertoriés par catégorie en fonction des colonies de destination d'une part, par rapport au port de départ et selon l'aire coloniale où doit se rendre le navire d'autre part.

Une fois les choix méthodologiques effectués et les outils d'analyse créés, les données collectées dans les archives ont formé un tout intelligible. Les lignes de force dissimulées au sein des écrits de la correspondance portuaire se sont révélées grâce à l'analyse quantitative. Une typologie du matériel utilisé a pu être faite afin de mettre en évidence les choix effectués par les autorités. De la même manière, l'étude des modalités d'expédition est devenue réalisable. Ces bases de données ont enfin permis de mettre en perspective certaines actions de la Marine, comme la mise en valeur de colonies ou la projection exceptionnelle de troupes.

Au XIX^e siècle, les envois d'hommes et de ravitaillement aux colonies semblent s'être réalisés facilement, étant entendu que les opérations du service des colonies sont rodées depuis le siècle précédent. Rien n'est plus faux. Le passage de la propulsion vélique à celle de la vapeur ne s'est pas fait sans heurts et si la navigation à la voile atteint son apogée avec les cap-horniers et les *clippers* au moment même où la vapeur est introduit avec succès dans la Marine⁹⁶, ils ne sont pas exempts de retards et d'avaries en tout genre, à l'instar des *steamers*. Ce qu'on cherche à comprendre, ce sont les modalités de la mise en œuvre, à Rochefort, de la politique coloniale de l'État. Un plan thématique est donc choisi afin d'étudier sur un temps long chaque fonction de l'arsenal, décrypter le processus de mise en œuvre du service colonial et mesurer ses retombées. Si au XVIII^e siècle, son Service des colonies permet à la cité de

96 ACERRA Martine et MEYER Jean, *L'empire des mers. Des galions aux clippers*, Fribourg, Éditions Office du Livre, 1990.

Colbert de devenir une véritable « porte des colonies », de quelle manière évolue son activité au XIX^e siècle ? Comment expliquer le maintien de l'arsenal jusqu'à la Première Guerre mondiale ? Quels volumes et quels effectifs ont quitté les bords de la Charente pour les outremer ? Quelle mobilisation a été nécessaire pour assurer le service colonial ? Comment la Marine a-t-elle modernisé son port de guerre ? Et enfin, dans quelle mesure la ville-arsenal – mais aussi la ville-port et la ville-caserne – de Rochefort s'est-elle intégrée dans l'Empire ?

Dans une première partie, en s'appuyant sur une analyse quantitative des données, il s'agit de mettre en exergue le lien fort qui existe entre l'arsenal de Rochefort et les colonies. Cette étape initiale permet ainsi d'illustrer l'importance du soutien apporté dans l'empire colonial. Les listes de produits et d'objets chargés dans les cales des navires donnent en effet l'occasion d'observer toute la complexité de mise en œuvre du ravitaillement des colonies, qui doit répondre à des besoins réels ou supposés. Des aires coloniales dans lesquelles Rochefort est intégré se dessinent de fait et évoluent au fil des événements internationaux et bien sûr de la colonisation. Toute la difficulté de la traversée des océans est également visible au travers de la composition des cargaisons, qui concourent selon les besoins exprimés aux colonies à structurer des espaces tant proches que lointains, parfois séparés de la métropole par les conflits. Au final, à travers ces expéditions de ravitaillement, c'est également toute la politique coloniale de l'État français au XIX^e siècle qui est mise à jour.

Si l'arsenal est une base de ravitaillement, il est aussi un carrefour entre les Amériques, l'Afrique et l'Asie. À cet égard, son poids dans les migrations est une totale inconnue après la Révolution. Une étude spatiale et temporelle s'impose donc, d'autant que la participation de Rochefort se fait d'une manière tout à fait singulière avec des passagers d'État d'une part, des particuliers et des condamnés d'autre part. Ces passages interrogent par conséquent sur les conditions imposées par la Marine à ceux embarquant sur ses navires, comme les compagnies maritimes proposent les leurs. À l'inverse des départs, les arrivées à Rochefort doivent aussi être prises en compte. Ayant quitté la France par la Charente, de nombreux passagers, s'ils ne sont pas décédés dans les outremer et s'ils ont choisi de rentrer, rentrent en métropole en repassant par la rade de l'île d'Aix. Il en est de même pour les réfugiés des colonies et les hommes de couleur, qui ont comme première vision de l'Europe le port-arsenal de Rochefort.

Assurer la logistique coloniale oblige à disposer d'une véritable flotte capable de transporter les produits et les hommes à travers les mers et les océans du globe. La Marine ne disposant jamais d'un nombre suffisant de navire de charge, elle recourt au service des ports de commerce en affrétant des bâtiments et en réservant des passages sur les paquebots tout au long du XIX^e siècle, tout en utilisant également ses flûtes, ses gabares et ses transports. En se

basant sur un corpus archivistique conséquent, il est possible d'analyser les origines et les caractéristiques de ces bâtiments de ravitaillement. La même chose est faisable avec les navires de guerre, qui sont aussi mobilisés pour transporter cargaisons et soldats outre-mer.

Assurer un soutien aux territoires ultramarins oblige à faire interagir de multiples moyens. Cette affirmation amène à consacrer la deuxième partie à toutes les opérations effectuées à Rochefort et dans les autres ports, afin de rendre possibles les expéditions vers les colonies. Lorsque les hommes de l'époque évoquent un « *service colonial* », ils sous-entendent la mise en place d'une logistique spécifique. L'étude de l'approvisionnement et de la nolisation des navires fait remonter à la source du fonctionnement de ce service dépendant de la Marine. En plus de dessiner le portrait-robot des fournisseurs et de dégager leurs spécificités éventuelles, il est possible de cartographier la géographie de l'arrière-pays rochefortais, à la fois confondue et distincte de celle de l'approvisionnement des autres domaines d'activité de l'arsenal. La Marine ne profite d'ailleurs que trop peu des ressources offertes par les colonies.

Dans la même veine, il faut prendre en compte les détails de la logistique du service colonial au sein du périmètre de l'arsenal. Une fois les produits livrés, les directives reçues, les navires en rade ou en attente de départ dans un port tiers, la question de la mise en action de cet ensemble se pose alors, le seul objectif de la Royale étant d'assurer aux colonies un ravitaillement correspondant le plus possible aux besoins formulés, selon des délais parfois très courts. Il faut par conséquent remettre dans l'ordre les étapes de cette logistique. Successivement voire simultanément, l'arsenal de Rochefort prépare le ravitaillement selon les nécessités, les possibilités et en saisissant les opportunités lorsqu'elles se présentent.

Organiser efficacement le service colonial suppose une mise à jour des pratiques issues du siècle des Lumières. Il est ainsi intéressant d'observer la manière dont la Royale réorganise l'espace de l'arsenal pour améliorer son fonctionnement et donc celui de la logistique. À ce propos, la question de l'efficacité se pose aussi au sujet de la mobilisation coloniale de la Marine jusqu'au début du XX^e siècle. L'analyse de la circulation des navires et l'examen du fonctionnement de l'arsenal mettent en lumière les différents moments du service colonial qui, de la Révolution à la Belle Époque, sont le reflet des évolutions de l'outil naval français.

Une fois le lien entre l'arsenal et les outremer réaffirmé, l'organisation mise en évidence, il faut se demander dans une troisième partie quelles sont les retombées de l'activité coloniale sur la ville de Rochefort et sur son environnement. S'il est évident que l'arsenal est tout pour la cité, l'empire colonial contribue indéniablement à modifier les manières de voir, de penser, de fonctionner d'une grande partie de sa population, pour faire de Rochefort un port impérial. Les colonies proposent en effet bien plus qu'un simple espoir d'enrichissement à l'origine de

la croissance urbaine des villes-arsenaux. Rochefort se singularise sans conteste des autres ports de guerre par un fort degré d'« ornementalisme » d'inspiration coloniale. Il suffit de voir le vécu familial de plusieurs Rochefortais natifs et d'adoption, possesseurs de nombreux biens, un pied en métropole, l'autre dans une colonie. Il faut observer les rues de la ville avec leurs angles droits, ce plan en damier si typique des villes militaires, neuves et coloniales. Enfin, c'est toute l'économie du quotidien qui est marquée par la consommation, les modes et l'exotisme provenant des possessions ultramarines. À Rochefort, l'Empire est visible partout.

Se pencher sur l'impact économique que produit la présence des outremer à Rochefort oblige à sortir des murs de l'arsenal. Les dépenses effectuées par la Marine dans le cadre du service colonial provoquent des retombées économiques directes et induites. Les colonies profitent ainsi à bon nombre de Rochefortais mais aussi aux personnels de la Marine, jusqu'au ministre lui-même. S'il faut écarter l'idée qu'il est facile de se faire de l'argent à l'ombre de l'arsenal, il est certain que les colonies offrent des opportunités d'enrichissement individuel et collectif. L'Empire est aussi un moyen pour les partisans de la colonisation – et du maintien du port de guerre de Rochefort – de faire valoir leurs vues auprès du ministère de la Marine et des Colonies et *a fortiori* de l'État, concernant la construction de la « plus grande France ». Enfin, jouer sur les échelles micro et macro, du négociant aux infrastructures portuaires, s'avère pertinent pour voir dans quelle mesure l'activité coloniale de la Marine contribue au développement du port de commerce de Rochefort entre la Révolution et la Grande Guerre.

Première partie

*

**LES COLONIES ET LA FLOTTE.
PRÉPARATION DES APPROVISIONNEMENTS
ET MOUVEMENTS DES BÂTIMENTS**

La constitution de son « Service des colonies » tout au long du XVIII^e siècle permet à l'arsenal de Rochefort de soutenir par l'intermédiaire de ses activités d'armement et de ravitaillement la politique coloniale de la France outre-mer. Après le Premier Empire, la survivance d'une « poussière de possessions »⁹⁷ en Amérique, en Afrique et sur la route des Indes constitue la base de départ de l'empire ultramarin renaissant qui n'a de fait jamais disparu malgré la perte catastrophique et définitive de Saint-Domingue, la « perle des Antilles », en 1802. La cité de Colbert, très attachée aux « vieilles colonies » américaines, effectue cependant de manière progressive et en concomitance avec les autres arsenaux métropolitains un retournement géostratégique de l'Ouest vers l'Est, suivant en cela le déplacement déjà bien entamé par les Britanniques des problématiques coloniales de l'Occident vers l'Orient. Ce « *big switch* » marque alors le renouveau colonial de Rochefort puis son entrée dans l'impérialisme à l'aube du XX^e siècle. L'historiographie subodore la participation de la ville-port à ce vaste mouvement, sans pour autant relier entre eux les fils de la « toile impériale » qui se tisse entre les phénomènes de colonisation, d'industrialisation et de mondialisation si caractéristiques du long XIX^e siècle européen⁹⁸.

Le premier point de clarification qui peut être apporté au sujet repose sur la prise en considération des cargaisons envoyées aux colonies depuis Rochefort même ou pour son compte depuis les ports de commerce et les autres arsenaux. Les types de produits expédiés et les ports de départ et de destination de ceux-ci permettent de reconstituer, structuré par la marine de guerre au gré des conquêtes et des traités signés, l'espace ultramarin de la France. Base d'expédition d'outils, d'armes mais aussi de caisses et de tonneaux renfermant des produits de tous types, le port d'attache de Rochefort est également un lieu d'escale pour les passagers civils et militaires circulant entre la France et ses colonies. Point de transit de dizaines de milliers d'hommes destinés – librement ou non – à défendre, administrer ou valoriser les possessions françaises outre-mer, il se doit par conséquent d'être doté de structures d'accueil et d'approvisionnement permettant de pourvoir à la subsistance d'une

97 MEYER Jean, TARRADE Jean, REY-GOLDZEIGUER Annie et al., *Histoire de la France coloniale. Des origines à 1914*, Paris, Armand Colin, Coll. « Collection U. Histoire », 2016 [1991], p. 277.

98 Les contributions récentes de Thierry Sauzeau et Mickaël Augeron dans la collection *Rochefort et la Mer* ou dans *Écrits d'ouest* ainsi que les travaux universitaires dirigés par ceux-ci mais aussi par Laurent Vidal, Pierre Prétou, Guy Martinière ou encore Bruno Marnot renouvellent depuis vingt ans la vision que l'on peut avoir du Rochefort du XIX^e siècle. Portant sur des thèmes aussi divers que le commerce au long cours, le patrimoine, les sociétés savantes, la franc-maçonnerie, la prostitution, le bagne ou encore l'hôpital de la Marine, ces mémoires et thèses permettent de remettre en perspective les monographies de ce long siècle telles que celles de Viaud et Fleury publiée en 1845 et de Duprat en 1909. Ces derniers cherchent alors à démontrer l'utilité pour la France d'un arsenal fluvial à plusieurs reprises menacé de fermeture en s'appuyant sur l'« âge d'or » naval et colonial du XVIII^e siècle.

population fixe mais aussi flottante. La gestion de cet incessant flux humain devient une préoccupation de tous les instants de la part des autorités portuaires rochefortaises qui concourent de ce fait, en soutenant les embarquements, à la constitution de l'empire colonial. Assurant en temps de paix mais aussi de conflit le passage des militaires, des familles et d'individus sur ses propres bâtiments, sur des navires affrétés ou sur les lignes commerciales, la Royale alimente ainsi, de par ses activités et dans un cadre militaire, les migrations dans les différentes parties du monde contrôlées par la France. À l'inverse, son administration est parfois amenée à prendre en charge les colons réfugiés en métropole, notamment lorsqu'elle perd la main atlantique sur Saint-Domingue. Si l'arrivée aux colonies peut s'avérer difficile, le retour en métropole et *a fortiori* à Rochefort peut l'être tout autant.

S'inscrivant dans une perspective de circulations planétaires, la vision abstraite des chargements d'objets, de produits et de personnes peut être matérialisée lorsque leurs moyens de transport sont étudiés. Vecteurs indispensables, les bâtiments de guerre, navires marchands et paquebots doivent affronter tour à tour, lors de leur traversée des mers sur plusieurs semaines voire plusieurs mois, les vents de chaque contrée, les courants de chaque océan, les saisons de chaque continent. Malgré une connaissance météorologique et hydrographique toujours plus précise du fait de la progression de la science, les accidents ne sont pas rares et ce malgré la généralisation progressive de la propulsion à vapeur et des coques en acier. Les navires de la « marine coloniale » s'avèrent par conséquent être les véhicules indissociables du système relationnel constitué entre la France et ses possessions outre-mer. Outils des liaisons trans-coloniales et trans-impériales, les flûtes, frégates et canonnières de la Marine et les goélettes, bricks, *clippers*, et *steamers* de la Marchande font partie intégrante de la logistique coloniale selon des conditions évoluant elles-mêmes au gré des nécessités humaines et des contraintes techniques. Dans le cadre du « Service colonial », soutenant de plus en plus les colonies au juste besoin, les autorités navales transforment ainsi une ville portuaire vue comme telle depuis sa fondation en une ville-caserne. Reliée aux voies maritimes militaires et commerciales par des liaisons ferroviaires régulières, elle devient, au XIX^e siècle un carrefour logistique de l'empire entre les Amériques, l'Afrique, l'Asie et l'océan Pacifique.

Chapitre I

Soutenir, ravitailler et mettre en valeur les colonies

« Si [...] on laissait les gabares désarmées dans le port de Rochefort, afin d'être employées en temps de paix, ou pour le service des colonies, et qu'on se servit des allèges de Nantes [...], on transporterait le quadruple de bois. Enfin on transporterait la quantité qu'on voudrait par les caboteurs [...] de Bayonne à Rochefort. »⁹⁹

Du premier XIX^e siècle, « prolongement » de la période moderne¹⁰⁰, à la Belle Époque, Rochefort soutient les colonies et les ravitailler en y envoyant des chargements respectant des critères bien précis. Selon les besoins, les personnels de la Marine réceptionnent, entreposent, rassemblent, répartissent puis chargent une multitude de produits et d'objets ayant vocation à être utilisés et consommés outre-mer par les différents passagers et colons déjà sur place. Situé à mi-chemin entre l'Atlantique de Brest et la Méditerranée de Toulon, le port charentais s'impose comme une importante plaque tournante de la logistique. Les destinations visées par le soutien colonial permettent ainsi de représenter les aires d'intervention prioritaires par l'État.

1. Les produits et objets du ravitaillement destinés aux colonies

A. La répartition des objets et matières embarqués

Le rôle de soutien aux colonies et de ravitaillement aux troupes et colons que joue le port de Rochefort peut être appréhendé en se focalisant sur les trafics déjà existants entre son arsenal et les colonies. Appelés à évoluer par la suite, les chargements effectués et les cargaisons expédiées depuis les bords de la Charente et les quais de ports partenaires de l'entreprise coloniale tels que Bordeaux et Nantes – pour ne citer que des ports atlantiques – ne peuvent être visualisés dans leur ensemble sans pénétrer les détails de leurs compositions et ce pour quoi et pour quelles colonies ils sont destinés. Jugeons-en plutôt : « eau-de-vie » et

⁹⁹ Extrait d'une lettre signée de Napoléon adressée au ministre de la Marine Decrès et datée du 16 avril 1808, citée dans LAIGNEL Gaspard, *L'empereur Napoléon et la marine française*, Paris, Au Bureau du Cabinet de lecture, 1842, p. 49-50.

¹⁰⁰ COUTAU-BÉGARIE Hervé, *L'histoire maritime en France*, Paris, Économica, 1998 [1995], p. 9.

« pois », « serrures bénardes », « peaux de chien de mer », « entonnoirs en fer blanc », « sacs en toile », « urinoirs d'étain », « canapés », « chaises en bois de cerisier », « mouchoirs de Rouen », « brosses à l'Anglaise », « feuilles de scie d'Allemagne », plus tard aussi des « aussières » et des « câbles-chaînes », et en ce qui concerne l'armement par exemple, des « bois de fusil », des « mousquetons », des « baïonnettes » ou encore des « revolvers ». Si la dénomination orthographique des produits et objets s'est progressivement standardisée, ceux-ci n'en restent pas moins très différents les uns des autres tandis que de nouveaux apparaissent ou disparaissent au gré des évolutions techniques et technologiques du temps. L'inventaire de l'ensemble se présentant sous nos yeux, et qui s'avère extrêmement hétéroclite, semble ainsi sans fin. Il se doit par conséquent d'être trié et réinventorié en fonction des besoins exprimés par les colonies et du soutien fourni à celles-ci. Des objets aux matières premières en passant par les modèles d'outils embarqués et les produits conservés dans des contenants de dimensions diverses et variées selon leurs qualités, le ravitaillement des colonies passe par une méticuleuse préparation des cargaisons devant être chargées à bord des navires.

Une fois regroupés les produits formant les cargaisons attendues aux colonies, il est possible de dégager 2 238 références précises en passant outre les quelques doublons orthographiques comme les « limmes / limes » ou les « panniens / paniers » de la toute fin du XVIII^e siècle et en mettant de côté les objets n'entrant pas dans les fournitures réglementaires ou seulement de manière tout à fait événementielle comme cette « guillotine composée » de pièces détachées et devant être installée en Martinique sous la Terreur¹⁰¹. « *Ville flottante où s'entassent hommes, animaux, vivres, instruments de guerre* »¹⁰², les navires à voiles puis aussi à vapeur représentent par excellence les vecteurs de la logistique coloniale du XIX^e siècle. Fil rouge de l'étude, elle reste cependant obscure tant que n'ont pas été rassemblés sous forme de catégories générales les produits emportés ou expédiés à partir de Rochefort. Identifiables par l'intermédiaire des documents administratifs du ministère de la Marine et des Colonies principalement constitués de dépêches, la multitude d'objets listés les uns à la suite des autres composant le ravitaillement du service colonial laisse progressivement place à des tableaux simplifiés, imprimés et notamment divisés entre « Nomenclature », « Espèce », « Prix » et « Observations ». Ainsi, le nombre de références fixé doit aussi permettre d'identifier les nombreuses destinations visées en fonction des produits de l'approvisionnement colonial. Mais entre ce dernier et la vision d'ensemble attendue, il y a un fossé qu'il faut s'attacher à combler. La mise en place d'une grille de lecture permettant

101SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Bureau des ports), 1A89 – « État des objets commandés pour la colonie de la Martinique », lettre du 4 mai 1794.

102ACERRA Martine et MEYER Jean, *L'empire des mers, op. cit.*, p. 9.

d'organiser, de présenter et de trier l'information afin d'en dégager les logiques globales s'avère par conséquent nécessaire pour dissocier le détail du général. L'usage qui est fait de tout ce qui compose les cargaisons expédiées aux colonies détermine le tri opéré entre les produits livrés prêts à être consommés et les objets manufacturés commandés et destinés à un usage rapide voire immédiat : se côtoient en effet, pour ne citer que des produits régionaux et locaux, des « mogettes », des « eaux-de-vie de Cognac » ou encore des « pavés d'Échillais ». En ce sens, il est donc plus intéressant d'opérer une distinction entre produits (pour la plupart) transformés ou modifiés par l'activité humaine plutôt qu'entre matières brutes et ouvrées qui ne nous éclairent pas suffisamment sur leur finalité d'utilisation et de traitement dans le cadre du ravitaillement colonial comme par exemple les bleds ou les pierres, qui ne sont pas embarqués de manière brute sur les navires mais transformés bien en amont du processus. Ce choix de distinction basé sur l'utilité permet de dévoiler toutes les étapes qui participent de la logistique coloniale tout en mettant en avant la Marine et ses réseaux, acteurs et stimulateurs du développement économique global du fait de ses nombreuses commandes de produits¹⁰³.

Les 2 238 références du corpus, lequel a été divisé en 12 catégories [ANNEXE 1] – la dernière englobant les végétaux dont ceux nécessaires aux animaux sous le terme « Élevage » – offrent ainsi une vision d'ensemble de ce qui constitue le soutien alimentaire et matériel rochefortais aux colonies. Les denrées, solides et liquides, comme les conserves ou les huiles sont regroupées, en tant que produits nutritionnels et consommables, sous la dénomination générique « Vivres ». Les « Textiles », qui regroupent toutes les matières fibreuses constituées telles que les serviettes, les couvertures ou encore les capotes constituent une deuxième catégorie. De leur côté, les « Outils » font se côtoyer les traditionnelles limes utiles au travail du bois et du fer et les manomètres les plus modernes suite à l'introduction de la propulsion à vapeur tandis que les vases, les boîtes et autres chaises autant utiles en cuisine que dans un bureau sont regroupés dans les divers « Objets » devant être expédiés. Si les « Matériaux » comme les poutres, les aciers et les briques destinés à la fabrication et à la construction restent somme toute des matières classiques à emporter, de plus en plus de types de verres y sont adjoints au fil du temps en parallèle des chanvres et des clous de toutes espèces qui constituent une partie des « Munitions » navales embarquées aux côtés des pavillons, boussoles et chaloupes. De même, les « Combustibles » regroupent les différents types de charbon et d'huile utilisés comme carburants ou pour l'éclairage et les « Fonds » les pièces et billets pour le paiement des divers corps de troupes et personnels administratifs et les lingots à entreposer en banque. Dans la catégorie « Armes », il est question des divers fusils et armes

103 Voir la mise en place de ces réseaux à l'époque moderne dans PLOUVIEZ David, *La marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2014.

blanches emportés, des projectiles embarqués comme les boulets et les balles et des pièces et accessoires tels que les gargousses, les platines de mise à feu mais aussi les fourreaux et gibernes. À l'instar de l'hygiène, l'attention accordée aux « Soins », qui évoluent en même temps que la science, prend toujours plus d'importance et les hôpitaux voient ainsi apparaître dans leurs dotations des alcoomètres, des cathéters et de nombreux autres instruments chirurgicaux spécialisés en fonction des maladies – notamment tropicales – à soigner. Enfin, les « Végétaux » utiles se présentent sous forme de graines mais aussi de feuilles de tabac pour les hommes et de fourrages pour le bétail alors que les « Animaux » se répartissent entre les bœufs, les chevaux, les pigeons d'une part et les chats et chiens d'autre part.

La sous-catégorisation permet ensuite d'affiner encore davantage cette première répartition en dégagant des groupes de produits et d'objets pertinents, ceci autorisant ainsi une pénétration plus précise dans les méandres des fournitures coloniales. Il en va ainsi des « Vivres », subdivisées entre « solides » et liquides » ; des « Textiles » entre « habits », « couchages », « linges » et « tissus » ; des « Outils » entre « manuels » et « mécaniques » ; des « Objets » partagés entre « Usuels », « Bricoles », « Imputrescibles », « Contenants », « Cuisine », « Fournitures », « Mobilier », « Agrément », « Orfèvrerie » ; des « Matériaux » se scindant entre les « bois », les « métaux », les « minéraux », les « verres », « les cuirs », les « fibres » et les « matières » ; des « Munitions » générales de l'avitaillement des navires se divisant entre bois de « construction », « fers », « voiles », « cordages », « signaux », « matériels » et petits « véhicules » flottants ou à roues ; des « Combustibles » séparés de la même manière que les vivres ; des « Fonds » répartis entre « lingots » et « espèces » ; des « Armes » avec les « Équipements », les « projectiles », les « pièces » et les « accessoires » ; des « Soins » avec les « instruments », les « bandages », les « détergents » et les « cosmétiques » ; des « Végétaux » avec les « tabacs » en feuilles ou manufacturés, les diverses « semences » et tout le « Nécessaire » à l'alimentation des « Animaux », ces derniers étant dissociés entre les « utilitaires » et les « compagnons » d'agrément. En ce qui concerne les soins en particulier, les nombreuses drogues de l'apothicaire ont progressivement été remplacées par les antalgiques et les injections réalisées par les médecins de la Marine et des Colonies et les médicaments méritent donc d'être intégrés dans une treizième catégorie à part notamment pour aborder les questions d'opium et de lutte contre les maladies « coloniales ».

Base de l'analyse, ce classement – le plus exhaustif possible – permet d'appréhender la réalité d'un ravitaillement colonial au-delà de la simple litanie des références constituant ses inventaires. La préparation des cargaisons à charger à bord des navires n'a pas été réalisée en dépit du bon sens mais bien en suivant un plan spécifique et rationnel, réfléchi à l'avance, et

constamment revu ou amélioré selon des logiques propres à chaque période constituant le long XIX^e siècle colonial. Chaque politique ou semblant de politique coloniale remet ainsi en cause le fonctionnement de l'administration de la Marine et de son service de ravitaillement ultramarin. Si le transport d'effets au travers de l'Atlantique reste peu ou prou similaire pendant de nombreuses décennies, il n'en va plus de même lorsque ceux-ci doivent être expédiés jusque dans le Pacifique. Les contenants renfermant les objets et matières embarqués sont adaptés en termes de conservation et de praticité¹⁰⁴, aux nouvelles réalités techniques.

Répondant à des besoins spécifiques exprimés par les hommes en poste aux colonies, les 12 catégories retenues, regroupant des produits de base ou plus élaborés, correspondent à tout ce que l'État a besoin pour soutenir les différentes composantes de ses entreprises coloniales. Fortifier des positions, édifier des bâtiments, loger des hommes, entretenir des hôpitaux, telles sont les missions dévolues à la marine coloniale. S'appuyant en majeure partie sur les ports de commerce pour faire expédier son ravitaillement, Rochefort voit au XIX^e siècle son découplage se confirmer au regard de l'exécution externalisée des décisions prises à l'arsenal¹⁰⁵. La disparition progressive à partir de 1789 de l'« Exclusif » puis l'introduction du « libre-échange » en 1861¹⁰⁶ provoque une montée en puissance de la marine marchande sur laquelle les autorités de la Marine n'auront de cesse de compter pour assurer au mieux le ravitaillement. La présence de plus en plus courante de combustibles, de livres et de produits de consommation témoigne d'une installation plus confortable et pérenne dans les colonies malgré la présence des maladies et de climats difficiles à supporter pour nombre de métropolitains. Le ravitaillement d'État dépasse alors sa propre vocation purement régaliennne.

Les références, classées de manière générale, montrent que les chargements, préparés jusque dans les moindres détails, s'attachent à respecter au mieux les attentes exprimées outre-mer. C'est ainsi que le « moellon », les « briques », les « tuiles » et le « ciment » côtoient en nombre les fournitures de bureau à l'image des « pinceaux », des « plumes », des « cachets à timbres », des « règles » et de l'« encre » et tout le nécessaire de cuisine pour les repas allant très largement des « rôtissoires » jusqu'aux « ronds de serviette » en passant par les « caves à liqueurs ». Cependant, l'observation de la totalité des références identifiées montre que les produits et objets composant le ravitaillement ne sont pas d'un nombre identique pour chaque catégorie et qu'ils sont choisis d'une part en fonction de leur disponibilité et d'autre part selon leur nécessité d'usage attendue outre-mer.

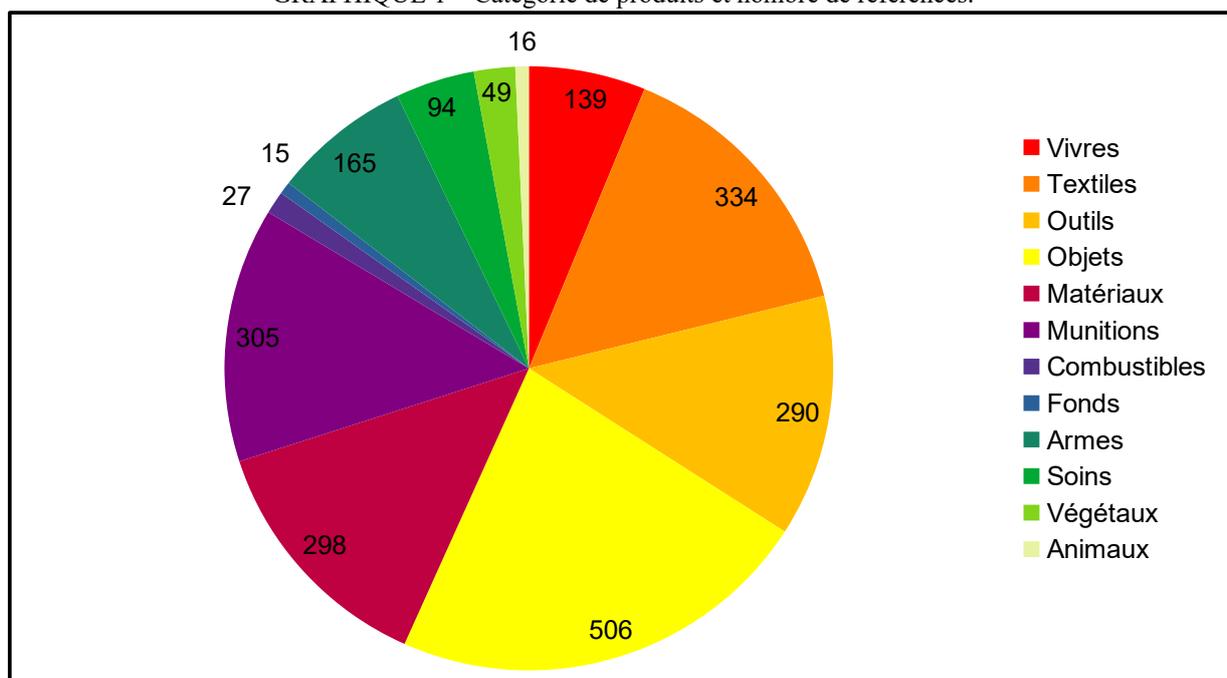
104À titre d'exemple, les vénérables futailles remplies de tabac séché laissent progressivement leur place aux caisses ferrées remplies de feuilles de tabac à rouler puis de boîtes de cigares et de cartouches de cigarettes.

105SAUZEAU Thierry, « Rochefort et les Amériques (XVI^e-XVIII^e siècle) », *Écrits d'Ouest*, n° 24, 2016, p. 181-182.

106MEYER Jean, TARRADE Jean, REY-GOLDZEIGUER Annie et *al.*, *op. cit.*, p. 277 et p. 455.

Du fait de l'installation successive des troupes dans les colonies et de l'expression de leurs besoins en termes de logement de garnison, les 506 références d'« Objets » constituent la plus remplie des catégories suivie des 334 « Textiles » tandis qu'à l'autre extrémité du spectre – en mettant de côté les « Combustibles » et les « Fonds » – les « Animaux » et les « Végétaux » ne donnent respectivement lieu qu'à 45 (sans compter les 4 références de fourrages pour le bétail revenant régulièrement) et 16 mentions. Les 1 635 références additionnées de « Vivres », « Textiles », « Outils », « Objets », « Combustibles », « Fonds », « Armes », « Soins », « Végétaux » et « Animaux » ayant trait à l'approvisionnement même des hommes de la Marine en vue de leur subsistance en situation coloniale montrent également que la part de ceux-ci dans l'investissement des colonies augmente de manière exponentielle suite à la multiplication des conquêtes outre-mer. En comparaison, l'avitaillement *stricto sensu* des navires en partance en munitions navales et en matériaux ne compte plus que pour 603 mentions différentes soit un peu plus d'un quart de la totalité des références répertoriées.

GRAPHIQUE 1 – Catégorie de produits et nombre de références.

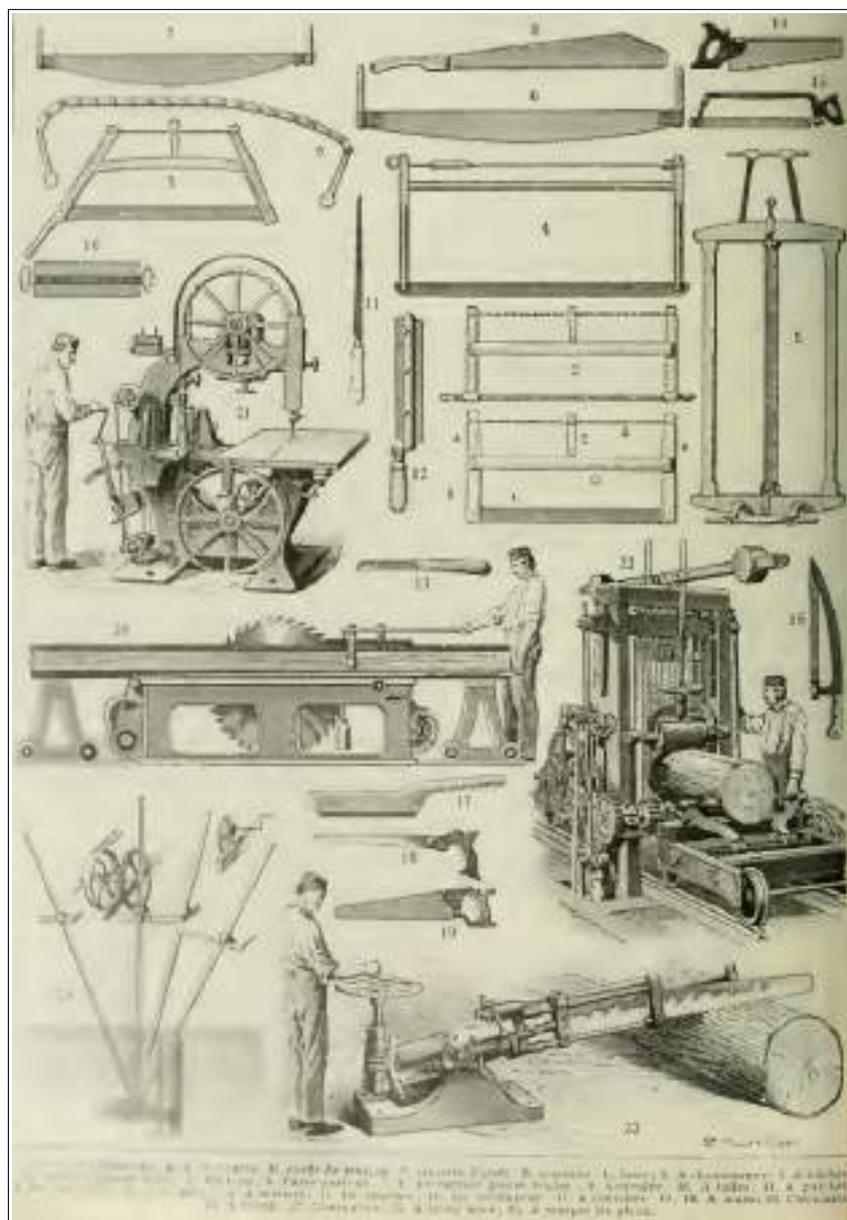


Source : fichier « Chargements » [ANNEXE 1].

Le constat réalisé en étudiant en détail l'approvisionnement du service colonial [ANNEXE 1] permet d'observer la prise en compte de toutes les spécificités des produits. Est ainsi notifiée de manière précise pour la plupart d'entre eux la matière qui le compose (fer, grès, céramique, etc.), sa finalité (pour la cuisine, pour l'agriculture, pour l'administration, etc.) ou encore le service de réception (pénitencier, hospitalier, des fortifications, etc.). Des catégories comme celles des « Objets », « Outils » et « Textiles » illustrent cette manière de faire. Les

« porcelaines » et les « verreries » des officiers, administrateurs et diplomates côtoient ainsi les gamelles et gobelets d'« étain », de « bois » et de « fer blanc » de la troupe et du personnel ouvrier. Les 9 références répertoriées de scies « à main », « à refendre », « circulaire », « de long », « égoïne », « montée », « de traverse de 4 pieds de long », « de 5 pieds de long », « de 5 pieds et demi de long » montrent ainsi que la pratique de différenciation extrêmement précise des outils se poursuit jusqu'au Second Empire. Les figures présentent dans le *Nouveau Larousse illustré* concernant les types de scies manuelles et mécaniques utilisées au XIX^e siècle corroborent cette nouvelle réalité coloniale dans laquelle l'autorité rochefortaise s'implique pleinement et dans toute sa diversité industrielle.

FIGURE 2 – Planche « Scie » du *Nouveau Larousse illustré*.



Source : AUGÉ Claude (dir.), *Nouveau Larousse illustré. Dictionnaire universel encyclopédique*, Paris, Librairie Larousse, 1898, t. 7, p. 598, art. « Scie ».

La recherche par la Marine de la plus grande exhaustivité dans ses listes et inventaires d'approvisionnement montre qu'elle est prête à parer à toute éventualité. La constitution dans les années 1880 spécialement pour les colonies de stocks de prévoyance concernant certains produits dans les magasins de Rochefort montre qu'est graduellement adoptée une approche plus raisonnée quant aux effets pouvant régulièrement être demandé outre-mer. Une fois la situation militaire stabilisée dans les colonies en devenir, la Marine rationalise ainsi son système de ravitaillement métropolitain qui évolue en fonction du type de soutien étatique mis en place. Gagnant en efficacité avec des envois effectués « en temps opportun », la méthode logistique établie a l'avantage de réduire le nombre de produits à expédier. De près de 90 produits expédiés du port de Rochefort en 1845 pour ravitailler la « colonie de Pondichéry », 40 à peine sont embarquées à bord de la *Seudre* lors du soutien à l'investissement militaire du Gabon en 1882¹⁰⁷. Concernant d'autres produits cependant, le lien est à faire avec les hommes recrutés ou détachés dans les différents établissements coloniaux français de par le monde. Constituant un horizon de reclassement pour les vétérans des diverses guerres du XIX^e siècle, les colonies d'Amérique¹⁰⁸ mais aussi d'Afrique et d'Asie voient ainsi débarquer des « scieurs de long », « charpentiers », « maçons », « jardiniers », « agriculteurs », menuisiers », « serruriers », « tonneliers » ou encore « charrons » en 1816 au Sénégal et en 1867 en Nouvelle-Calédonie, des « chauffeurs » à La Réunion en 1868, des « chaudronniers » en Chine en 1882... Autant de métiers exercés par des ouvriers recrutés par la Marine ou des ex-soldats. La diversité des « nouveaux colons » embarqués et des outils et vêtements fournis qui correspondent à leurs compétences et à leur statut professionnel témoignent du transfert des techniques, des savoir-faire, des habitudes de travail, des hiérarchie sociales et des apparences d'un monde atlantique en partie européenisé vers celui oriental bien plus exotique. Adapter le ravitaillement colonial pour dépasser les contraintes s'avère alors primordial.

B. Le juste besoin au soutien

Les expéditions depuis la métropole obéissent à une logique dépassant la simple préparation des cargaisons prévues pour le ravitaillement. Les nombreuses composantes constituant les envois effectués dans le cadre du service colonial reposent sur la mise en application d'une méthode qui évolue selon les impératifs guerriers et techniques de l'époque. Au cours du long XIX^e siècle, les 2 238 références du corpus n'ont jamais constitué la totalité

107SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-46 – « Fonds coloniaux de l'Inde », le 28 juillet 1845 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 30 du 10 mars 1882.

108PETITEAU Nathalie, « Le territoire du soldat. Identités et migrations militaires », dans CHAUVAUD Frédéric et PÉRET Jacques (dir.), *Terres marines*, Rennes, PUR, 2006, p. 291.

d'un seul chargement embarqué à bord d'un navire. Ce n'est qu'à partir de la Monarchie de Juillet qu'un effort de rationalisation logistique est peu à peu effectué au sein de l'administration du ministère de la Marine et des Colonies dans le but de proposer des modèles de cargaisons adaptés et destinées aux colonies à l'instar de l'armement des navires. Cependant, le passage en revue des règlements montre qu'aucun texte spécifique ne règle ni la composition des cargaisons ni le ravitaillement des colonies en lui-même. Le ministère étant « de la Marine » et « des Colonies » jusqu'en 1895, il va ainsi de soi que le dernier est intégralement lié au premier et que les produits destinés à la Marine sont donc empruntés pour les colonies. De fait, même si les cargaisons sont explicitement destinées aux établissements outre-mer, les personnes chargées de les contrôler et d'en assurer leur expédition restent des « chefs du service de la Marine » en poste dans les « magasins de la Marine » ou au « détail des approvisionnements », que ce soit dans les arsenaux ou dans les ports de commerce¹⁰⁹. À la Belle Époque, la mise en place de magasins coloniaux à Bordeaux, Marseille, Nantes ou encore Le Havre ne semble pas changer cet état de fait puisque les produits sont encore expédiés du « magasin général » de l'arsenal de Rochefort au « magasin colonial de Bordeaux »¹¹⁰. Par conséquent, l'édiction de règles spécifiquement liées au ravitaillement dans le cadre du service colonial de la Marine semble n'avoir jamais été jugée utile.

Toutefois, le ravitaillement n'est pas improvisé. Il suit des règles communes. Selon les besoins exprimés par les colonies, des similitudes apparaissent entre les dispositions de plusieurs textes officiels et la composition des cargaisons. Si les ordonnances royales de 1689, 1765, 1776, 1784 et 1786 constituent encore les références administratives à suivre au début de la Restauration¹¹¹, il est décidé à partir de la Monarchie de Juillet et jusqu'au début de la Troisième République d'entreprendre un vaste inventaire et une mise à jour de tous les règlements issus du XVIII^e siècle afin de les adapter aux nouvelles réalités du temps¹¹². En 1801, sur les 12 « objets de bureaux » listés dans l'« État des objets nécessaires pour l'approvisionnement du Sénégal pendant 4 mois »¹¹³, 9 concordent avec les 9 références d'articles se rapportant aux « bureaux » et contenus dans le règlement concernant les

109SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-150 – DM n° 119 du 16 septembre 1884. Le « chef de service de la Marine » réceptionne, contrôle et fait embarquer à bord d'un navire une « voiture » et des « vivres » pour le Gabon.

110SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1002 – DM n° 1 du 21 janvier 1903, concernant l'envoi daté du 1^{er} décembre 1900.

111SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 11 du 4 août 1816.

112BAJOT Louis-Marie, *Résumé des lois anciennes et modernes sur la Marine*, Paris, Imprimerie royale, 1841 ; BLANCHARD Claude-François, *Répertoire général des lois, décrets, ordonnances, règlements, instructions sur la Marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1849-1859 ; *Répertoire des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions et circulaires relatifs à l'organisation des divers services du département de la Marine et des colonies*, Paris, Imprimerie nationale, 1878, « suivi des textes des principaux actes organiques » en 1899.

113SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 – DM n° 23 du 12 décembre 1801.

« magasins »¹¹⁴. En 1818, l'« État des vivres à expédier du port de Rochefort dans les diverses colonies »¹¹⁵ correspond là encore à près de 90 % des mentions du *Traité des vivres pour les vaisseaux & autres bâtimens* de 1776¹¹⁶ tandis qu'à l'autre extrémité du siècle, en 1882, « conformément aux recommandations contenues dans les dépêches »¹¹⁷, la liste des produits à embarquer sur la *Seudre* et destinés au Gabon sont dans leur totalité identiques aux références de denrées alimentaires listées dans la nomenclature du Services des vivres pour l'année 1882¹¹⁸, qui fait office de modèle. Ces trois exemples montrent ainsi qu'en règle générale, les services administratifs de la Marine tentent de respecter au maximum les instructions données dans les textes et qu'elle tire parti de l'expérience accumulée tout au long du XVIII^e siècle pour constituer au mieux ses chargements.

En 1792, l'envoi fait au comptoir de Juda au large du futur Bénin par l'arsenal de Rochefort consiste en un ensemble hétéroclite de « marchandises et ustensiles » comprenant par exemple « 6 douzaines de serviettes », « 8 paires de draps de lit de maison », « 4 carafes en verre blanc pour table », « 4 salières de cristal », « 1 grand ciseau à tailler les haies », « 1 moulin à café », « 1 échelle en bois d'orme », « 10 serrures de portes de différentes grandeurs », « 3 000 bouchons de liège pour bouteilles », « 6 tire-bouchons à étui », « 3 barils de goudron du Nord », « 2 000 petits verres à liqueurs à pied », « 1 grand pavillon national pour le fort », « 20 000 briques ordinaires simples » ou encore des « graines de jardinage »¹¹⁹. La reprise temporaire de Gorée depuis la Guyane en 1804¹²⁰ et l'« inventaire général des vivres, marchandises et effets trouvés dans les magasins »¹²¹ réalisé montre que dans l'un ou l'autre comptoir africain, les types de produits reçus envoyés par Rochefort sont les mêmes. La perméabilité entre les différents services de l'arsenal tournant autour du « magasin de la Marine et des Colonies » puis « du magasin général » accroît le phénomène de standardisation amorcé à la fin du XVIII^e siècle¹²². Si après le Premier Empire, la logique de l'Ancien Régime continue à prévaloir au travers d'un large soutien dans un contexte certes de récupération des colonies, dès 1820 un règlement et un modèle de tableaux concernant les envois fait aux

114 *Encyclopédie Méthodique Marine, op. cit.*, t. 2, p. 631-653.

115 SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 6E2-4 – « Administration des subsistances de la Marine – Exercice 1818 ».

116 *Encyclopédie Méthodique Marine, op. cit.*, t. 2, p. 22-29.

117 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 30 du 10 mars 1882.

118 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 45 bis du 11 avril 1882, « Service des vivres – Année 1882 ».

119 SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E272 – DM n° 49 du 8 mars 1792, suivant la lettre du Ministre du 22 avril 1791.

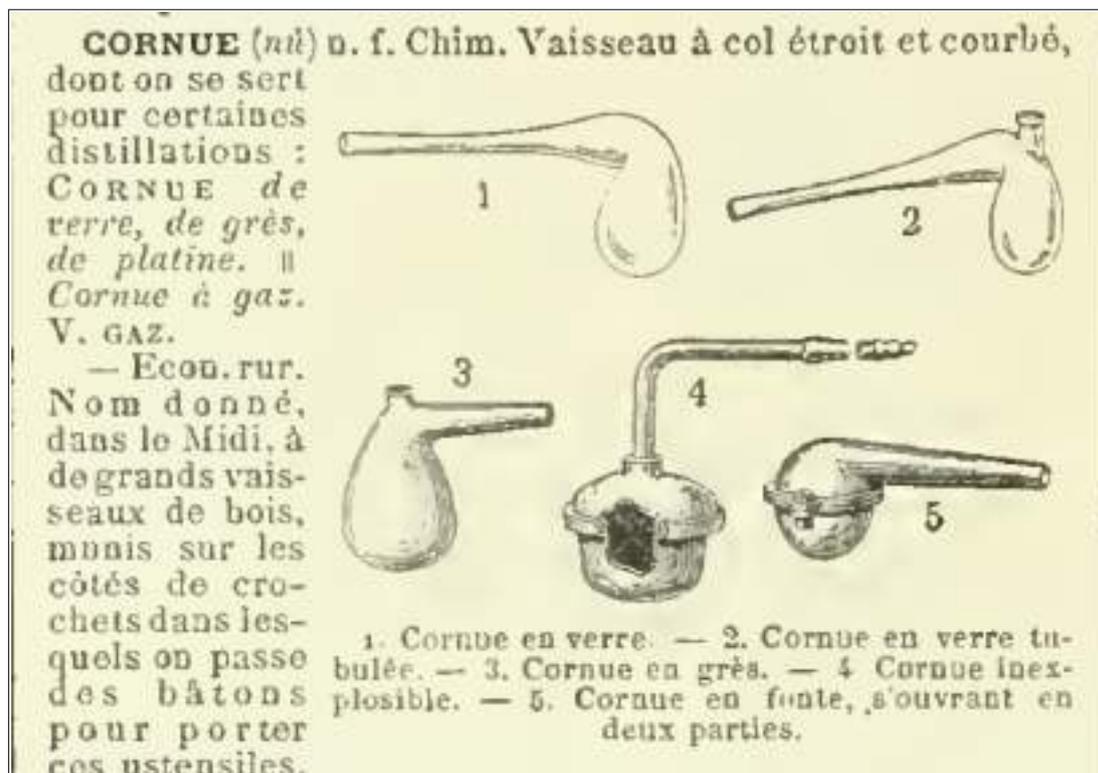
120 BASSÈNE Djiguatte Amédé, « Gorée, casse-tête de la défense française des colonies en Sénégambie, 1677-1817 », dans PLOUVIEZ David (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique, XV^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes et documents », 2014, p. 251.

121 SHDMR, Bureau des Colonies (Services des colonies), 1R108 – DM n° 12 du 31 janvier 1804 : « Inventaires des marins, des blessés et tués, des vivres, des fortifications : états ».

122 MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 57.

colonies stipule que les approvisionnements doivent se faire au plus juste en fonction des demandes, en relation avec les douanes et selon la nature des objets à expédier¹²³. L'utilisation de produits identiques participe ainsi au gain d'efficacité et à la rationalisation par l'administration de l'espace portuaire.

FIGURE 3 – Planche « Cornues » du *Nouveau Larousse illustré*.



Source : AUGÉ Claude (dir.), *op. cit.*, t. 3, Paris, Librairie Larousse, 1898, p. 290, art. « Cornue ».

Gagner en rapidité et sélectionner au mieux les produits nécessaires au ravitaillement outre-mer, c'est ainsi soutenir de manière pérenne les entreprises de colonisation française dans le monde au XIX^e siècle. La méthode de « composition de ces assortiments » des « chargements » et des « objets à expédier », désignée dans les documents administratifs par des titres tels que « Liste d'objets divers » ou « Objets de toute nature » est progressivement remplacée par des cargaisons spécialisées composées d'un seul produit comme des « canons » ou ces « 47 fusils à répétition modèles 1874-1885 » expédiés *via* Nantes à Nouméa en 1895. De même, les systèmes de produits tels que les « médicaments et ustensiles » et les « effets de grand et petit équipement » constituent à l'aube du XX^e siècle la majorité des cargaisons expédiées à l'image de l'« habillement pour les troupes » envoyé *via* Marseille à Hanoï cette même année 1895¹²⁴. Dans la continuité du XVIII^e siècle, la méthodologie des envois en deux

123SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N2 – « Ports - Marine », DM n° 5 du 21 juillet 1820.

124SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-892 – DM n° 121 et n° 309 des 25 avril et 14 septembre 1895.

temps, une seconde cargaison pouvant compléter la première comme ces « 700 kilos d’huile d’olive destinés à Tahiti » en 1867¹²⁵, amène aussi la Marine à acheter directement dans les ports de commerce.

Cependant, les erreurs de jaugeage constituent le grain de sable dans la machine. Perturbant la logique du ravitaillement, les cargaisons doivent ainsi parfois être embarquées sur un ou deux autres bâtiments. Que ce soit avec une flûte en partance pour les Antilles en 1817 ou un transport en fer attendu en Nouvelle-Calédonie en 1883¹²⁶ la difficulté à maîtriser les capacités d’emport des navires reste encore prégnante à la fin du XIX^e siècle. Provoquant attermolements et retards elle peut ainsi faire dérailler l’organisation à flux tendu de la Marine.

C. Quelles références pour quelles colonies et dans quelles proportions ?

Quantifier les envois du service colonial est une gageure. Si les sources sont abondantes et riches en explications, elles ne sont cependant pas toujours précises quant aux renseignements recherchés. Un envoi peut être signalé et la liste des références jointe sans pour autant voir ses quantités affichées. La fragmentation des données liées aux mouvements des produits et les lacunes observées dans les séries de procès-verbaux et de factures encore existantes rendent compliquées l’agrégation des données. Les dépenses d’approvisionnement étant elles aussi en majeure partie absentes de la documentation, l’établissement de modèles d’envois prenant en compte la récurrence des références permet de passer outre l’écueil des sources imprécises ou disparates. De plus, la mention quasi systématique des types de marchandises, des ports d’expédition et des colonies où doit se faire la réception autorisent l’adoption d’une approche proportionnée et l’établissement, au-delà du profil-type des catégories, de portraits-robots des chargements. Malgré les retards, contre-ordres et changements d’itinéraire régulièrement notés, le fait que les ports d’expédition des cargaisons rochefortaises soient toujours les mêmes et que la diversité des produits s’amenuise progressivement tout au long du siècle facilite la lecture de l’ensemble. En dépassant de cette façon l’irrégulière disponibilité des données comptables, il est alors possible d’illustrer les proportions matérielles du soutien effectué. Trois grands espaces coloniaux apparaissent par conséquent à l’échelle planétaire, à savoir celui comprenant les îles du nord et antillaises des deux Amériques ainsi que la Guyane jusqu’à la fin du XIX^e siècle, l’Afrique de l’Ouest et de l’Est puis du Nord au tournant du XX^e siècle, et enfin l’Asie qui englobe à partir des années 1840-60 le Pacifique puis l’Indochine.

125SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-133 – DM n° 29 du 10 mai 1867.

126SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 55 du 9 mai 1818 ; 2A2-709 – DM n° 29 du 23 février 1883.

Pour les Amériques, les cargaisons se composent principalement des produits de première nécessité tels que les « Vivres et textiles » principalement pour ces derniers des uniformes des troupes en garnison puis des disciplinaires et des bagnards de Guyane, devant les « Outils et Objets » et les « Armes et Soins » qui, les deux catégories regroupées, dépassent de peu le total des envois effectués concernant la première catégorie. En proportion, les trois catégories cumulées de denrées alimentaires, de médicaments, d'effets et d'objets d'équipement pour la dotation et l'installation des hommes constituent plus de 80 % des expéditions de produits réalisées vers les Amériques. Les années 1840 par exemple contrastent fortement avec les années 1890. Sous la Monarchie de Juillet, Saint-Pierre-et-Miquelon mis à part car ne comptant que pour une seule et unique réception en 1847, la Martinique et la Guadeloupe sont alors ravitaillées à près de 90 % en armement lourd avec « 34 canons-obusiers », « 25 affûts en fonte avec canon » ou encore « 2 batteries d'obusiers de montagne de 12 » cédées à la Marine par la direction d'artillerie de Toulouse pour son service des colonies et expédiées aux Antilles pour en équiper les forts¹²⁷. Cinquante ans plus tard, ne reste que la Guyane qui, ravitaillée de manière équilibrée en termes de vivres, d'outils, d'objets, d'armes et de munitions entre 1841 et 1849, ne reçoit plus que des effets d'habillement pour son personnel pénitentiaire et les condamnés au bagne entre 1891 et 1899.

En Afrique, ce sont les « Outils et Objets » qui constituent devant les « Vivres et Textiles » et les « Armes et Soins » la plus grande partie des produits de cargaison. À l'Ouest, la récupération et la mise en valeur du Sénégal entre 1816 et 1866 et l'investissement du Gabon dans la décennie 1880 appellent un soutien logistique faisant la part belle aux outils et objets de construction et d'aménagement en situation coloniale. L'équipement des divers corps de tirailleurs formés dans les colonies africaines¹²⁸ ou encore la dotation que tout forçat destiné au biribi algérien se doit d'avoir font que Rochefort fait aussi par exemple expédier par le corps des disciplinaires des Colonies d'Oléron qui les ont confectionnés « 80 futailles contenant des effets d'habillement destinés aux tirailleurs haoussas » et des « trousseaux de condamnés »¹²⁹. À l'Est, Madagascar, Mayotte et La Réunion, outre les vivres, les armes et les munitions, reçoivent aussi fonds, médicaments, semences, matériaux et « munitions navales ». Premier port arsenal négrier du royaume à la fin du XVIII^e siècle¹³⁰, Rochefort combine également ses produits pour finalement former ce qu'il convient d'appeler des cargaisons de

127SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-305 – DM n° 24 du 23 juillet 1841 ; 2A2-323 – DM n° 2 du 23 janvier 1844 ; 2A2-348 et 2A2-356 – DM n° 50 du 24 décembre 1847 et DM n° 10 du 18 février 1848.

128GIRY Geneviève (dir.), *Les troupes de marine, 1622-1984*, Paris, Charles-Lavauzelle, 1986, p. 48-52.

129SHMDR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-906 – DM n° 5 du 28 mai 1896. Destination : Cotonou *via* Bordeaux, de 1892 à 1895 ; 2A2-852 – DM du 30 juin 1892. Destination : Alger *via* Marseille, de 1892 à 1900.

130CADIOU Philippe, « Rochefort, premier port arsenal négrier du royaume », *Rochefort et la mer*, t. 3, 2017.

traite. En 1816, la *Méduse* emporte ainsi des « marchandises de traite », mais cette fois « pour les coutumes » avec les « indigènes » qui s'attendent à recevoir des présents tels que des « fusils fins damasquinés », de l'« ambre mat » et « clair » ou aussi « corail rond » et « long, dit olivette »¹³¹ ; tandis qu'en 1884 encore, ce sont 7 000 litres d'« eau-de-vie de traite » qui sont achetées à Bordeaux par Rochefort pour ses « rationnaires indigènes » au Gabon¹³². Quant au Maghreb, la Tunisie et le Maroc se partagent les envois de ravitaillement effectués dans le cadre du soutien aux expéditions coloniales qui transforment ces pays en protectorats. Ceux-ci consistent majoritairement en vivres et en textiles mais aussi pour l'arsenal de Bizerte en matériel médical et en livres de la bibliothèque du port de Rochefort¹³³. L'Algérie reçoit de son côté des produits d'hygiène comme du savon et des vêtements pour les condamnés au biribi.

Enfin, sur la route des mers de Chine, l'archipel des Mascareignes voit transiter des navires aux cales remplies de produits d'une part pour les comptoirs de l'Inde, d'autre part pour l'Extrême-Orient. Si les possessions indiennes comme Pondichéry, Yanaon et Karikal, engagées dans la traite des *coolies*, engagés sous contrats, de 1849 à 1889¹³⁴, réceptionnent la majeure partie des approvisionnements en médicaments commandés par Rochefort et expédiés de Bordeaux¹³⁵, les nouvelles possessions du Pacifique et d'Indo-Chine et en particulier le Tonkin dans le dernier quart du XIX^e siècle reçoivent quant à elles la majorité des armes expédiées en Asie. À l'instar des Amériques, les « Vivres et textiles » constituent la plus importante des catégories tandis que les « Outils et Objets » ainsi que les « Armes et Soins » font chacune partie pour moitié moins des cargaisons préparées. Cependant, les chargements réceptionnés à Tahiti et en Nouvelle-Calédonie montrent que, renforcées par l'installation du bagne colonial, ces possessions deviennent d'une importance cruciale pour la Marine et reçoivent alors en conséquence tout le matériel nécessaire à son soutien et donc à son maintien dans l'océan Pacifique. Concentrant les approvisionnements en textiles, en outils, en graines et en animaux, ces terres immergées quasi isolées ne peuvent être ralliées que depuis Melbourne et Sydney en Australie et surtout depuis Valparaiso au Chili, escale obligée pour les navires allant de l'Atlantique au Pacifique *via* le détroit de Magellan. Sont ainsi par exemple embarqués dans le port chilien, commandés par l'administration de

131SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 2 du 1^{er} mars 1816.

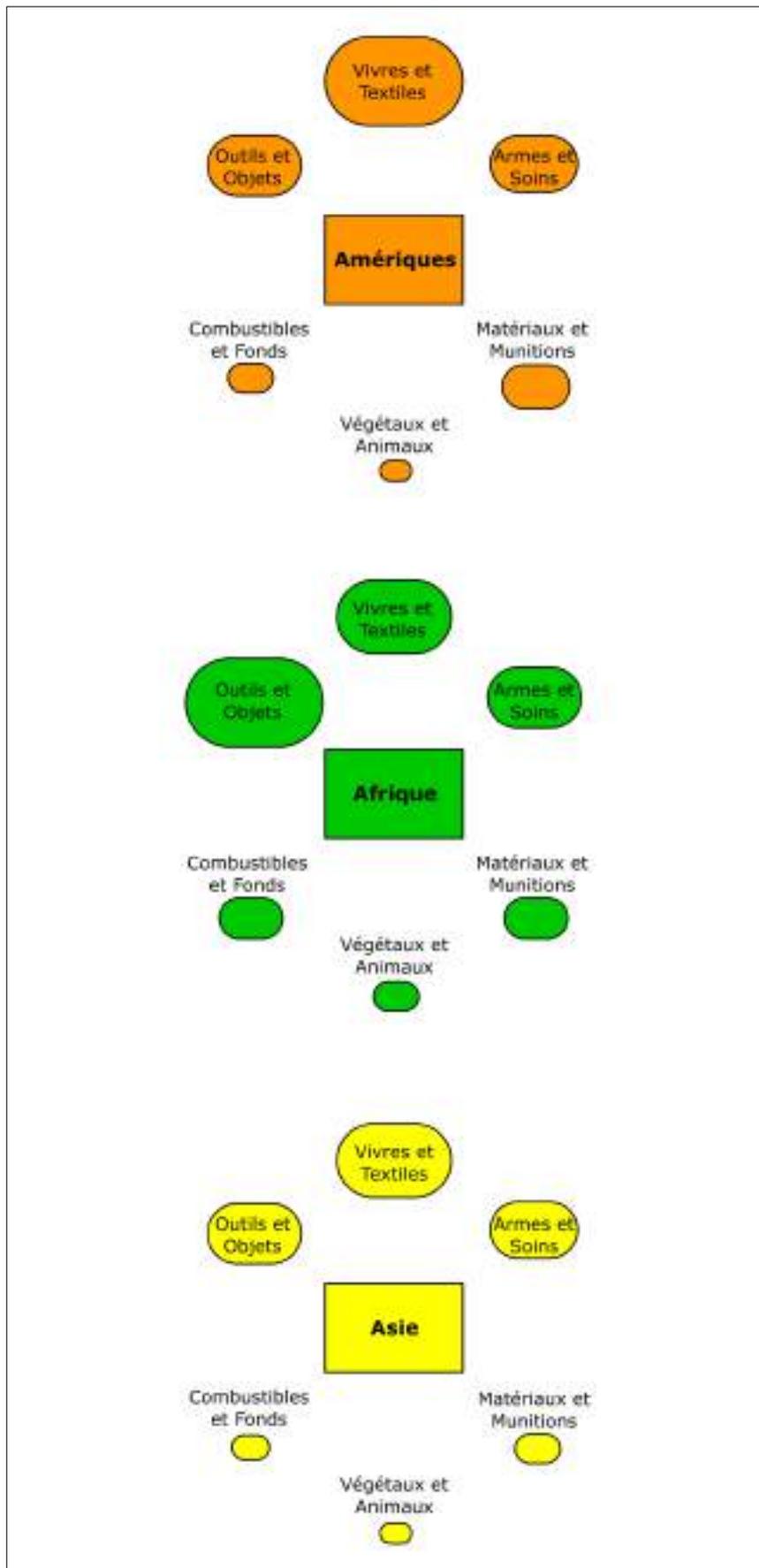
132SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-724 – DM n° 192 du 2 juillet 1884.

133SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1097 – DM n° 277 du 25 octobre 1912 ; 2A2-1122 – DM n° 1 du 10 janvier 1914.

134SAUGERA Éric, *Bordeaux, port négrier. Chronologie, économie, idéologie, XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, Karthala, 1995, p. 196.

135SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-356 – DM n° 16 du 2 août 1848. En 1849 est ainsi créée à Pondichéry une « base en médicaments » qui doit simplifier les futurs envois effectués par la pharmacie de Rochefort pour la traite.

FIGURE 4 – Proportions et destinations générales des catégories de produits.



Source : fichier « Chargements » [ANNEXE 2].

Rochefort qui traite directement avec le consul de France habitant sur place, des « bœufs vivants » de la région du Rio de La Plata, des « plantes fourragères », des « œufs », des « volailles » et des « légumes » pour les hommes en poste dans les établissements océaniques¹³⁶. La schématisation des catégories de produits selon leurs proportions et en fonction des grandes aires coloniales indiquées permet d'avoir un aperçu global des expéditions effectuées outre-mer, chacun des chargements-types se rapportant à un ou des usages précis qui en est fait aux colonies du fait de leurs compositions.

De fait, malgré la poursuite de la standardisation des références amorcée à la fin du XVIII^e siècle, les cargaisons sont encore, dans le premier XIX^e siècle, souvent composées selon les destinations qui leur sont données. Cet état de fait change peu à peu et dans les deux décennies précédant le XX^e siècle, le « juste soutien », rationalisé, est réalisé à flux tendu. Toutefois, cela n'empêche pas le phénomène de « coulage » soit les erreurs, casses, pourrissements et autres vols qui perturbe régulièrement la bonne marche du service d'approvisionnement. Ainsi, alliant barrières naturelles et distances physiques à surmonter et populations diverses et intérêts nationaux à prendre en compte, la géographie de l'espace colonial ravitaillé par Rochefort se doit d'être abordée, définie et délimitée dans le but de mieux appréhender les mécanismes de fonctionnement du ravitaillement du service colonial.

2. Le « *big switch* » de Rochefort, fluctuations autour de trois océans

A. Les territoires outre-mer touchés par le ravitaillement rochefortais

Les chargements en ravitaillement effectués dans le port de Rochefort et destinés aux territoires outre-mer sont débarqués dans les colonies situés au large de continents constituant des aires géographiques à la jonction des empires coloniaux des XVIII^e et XIX^e siècles. Dans la correspondance des autorités du port de Rochefort, il est ainsi question des « nouvelles colonies » comme les établissements de l'Océanie, de Mayotte et de Madagascar, de l'Indochine, de la Chine, du Dahomey et du Gabon sur la côte ouest-africaine, en Afrique du Nord (Algérie, Maroc et Tunisie) et des points d'appui sur la route des Indes *via* Suez avec Djibouti. Les « vieilles colonies » américaines, africaines et indiennes telles que les îles de Saint-Pierre-et-Miquelon, de la Guadeloupe et de la Martinique, la Guyane, le Sénégal avec Saint-Louis et Dakar, l'île Bourbon et les comptoirs de l'Inde demeurent. À l'inverse, les possessions de la Louisiane, de Saint-Domingue et de l'île de France disparaissent de l'aire générale de ravitaillement rochefortaise avant même la proclamation du Premier Empire pour

136SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A4-147 – DM n° 455 du 31 décembre 1881.

les deux premières et la fin de ce même empire pour la troisième. Seule Bourbon, devenue La Réunion, est réintégrée dès 1814 à l'empire colonial français. Enfin, les Philippines espagnoles sont ralliées et ravitaillées une unique fois, sous la Révolution, depuis Rochefort en passant par Bayonne à la faveur d'un convoi franco-espagnol de piastres¹³⁷. Pour délimiter de manière détaillée l'aire coloniale desservie par la Marine à partir de la Charente au cours du long XIX^e siècle, il est nécessaire de se pencher sur les reconfigurations ayant eu lieu depuis la fin de la guerre de Sept ans¹³⁸.

La disparition de la Nouvelle-France et de l'Inde conquise par Dupleix en 1763 et la suspension des privilèges de la première Compagnie des Indes en 1769 ouvrent à Rochefort les destinations de Saint-Domingue, de l'Afrique, de l'Inde et de façon tout à fait secondaire de la Louisiane¹³⁹. Les quatre comptoirs du Sénégal (Saint-Louis, Gorée et Rufisque puis Dakar) prennent de plus en plus de place dans la part de ravitaillement expédiée tandis que l'Afrique du Nord sera formellement touchée à partir de 1830. Alors que Bordeaux commence à tourner ses activités vers l'Asie¹⁴⁰, le legs de l'Ancien Régime et de la Révolution se répercute lui aussi sur les destinations coloniales de Rochefort. Celles « au-delà du Cap » n'auront de cesse de prendre de l'importance à la suite des négociants girondins qui approvisionnent notamment l'arsenal charentais en salpêtre mais aussi en indigo provenant en partie des Indes¹⁴¹. Les comptoirs indiens et les Mascareignes se trouvant sur leur route avec comme point central pour la France l'île Bourbon – dépourvue de port en eau profonde – sont d'ailleurs récupérés dès 1817 par deux expéditions parties des bords de la Charente. Équipées pour moitié grâce aux produits se trouvant dans les magasins bordelais mis à la disposition du « Service des Colonies »¹⁴², la Marine agit ainsi comme un instrument au service du négoce girondin. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et jusqu'à la Monarchie de Juillet, le nouveau visage donné à l'espace colonial desservi par Rochefort détermine en conséquence les destinations de son ravitaillement. De plus, pas un seul texte officiel ne définit au XIX^e siècle une aire coloniale précise appelée à recevoir l'approvisionnement rochefortais. Ce dernier s'adapte donc et s'intègre de fait à l'aire de ravitaillement coloniale déjà existante

137SHDMR, Commandement de la Marine (Bureau des ports), 1A82 – DM n° 68 du 19 mars 1793.

138MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 64.

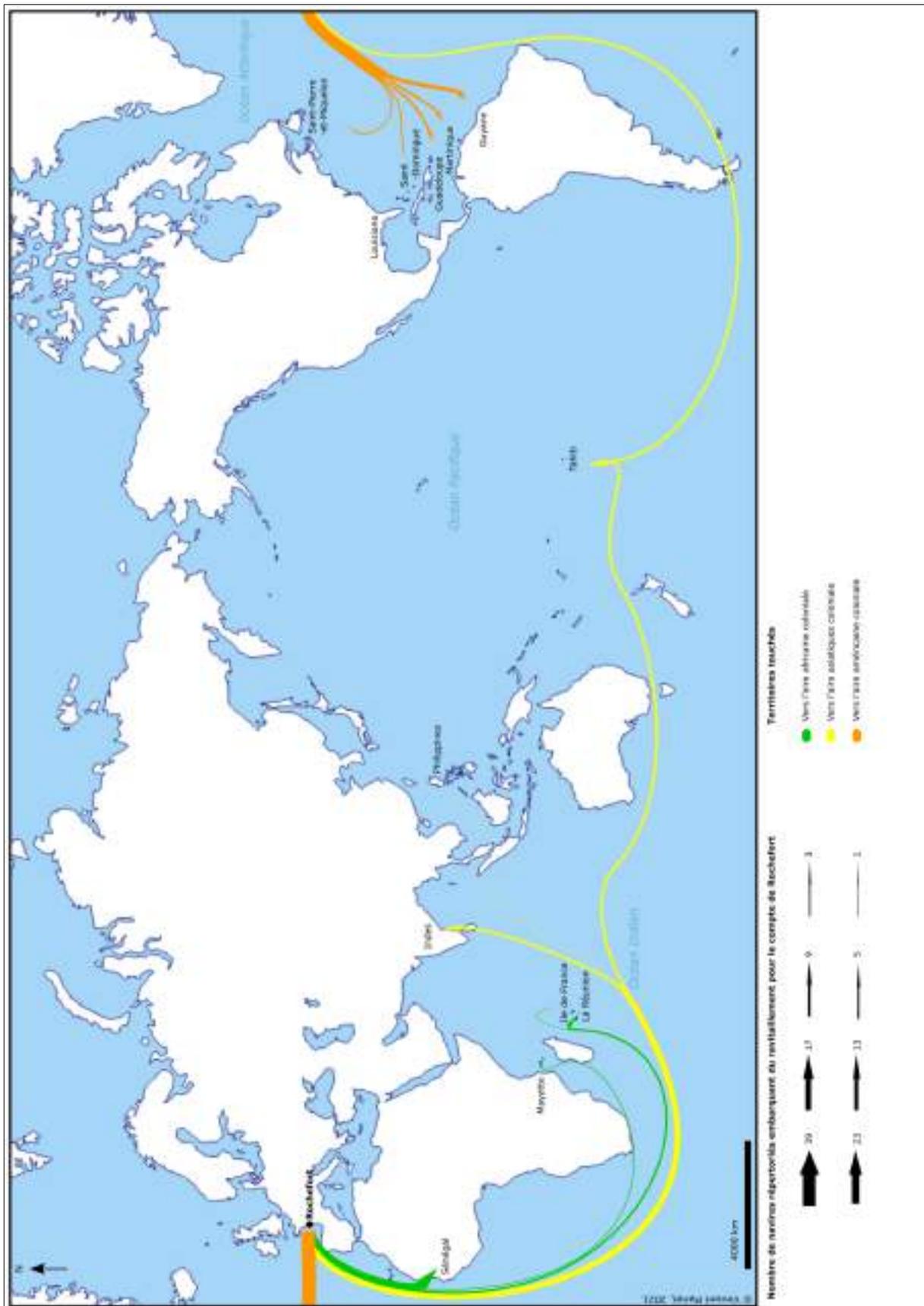
139MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 64.

140BUTEL Paul, « Les Bordelais et l'Inde dans la première moitié du XIX^e siècle », dans HAUDRÈRE Philippe (dir.), *Les flottes des Compagnies des Indes, 1600-1857*, Vincennes, Service historique de la Marine, V^e Journées franco-britanniques d'histoire de la Marine, III^e journées d'histoire maritime et d'archéologie navale à Lorient des 4-5-6 mai 1994, 1996, p. 327-338.

141ADCM, Administration générale (Indigoteries), 14M4-2 – « Culture du pastel et extraction de l'indigo », DM n° 124 du 3 avril 1812.

142SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 21 du 22 août 1814 ; 2A2-171 – DM n° 4 et n° 6 des 19 avril et 4 mai 1816. Deux « bustes du Roi » sont aussi embarqués pour les Indes.

CARTE 2 – Aires de ravitaillement approvisionnées par l'arsenal charentais (1793-1848).



Source : fichier « Chargements » [ANNEXES 2 et 3].

composée de tous les territoires où la France intervient et impose ou réimpose sa souveraineté étatique. Comme le montrent les mentions concernant les 24 différentes colonies ou assimilées portées sur les dépêches ministérielles et les lettres des services administratifs du port de Rochefort, cette aire est majoritairement africaine, prolongée par l'axe asiatique et pacifique à partir de l'océan Indien ou de l'axe américain et rejoignant par conséquent par l'Ouest puis l'Est le carrefour colonial que constitue La Réunion située entre l'Afrique et l'Asie. La recension des navires ayant porté des cargaisons pour le compte de l'arsenal de Rochefort souligne le fait que l'espace desservi par les navires chargés du ravitaillement se divise en trois secteurs principaux articulés entre eux : les îles et terres des Amériques septentrionale, centrale et du sud ; celles d'Asie-Pacifique des Indes à la Polynésie en passant par l'Indochine, la Chine et la Nouvelle-Calédonie ; et les différents territoires d'Afrique de l'Ouest, du Nord et de l'Est.

En fonction des périodes, les terres intégrées dans le giron de Rochefort s'ajoutent ainsi à celles déjà existantes. Si certains ajouts rallongent d'autant les lignes de ravitaillement depuis les bords de la Charente, la disparition d'autres colonies simplifient la desserte de certains secteurs. En Amérique, le premier et traditionnel secteur désigné concerne avant tout les petites Antilles jusqu'au milieu du XIX^e siècle. Parmi les 6 mentions coloniales concernant cet espace, 2 n'existent plus après 1803. Ne restent ainsi que Saint-Pierre-et-Miquelon aussi dénommé « Amérique septentrionale », la Guadeloupe et la Martinique encore désignées comme les « îles du Vent » jusqu'à la Monarchie de Juillet voire parfois au-delà, et la Guyane. Sans surprise pour chacune des désignations, les ports principaux et par ailleurs sièges du gouverneur de Saint-Pierre, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et Cayenne accueillent les navires. Il faut ajouter pour la Guyane, à la fin du XIX^e siècle, Kourou et Saint-Laurent-du-Maroni qui forment alors le système, avec Cayenne, du bagne colonial français dans ce territoire d'Amérique du Sud. Le soutien aux colons installés ou réinstallés, les travaux de fortifications des îles, l'entretien des troupes en garnison sur place, le transport et le ravitaillement des bagnards et des disciplinaires justifient des envois dans ces contrées américaines jusqu'à la Première Guerre mondiale. À raison de 75 navires chargés de ravitaillement rochefortais sur l'ensemble du long XIX^e siècle, la Martinique et la Guyane réceptionnent la majorité des cargaisons avec 17 ravitaillements pour l'une et le double pour l'autre. En 1898 par exemple, année de la crise de Fachoda et alors que l'activité de ravitaillement rochefortaise semble presque au point mort, parmi les trois envois effectués, si l'un est destiné aux forçats de l'Algérie et l'autre aux disciplinaires des colonies à Madagascar, le dernier est attendu au pénitencier agricole de Kourou où 21 femmes reléguées et autant d'hommes condamnés

attendent des effets d'habillement mais aussi des graines, des volailles et des livres commandés par l'administration pénitentiaire et fournis par un entrepreneur de Perpignan¹⁴³.

De l'autre côté de l'Atlantique, sur la côte ouest de l'Afrique, le Sénégal, le Gabon et le Dahomey composent le trio subsaharien réceptionnant le ravitaillement colonial rochefortais. Centre de ravitaillement et de relâche sur la route des Indes avant le contournement du continent africain par le cap de Bonne-Espérance, l'îlot de Gorée au large du Sénégal constitue jusqu'au milieu du XIX^e siècle une possession incontournable de l'empire colonial. S'annonçant « *par la masse d'arbres et d'arbustes dont les îles de la rive gauche sont garnies* » et où « *il n'est pas facile de distinguer l'embouchure du fleuve* »¹⁴⁴, l'approche du Sénégal n'est en effet pas toujours des plus aisées puisqu'en 1828, Madame Bélar et sa famille n'aperçoivent pas la côte africaine, le navire restant obstinément au large du fait des vents contraires et ratant en conséquence sa relâche¹⁴⁵.

Si Rochefort soutient en 1815 et 1816 une tentative d'implantation au Cap-Vert qui tourne finalement court¹⁴⁶ ainsi que la récupération de la colonie sénégalaise en elle-même et qui finit en désastre pour la Marine¹⁴⁷, dès 1817 le gouverneur commence à établir des pilotes pour son service sur le fleuve Sénégal¹⁴⁸ et en 1862, les premiers travaux du port de Dakar commencent¹⁴⁹. En 1861, la 3^e compagnie disciplinaire des Colonies, en dépôt à l'île d'Oléron et dépendant administrativement de Rochefort, est envoyée dans cette ville militaire créée *ex nihilo* où les troupes du 3^e Régiment d'infanterie de marine charentais leur ont construit des baraques pour leur logement¹⁵⁰. « *Désormais en relations directes et suivies avec la France* »¹⁵¹, Dakar se substitue ainsi à Gorée et c'est dans ce nouveau port colonial fondé en 1857 par Louis Faidherbe que seront débarquées au Sénégal – et plus rarement à Saint-Louis – toutes les cargaisons rochefortaises pour le restant du XIX^e siècle. Bien plus au sud, en longeant la côte de Guinée, le Gabon attire également à lui une part importante du ravitaillement pour l'Afrique. Abordé dès 1841 depuis Rochefort par la canonnière-brick la

143SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-933 – DM n° 385 du 2 décembre 1898.

144SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – « Note sur les approches et le rivage du Sénégal », 1817, p. 1.

145LE HÉNAFF Monique (dir.), *De l'île de La Réunion à Rochefort. Journal du voyage en mer de Julie Desgravelles-Bélar, avril-août 1828*, La Crèche, La Geste, 2017, p. 187.

146SHMDR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 – DM n° 14 et n° 35 des 9 février et 8 mars 1815.

147BOUDON Jacque-Olivier, *Les naufragés de la Méduse*, Paris, Belin, 2016.

148SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – « Note sur les approches et le rivage du Sénégal », 1817, p. 3.

149Lire à ce sujet HIDALGO Daniel Castillo, « Les transformations du système portuaire au Sénégal (1850-1913) », dans LLINARES Sylviane et SAUPIN Guy (dir.), *Ports Nouveaux. Création et renaissance du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Hors-série », 2020, p. 107-130.

150CHARPY Jacques, *La fondation de Dakar (1845-1857-1869)*, Paris, Larose, 1958, p. 352.

151D'après le ministre de la Marine et des Colonies de Chasseloup-Laubat au gouverneur Louis Faidherbe le 30 avril 1865, cité dans *ibid.*, p. 351.

Vigie dans le cadre des explorations menées sous Louis-Philippe¹⁵², ce n'est que quarante ans plus tard que ce territoire reçoit de l'arsenal charentais un premier ravitaillement destiné à l'hôtel du gouvernement de la colonie avant que ne soit établi à partir de 1883 un service de transports de vivres à dates fixes effectué deux fois l'an vers le Sénégal et donc le Gabon¹⁵³. Quant aux autres possessions africaines – hors Afrique du Nord et Madagascar-Mayotte – comme le Dahomey et la Côte française des Somalis, elles ne sont soutenues par Rochefort que lors des phases majeures d'investissement par les militaires de chacune de ces colonies au début des années 1890.

Les années 1859 à 1861 marquent ainsi véritablement le renouveau du Rochefort colonial. L'expédition anglo-française de Chine, dans le cadre de la Seconde Guerre de l'opium (1856-1860)¹⁵⁴, dans laquelle sont engagées troupes de marine¹⁵⁵ et navires de guerre des différents arsenaux métropolitains¹⁵⁶, marque l'achèvement du *big switch* effectué des Antilles vers la Polynésie par la Marine dans le sillage de la *Royal Navy*¹⁵⁷ autant que les vrais débuts de la colonisation française en Asie du Sud-Est. Conséquence des traités inégaux passés depuis les années 1840 avec le gouvernement chinois et que ce dernier considère comme inégaux, la Seconde Guerre de l'opium renforce la présence occidentale en Chine tout en agglomérant les interventions en Indochine en plus de celles effectuées en Corée et au Japon¹⁵⁸. Typiques de la période du Second Empire, à savoir réclamation de compensations de guerre à des gouvernements étrangers, protection des missionnaires chrétiens et projection de puissance à visées commerciales¹⁵⁹, ces interventions sont synonymes de poursuite de la « politique de la canonnière » mise en place sous la Monarchie de Juillet et par conséquent de l'intégration de Rochefort à ces nouveaux et lointains théâtres d'opération. Cherchant à remplacer le domaine perdu des Indes du siècle précédent, la Marine coloniale et ses amiraux-ministres tel que Charles Rigault de Genouilly et Prosper de Chasseloup-Laubat – d'ailleurs tous deux

152MEYER Jean, TARRADE Jean, REY-GOLDZEIGUER Annie et *al.*, *op. cit.*, Paris, Armand Colin, Coll. « Collection U. Histoire », 2016 [1991], p. 349.

153SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 168 du 7 novembre 1883.

154KLEIN Jean-François, « L'opium, une arme impériale (fin XVIII^e siècle – mi XX^e siècle) », dans BENSIMON Fabrice et ENDERS Armelle (dir.), *Le siècle britannique. Variations sur une suprématie globale au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, Coll. « Mondes anglophones », 2012, p. 207-264.

155BRIZAY Bernard, *Le sac du palais d'Été. Seconde guerre de l'opium. L'expédition anglo-française de Chine en 1860*, Paris, Éditions du Rochefort, Coll. « Document », 2011, p. 16-17.

156SHDMV, Armements et mouvements (Mouvements de la Flotte), BB5-227 – Rochefort : Division de Chine, 1863. Quatre navires administrativement rattachés au port de Rochefort, sur les onze constituant la division, participent aux opérations en mers de Chine (Saigon, Shanghai, Pékin) et du Japon (affaire de Shimonoseki) de 1859 à 1865.

157LAUX Claire, *Le Pacifique aux XVIII^e et XIX^e siècles, une confrontation franco-britannique. Enjeux économiques, politiques et culturels (1763-1914)*, Paris, Karthala, Coll. « Hommes et sociétés », 2011, p. 139.

158BARJOT Dominique et KLEIN Jean-François (dir.), *L'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, *op. cit.*

159MEYER Jean, TARRADE Jean, REY-GOLDZEIGUER Annie et *al.*, *op. cit.*, p. 438 et p. 480.

charentais – expriment le souhait que soit créé un véritable empire dans l'Extrême-Orient¹⁶⁰.

Si aucune prise de possession territoriale n'est le fait des seules troupes de Marine rochefortaises au XIX^e siècle, la plupart des conquêtes est néanmoins immédiatement intégrée aux aires de ravitaillement coloniales desservies par l'arsenal charentais notamment là où stationnent les troupes et personnels de la Marine débarquées d'abord de manière temporaire puis pérenne dans le cadre du service colonial. Enfin, le ravitaillement rochefortais pour la mer de Chine méridionale apparaît en lui-même bien maigre puisqu'il consiste en un seul et unique envoi, *via* Bordeaux, « *des rechanges et des effets d'habillement destinés à la Division navale des mers de Chine* » à Shanghai¹⁶¹. L'intégration de la Cochinchine et de la Chine dans l'aire coloniale de Rochefort est ainsi au final peu importante en ce qui concerne le ravitaillement effectué depuis les bords de la Charente. Elle pose cependant plusieurs jalons logistiques en vue de l'intervention officielle de la France au Tonkin vingt ans plus tard, à laquelle participe Rochefort à hauteur d'une dizaine d'envois effectués de 1881 à 1901.

Enfin, hors ravitaillement des garnisons installées en « terrain conquis », les envois en flux tendus effectués par la Marine au-delà des caps Français, Gibraltar et de Bonne-Espérance participent de la logistique de ses troupes et de celles de la Guerre. Composés de vivres, d'habits, de fonds, d'armes et de munitions, ces cargaisons sont exclusivement liées aux expéditions coloniales offensives qui ponctuent le long XIX^e siècle. L'Algérie dans les années 1830 (vivres et textiles), l'Indo-Chine et le Mexique de 1861 à 1867 (vivres, textiles, armes, munitions et matériel postal), Madagascar au milieu des années 1890 (habits, fonds, armes et munitions) : Rochefort soutient, à son niveau et en relation avec les autres arsenaux, les politiques coloniales et interventions impériales successives décidées au plus haut de l'État et peu à peu étendues de l'océan Atlantique aux mers de Chine et du Pacifique.

Extrêmement précise, la désignation des destinations ultramarines dans les documents administratifs permet ainsi de reconstituer le « monde colonial »¹⁶² touché par Rochefort tout au long du XIX^e siècle. Le « *nouvel ordre planétaire* »¹⁶³ mis en place entre 1815 et 1865 et dans lequel s'intègre la ville-arsenal charentaise change en conséquence les priorités quant à ses aires de ravitaillement. Comptant encore pour près de 50 % des envois jusqu'à la Monarchie de Juillet, les possessions d'Amérique du Nord et du Sud ainsi que les Antilles se font néanmoins progressivement supplanter de peu par l'Afrique et l'Asie dans les cinquante-cinq ans séparant la Première de la Deuxième République. Cette tendance à la hausse de

¹⁶⁰*Ibid.*, p. 487.

¹⁶¹SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 47 du 22 mars 1860.

¹⁶²GUILLAUME Pierre, *Le monde colonial, XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1999.

¹⁶³BAYLY Christopher A., *La naissance du monde moderne (1780-1914)*, traduit de l'anglais par Michel Cordillot, Paris, Les Éditions de l'Atelier / Monde diplomatique, 2007, p. 220.

l'attraction des aires africaine et asiatique se confirme après 1860 [ANNEXE 3]. Alors que le ravitaillement expédié pour Saint-Pierre-et-Miquelon, les Antilles et la Guyane tombe à moins de 25 % du total américain entre le Second Empire et la Première Guerre mondiale, à l'inverse, la part de l'Afrique et de l'Asie passe à plus de 75 % des envois totaux effectués sur la même période. En ne gardant que la Guyane, qui compte pour 21 des 40 expéditions réalisées, la part de l'Amérique dans le ravitaillement colonial de Rochefort tombe à 12 % au début du XX^e siècle là où en conséquence celle de l'Afrique et de l'Asie s'établit en même temps à 88 %. Concernant ce dernier chiffre, le continent africain, tiré par le Sénégal et le Gabon qui comptent pour près de la moitié des réceptions de cargaisons de ravitaillement rochefortais, dépasse de 10 % les destinations Asie-Océanie. Ce dernier continent, d'ailleurs relié au réseau des bagnes coloniaux français, reçoit ainsi plus de 80 % des envois destinés pour l'Extrême-Orient.

À la Belle Époque, les relations coloniales se sont donc totalement inversées. Il apparaît alors que le ravitaillement expédié par Rochefort – hors demandes spéciales et donc ponctuelles lors d'expéditions coloniales¹⁶⁴ – s'en tient strictement à l'approvisionnement des garnisons où sont détachées et où stationnent pour plusieurs années voire décennies « ses » troupes coloniales : la Guyane, le Sénégal, le Gabon, le Tonkin, la Nouvelle-Calédonie, Tahiti.

B. L'aire coloniale rochefortaise et son articulation

La structuration de l'espace colonial de Rochefort tend ainsi à démontrer que la fonction de base de ravitaillement de la cité-arsenal charentaise héritée du XVIII^e siècle se poursuit mais cette fois dans le sillage des arsenaux de tête de réseau que sont Brest et Toulon dans le premier XIX^e siècle et avant tout l'arsenal méditerranéen après 1870 dès lors que le percement du canal de Suez vers l'Asie est achevé. À une organisation fluctuante régulièrement perturbée par les guerres au siècle des Lumières succède une armature logistique beaucoup plus structurée profitant de la paix signée entre la France et l'Angleterre en 1815. L'ensemble fonctionnel dont dépend le port permet d'apprécier ici les flux de marchandises expédiées depuis la France vers leurs destinations ultramarines. Les lignes de force qui relient l'avant-pays marin à l'arrière-pays terrien étendent les espaces d'une part à l'intérieur des territoires coloniaux et d'autre part au plus loin des zones approvisionnant des villes portuaires. Le recensement des destinations des cargaisons expédiées permet de distinguer autour de deux

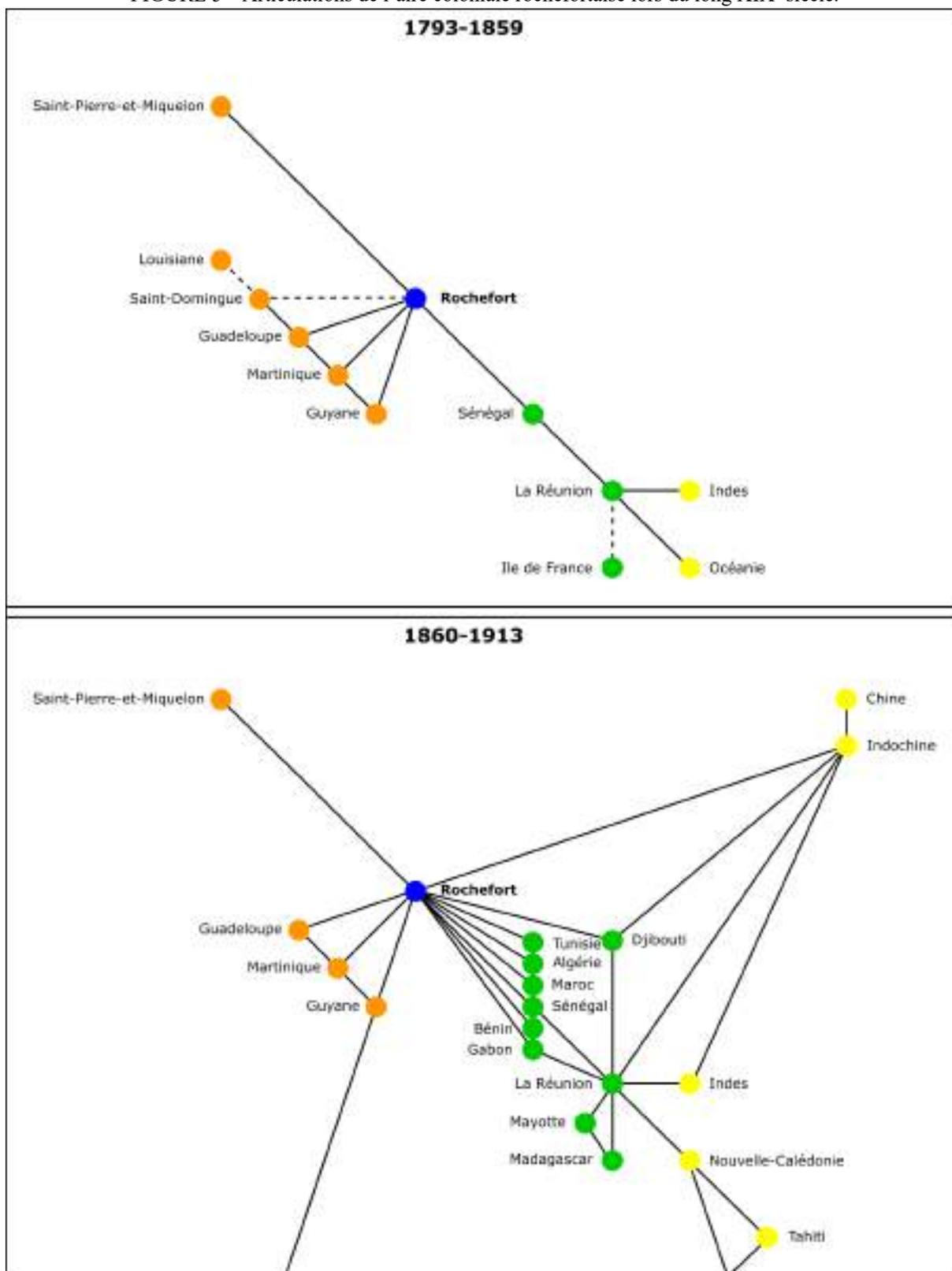
¹⁶⁴SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-703 – DM n° 17 du 5 février 1883 ; 2A2-1097 – DM n° 277 du 25 octobre 1912 ; 2A2-1110 – DM n° 178 du 10 juillet 1913. La Tunisie reçoit ainsi, trois fois sur trente ans, des vivres lors de l'expédition coloniale de 1882 ainsi que de la literie et du matériel médical en 1912 et en 1913, dans le cadre de l'expédition du Maroc débutée plusieurs années auparavant.

périodes un total de 20 grands axes spatiaux parcourus par les navires chargés du ravitaillement colonial à partir de Rochefort et des différents arsenaux et ports de commerce.

Pour la période allant de 1793 à 1859, 9 axes sont à dénombrer. Saint-Domingue et la Louisiane au tournant du XIX^e siècle mis à part puis disparaissant rapidement, les 8 autres grands axes desservent chacun des trois continents sous forme de grands secteurs d'approvisionnement : pour les trois Amériques, Rochefort / St-Pierre-et-Miquelon, Rochefort / Guadeloupe, Rochefort / Martinique et Rochefort / Guyane ; pour l'Afrique, Rochefort / Sénégal et Rochefort / Bourbon avec jusqu'en 1810 l'île de France ; pour l'Asie, Rochefort / Indes et à partir de 1844 Rochefort / Océanie avec Tahiti et pour un temps les îles Marquises. Quant à la période allant de 1860 à 1913, 12 axes principaux sont reconstitués au milieu d'un enchevêtrement de liaisons inter-coloniales et trans-impériales : pour les Amériques, les mêmes que précédemment ; pour l'Afrique, Rochefort / Sénégal qui mène ensuite au Gabon puis au Bénin, Rochefort / Algérie et Tunisie et Rochefort / Maroc au tournant du XX^e siècle, Rochefort / Djibouti sur la route des Mascareignes *via* Suez à la fin du XIX^e siècle, sans oublier Rochefort / La Réunion qui constitue encore un carrefour d'importance notamment entre Madagascar-Mayotte et l'Extrême-Orient ; pour l'Asie, Rochefort / Indes, Rochefort / Nouvelle-Calédonie et Tahiti et Rochefort / Indochine qui est en liaison avec les concessions que possède la France en Chine. Dans les territoires ultramarins éloignés, la colonie principale du secteur de ravitaillement sert de lieu de réception des cargaisons qui attendent ensuite d'être envoyées dans les postes les plus isolés comme en Polynésie. Dans la seconde moitié du siècle, l'établissement de lignes commerciales maritimes régulières et en métropole le bon fonctionnement du système de réseaux d'approvisionnement des arsenaux qui allie cabotage littoral et voies de chemin de fer concourt à la multiplication des axes de ravitaillement.

Les ports des colonies, fonctionnant parfois comme des centres de redistribution des flux au sein de chaque sous-ensemble régional, constituent alors la deuxième marche de l'avant-pays marin rochefortais. Cependant, les profils et les possibilités de redistribution des produits expédiés diffèrent d'une colonie à une autre. Pour chacune des possessions en Amérique, un seul port constitue l'aboutissement du voyage du ravitaillement parti de la métropole : Saint-Pierre, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Cayenne. En Afrique, Saint-Louis puis Dakar se voient adjoindre Libreville et Cotonou à la fin du XIX^e siècle tandis qu'Alger puis Tanger et Casablanca sont desservis par Rochefort pour le Maghreb. Sur la route des Indes, Djibouti constitue une porte d'entrée pour le Soudan autant qu'une escale pour le charbonnage entre la

FIGURE 5 – Articulations de l’aire coloniale rochefortaise lors du long XIX^e siècle.



Source : fichiers « Chargements » et « Transporteurs » [ANNEXES 3 et 13].

France et l’océan Indien. *Via* Saint-Denis-de-La Réunion, deux sites portuaires sont desservis à Madagascar à savoir Sainte-Marie et Tamatave mais aussi Mamoudzou à la dépendance de

Mayotte avant que tout ne soit finalement concentré à Diego-Suarez après 1895¹⁶⁵. Chaque comptoir de l'Inde est ravitaillé au moins deux fois depuis les Mascareignes tandis qu'en Indochine, Saigon suivi de Haiphong puis de Hanoi permettent d'étendre la seconde marche de l'avant-pays marin de Rochefort jusqu'au cœur du territoire chinois en passant par Guangzhouwan au large de Hainan et par Shanghai sur la route du fleuve Yangzi même si ces deux destinations restent au bout du compte très peu desservies. Enfin, Nouméa et sa dépendance Papeete, *via* le Chili ou l'Australie constituent les ports coloniaux les plus éloignés touchés¹⁶⁶.

À partir du Second Empire, les flux intercoloniaux augmentent de manière conséquente. Certains ports dans l'empire font office d'escale comme Dakar et Libreville sur la route de Cayenne ou Saint-Denis-de-La Réunion sur celle de Nouméa et de Saigon. Dans le cadre de la traite des *coolies*, Pondichéry et Chandernagor reçoivent par exemple pour leurs hôpitaux de nombreux « médicaments » de la pharmacie de la Marine à Rochefort, en vue de la traversée des océans effectuée jusqu'à Fort-de-France par les *coolies ships*. Une obligation depuis le traité franco-britannique de 1861 qui oblige les navires français à tenir des médicaments à bord ainsi qu'un médecin pour transporter des engagés indiens qui sont sujets britanniques. « Hôpitaux », « garnisons » et « établissements pénitentiaires » reçoivent ainsi dans leurs magasins la majorité des produits rochefortais. Interfaces entre la proximité et la longue distance, les ports coloniaux, faisant office de « *hubs* » et en garantissant leur réception, leur stockage puis leur redistribution dans les colonies, forment un maillon essentiel du ravitaillement entre Rochefort et les outre-mers. Il est d'ailleurs intéressant de constater que malgré le précédent britannique¹⁶⁷ – qui perdure jusqu'au XX^e siècle avec par exemple les Bermudes dans le cas des *West Indies* et avec Bombay dans le cas des *East Indies*¹⁶⁸ – la France ne met pas en place de manière rationnelle comme la *Royal Navy* un centre de redistribution commun aux colonies sur chacun des trois continents. Le trafic se divise en effet en métropole entre les cinq arsenaux et les ports de commerce avant d'être la plupart du temps directement dispersé par escales dans chacune des colonies administrées, sur le modèle du cabotage côtier ou insulaire.

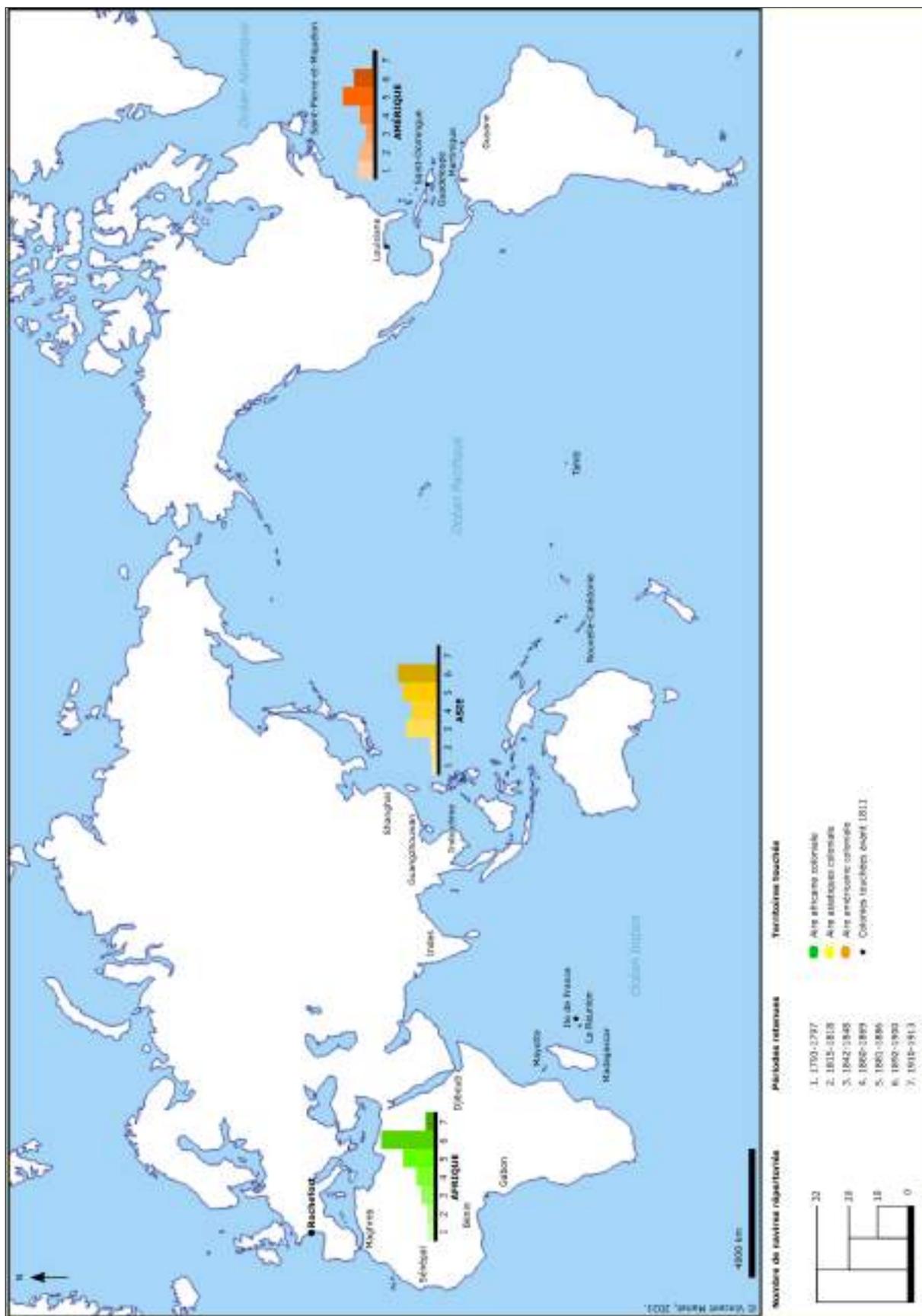
165 Voir à ce propos AUDARD Alexandre, « L'océan Indien dans une baie. Migrations d'aventure et construction nationale dans une base navale coloniale (Diégo-Suarez, Madagascar, 1885-1973) », thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Didier Nativel, Université de Paris, en cours.

166 Lire à ce propos LAUX Claire, « Les ports coloniaux des îles du Pacifique, miroirs déformants des sociétés européennes », dans KLEIN Jean-François et MARNOT Bruno (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*, PUR, 2015, p. 133-148.

167 BUCHET Christian, « Révélateurs d'une détermination coloniale : les arsenaux anglais de l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », *Histoire, économie et société*, n° 1, 1997, p. 142.

168 LAMBERT Andrew, « Empire and Seapower : shipbuilding by the East India Company at Bombay for the Royal Navy, 1805-1850 », dans HAUDRÈRE Philippe (dir.), *op. cit.*, p. 149-171.

CARTE 4 – Nombres d'expéditions de ravitaillement effectuées de 1793 à 1913.



Source : fichier « Chargements » [ANNEXE 2].

Dans la décennie précédant la proclamation du Second Empire, les modifications successives des articulations de l'aire coloniale rochefortaise touchant trois continents montrent que le système progressivement mis en place depuis près de deux siècles autorise alors des flux allers et retour réguliers entre la métropole et les colonies. À l'inverse, l'armature articulée, fonctionnant de manière systémique, permet par conséquent d'observer la mise en circulation des biens et des personnes entre les territoires ultramarins et l'Hexagone. Ports coloniaux et ports métropolitains deviennent des points de concentration et d'échanges de leurs produits respectifs. Rochefort puis son binôme Tonnay-Charente sont ainsi reliés aux avant-pays marins de Fort-de-France, Cayenne, Dakar, Saint-Denis de La Réunion ou encore de Saïgon : des Antilles arrivent du « tafia », du « sucre cassonade », des « feuilles de tabac » ; de l'Afrique du « café », du « cacao », de l'« ivoire » ; de l'Asie du « thé », du « riz » et du « caoutchouc ». Toutefois, les flux de ce trafic commercial, qui reste très faible et disparate, n'est en rien comparable au ravitaillement parti de Rochefort. Et s'il augmente d'une manière substantielle à la fin du XIX^e siècle, il reste toutefois presque entièrement soumis aux commandes passées par la Marine pour la subsistance de ses troupes et la constitution de réserves alimentaires destinées aux différents établissements militaires de sa ville-arsenal et en premier lieu de son hôpital maritime¹⁶⁹. De fait, si la logique d'opportunité demeure après la première période napoléonienne en fonction des capacités d'emport disponibles et des besoins en lest sur les navires de charge ou de guerre revenant en France, elle se structure entre 1840 et 1880 en même temps que sont rédigées les nomenclatures qui ont pour but de standardiser les commandes passées par les services administratifs pour le compte de la Marine.

Évoluant et se recomposant au gré des changements territoriaux, le système dynamique d'articulations logistiques peut supporter les importantes variations de volumes devant être embarqués pour telle ou telle colonie à telle ou telle période. Les mouvements de navires indiquent que les flux de ravitaillement suivent de près les changements de trajectoires coloniales. Avec un poids bien faible avant la Monarchie de Juillet, les branches africaine et asiatique montent ensuite en puissance dès lors que les Antilles perdent de leur importance économique et géostratégique. En raison du basculement du monde colonial opéré après le premier XIX^e siècle, le poids de l'espace américain sur la structure de ravitaillement tombe à 25 % après 1860 tandis que ceux des espaces américain et asiatique passent respectivement à 39 % et 36 % pour ainsi constituer à eux deux les trois-quarts du ravitaillement colonial total à

169SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnement), 2A4-133 – Lettre du 3 mai 1867 ; (Colonies), 2A2-692 – DM n° 99 et n° 105 des 1^{er} et 21 juillet 1882 ; 2A2-986 – DM n° 1 du 6 janvier 1902 ; 2A2-1097 – DM n° 44 du 10 février 1912. Riz et thés sont avant tout commandés pour les malades et blessés en convalescence.

l'aube du XX^e siècle. Le cas de Saint-Pierre-et-Miquelon est particulier puisqu'il absorbe à lui seul dans les années 1880 la plus grande partie du ravitaillement pour Saint-Pierre-et-Miquelon du fait de l'importance nouvelle alors donnée à la pêche morutière sur les bancs de Terre-Neuve.

D'une façon générale, la période postérieure à la Monarchie de Juillet marque une rupture. La manière de faire issue de l'Ancien Régime s'efface peu à peu alors que progressivement la propulsion à vapeur impose sa modernité industrielle au sein des marines de guerre et de commerce. Mais c'est la trajectoire maritime et coloniale de la cité de Rochefort elle-même qui concourt à l'augmentation ou à la réduction de ses flux de ravitaillement vers les colonies. Si l'on compare avec les quatre-vingts années précédentes, les deux dernières décennies du XIX^e siècle sont une période faste pour le Service des Colonies rochefortais avec 122 navires chargés d'expédier son ravitaillement dans tout l'empire, soit près de la moitié des bâtiments répertoriés depuis 1793. Car la situation change du tout au tout dès 1900, et entre 1910 et 1913, seuls cinq navires – de surcroît tous externes au port – ravitaillent un personnel de la Marine en poste dans les établissements pénitentiaires ou dans les hôpitaux coloniaux¹⁷⁰. Alors même que l'impérialisme français monte en puissance, l'aire coloniale de soutien rochefortais se réduit à peau de chagrin à la veille du premier conflit mondial. Bien que le domaine ultramarin augmente de manière exponentielle au gré des conquêtes effectuées par la Marine et la Guerre tout au long du XIX^e siècle, la réduction en termes d'envois de ravitaillement de Rochefort aux colonies peut aussi s'expliquer par le changement de système logistique à l'œuvre au sein du réseau des arsenaux.

Le déplacement progressif de l'axe géostratégique colonial de l'Ouest vers l'Est et la sous-traitance mise en place par la Marine dans les ports de commerce pour le transport de son ravitaillement ôtent à Rochefort toute fonction de « magasin général des Colonies » tel qu'il l'a été pour l'Amérique au cours du XVIII^e siècle. Le choix de sous-traiter l'expédition des vivres dans les ports où sont directement disponibles ces produits à envoyer dans les colonies selon le principe établi en 1762¹⁷¹ ne pouvait qu'affaiblir la fonction logistique de l'arsenal de Rochefort pour le restant de son existence. Brest prenant de plus définitivement l'ascendant sur la base charentaise à partir de la guerre d'Indépendance américaine en devenant le port-arsenal majeur du Ponant¹⁷², même le « service d'escorte » des ravitailleurs que pouvait fournir Rochefort n'est plus hormis de manière ponctuelle durant la période de blocus

170SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1074 – DM n° 2 du 1^{er} juin 1910 ; 2A2-1097 – DM n° 277 et n° 282 des 25 octobre et 4 novembre 1912 ; 2A2-1110 – DM n° 138 et n° 178 des 4 juin et 10 juillet 1913. Literie, habits et médicaments sont ainsi envoyés en Guyane, Algérie, Tunisie et au Maroc.

171MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 76.

172COULIOU Jean-René et LE BOUËDEC Gérard, *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Brest, Éditions Palantines / Université de Bretagne Occidentale, 2004, p. 219.

britannique allant de 1793 à 1815.

À l'aube du XIX^e siècle, sous la Révolution et l'Empire, la correspondance portuaire montre que la famille Hèbre de Saint-Clément, succédant en quelque sorte à la maison Gradis¹⁷³, compense l'arrêt de son activité traditionnelle de la traite négrière en profitant des nouvelles possibilités d'approvisionnements offertes par le service colonial. Elle se fait alors fournisseur voire transporteur, pour le compte de la Marine, de produits très divers allant du « cuivre du Pérou » issu de l'empire espagnol et qu'elle fait embarquer sur les frégates l'*Africaine* et la *Concorde* devant partir ravitailler Saint-Domingue, aux « limes anglaises » si réputées dans le milieu naval et attendues au Sénégal à partir de Bordeaux¹⁷⁴.

Au cours des guerres maritimes, Rochefort intervient de temps à autre pour réorienter de manière pragmatique le ravitaillement des aires coloniales où se déroulent les opérations militaires en faisant appel aux voies du commerce provenant du continent proche. Alors soumise au régime de l'Exclusif, Saint-Domingue reçoit depuis la Louisiane jusqu'en 1803 de l'huile de lin, du cuivre rouge ou encore du borax, produits qui ne peuvent être fournis par les magasins de Rochefort¹⁷⁵. Reprise pour trois semaines seulement par une expédition partie de Rochefort¹⁷⁶ puis finalement vendue aux États-Unis suite à la perte définitive de Saint-Domingue¹⁷⁷, c'est en cette même Louisiane que sont encore achetés huiles, tabacs et matériaux pour compléter le ravitaillement des colons de la Martinique et de la Guadeloupe réinvesties par la marine du roi¹⁷⁸. Issu du XVIII^e siècle, ce trafic triangulaire entre les États-Unis, les Antilles et la France se perpétue ainsi par la suite, à partir de Bordeaux notamment¹⁷⁹. À l'autre extrémité du siècle et à l'opposé géographique de l'Amérique, suite à la signature du traité commercial franco-britannique de 1860 qui amorce une dynamique de libre-échange, les troupes de la Marine déployées en Indochine dans les années 1880 se voient ravitaillées non seulement en riz cochinchinois de la colonie même mais aussi en « coton » des Indes britanniques et en « whisky » ou encore en « vin de riz » et en « riz 1^{er} choix » issus

173MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 75.

174SHDMR, Services administratifs (Approvisionnements), 1E317 – DM n° 1304 et n° 2070 des 30 mars et 3 juillet 1798.

175SHDMR, Services administratifs (Approvisionnements), 1E335 – DM n° 457 du 9 décembre 1799.

176ANOM, Amérique (Louisiane), C11/C13-B1, f° 516 – Note du ministre du 30 octobre 1802 ; SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-25 – DM n° 95 du 18 août 1803. De la première note ministérielle adressée au port de Rochefort concernant les mesures à prendre pour l'expédition de Louisiane à la dépêche ministérielle de réponse à la lettre du gouverneur Laussat déclarant se soumettre aux ordres du Premier Consul quant à la reprise de possession de la colonie américaine prévue pour le 30 novembre 1803, il s'écoule ainsi 10 mois dont 8 de préparation, d'embarquement puis de traversée de l'Atlantique.

177HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, Coll. « Champs histoire », 2019 [2003], p. 695-712.

178SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 7 du 19 février 1818, concernant l'importation dans la colonie d'huile de poisson, de tabac, d'essence de térébenthine, de merrains, de feuillards et de boucauts.

179BUTEL Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Éditions Aubier-Montaigne, 1974, p. 38 et p. 387.

du Yunnan chinois et des entrepôts de la concession française à Shanghai¹⁸⁰.

D'une manière générale, le ravitaillement s'améliore grandement et les troupes métropolitaines bénéficient d'une logistique toujours plus satisfaisante et à propos, leur permettant ainsi de demeurer pendant de nombreux mois voire années dans les territoires africains et asiatiques les plus lointains. Cependant, la très grande fragilité structurelle de l'ensemble¹⁸¹ va se faire longuement ressentir. Pour le cas particulier de Rochefort, le trafic atteindra péniblement le double de l'avant et après-Premier Empire réunis [ANNEXE 2] durant la seconde décennie de la Monarchie de Juillet et alors que deux navires seulement sont armés pour le banc de Terre-Neuve entre 1830 et 1840¹⁸². Dans les dix ans suivant la chute de la monarchie, la réduction voire la quasi-disparition – certes dans un contexte particulier de guerres révolutionnaires – de la logistique assurée par Rochefort se poursuit. Des 34 départs de navires chargés du ravitaillement rochefortais au cours des années 1789 à 1792¹⁸³, 20 seulement partent ensuite pour les colonies de 1793 à 1797, soit moins de 7 navires par an. Jamais le port ne retrouvera la formidable activité du temps de la guerre d'Indépendance américaine, même au plus fort de la période républicaine de colonisation à la veille de la Belle Époque et qui constitue pourtant l'apogée du Rochefort colonial du XIX^e siècle.

Le basculement opéré à la fin du XVIII^e siècle se poursuit donc. La diversification de l'approvisionnement dédié au ravitaillement, reposant sur une chaîne logistique élargie composés de plusieurs maillons s'appuyant à la fois sur les capacités des ports de commerce, celles des ports de guerre, et les échanges commerciaux ultramarins, évolue peu jusqu'en 1914. Ce schéma logistique souple, qui s'articule autour de points de concentration, permet de maîtriser les coûts d'expédition du ravitaillement outre-mer tout en laissant la primauté de l'approvisionnement inter-arsenaux aux caboteurs circulants « *par la voie des transports du littoral* »¹⁸⁴. Les objets communs à expédier par « la voie du commerce » passent à partir de 1798 par – entre autres – l'entreprise des messageries royales puis impériales et nationales (et leurs pendants maritimes à partir de 1851), une multitude d'entrepreneurs indépendants dans le domaine du roulage et des liaisons postales et sur les bâtiments des différents négociants des « maisons de commerce » touchant à l'outre-mer.

Sous le Second Empire, l'apparition du train et la création de l'agence générale des

180SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 174 du 12 novembre 1883.

181PLOUVIEZ David, *La Marine française et ses réseaux économique au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2014, p. 492.

182SAUZEAU Thierry, « Rochefort et les Amériques (XVI^e-XVIII^e siècle) », art. cit., p. 182.

183MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 76.

184SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 27 du 28 février 1882, concernant une commande passée à Toulon de vin de Palerme, de fûts et de bois de construction pour les besoins des services du port.

compagnies de chemins de fer permettent d'accélérer le transit des divers effets destinés aux colonies, ceux-ci étant visés par le chef du service de la Marine en poste dans chacun des magasins coloniaux de chaque port de commerce, avant embarquement sur les navires en partance. Quant aux produits dits « sensibles » tels que les armes et munitions, ils restent avant tout transportés par les voies militaires de l'entreprise des transports de la Guerre et de l'entreprise des transports généraux de la Marine. Comme au siècle des Lumières, aucun arsenal digne de ce nom dédié au ravitaillement dans chacune des aires coloniales outre-mer ne sera construit sur les modèles rochefortais et anglais issus du XVIII^e siècle, malgré la mise en place d'une « politique de points d'appui » française à partir des années 1840.

À la fin du XIX^e siècle, contrairement aux colonies britanniques du Cap et de Hong Kong, Dakar et Saïgon attendent encore avec impatience leur ravitaillement métropolitain à partir des ports de Nantes, Bordeaux, Marseille ou Toulon. Malgré l'augmentation substantielle du budget de la Marine à partir du règne de Napoléon III, celui-ci reste encore bien trop faible pour pourvoir à la totalité des divers besoins qui s'accumulent dans le cadre de la politique coloniale globale mise en place par les régimes français successifs depuis le baron Portal au sortir des guerres napoléoniennes. Les moyens alloués pour que la France conserve son rang de grande puissance maritime à la suite de l'Angleterre ne semblent ainsi pas à la hauteur des ambitions exprimées jusqu'à la stabilisation de l'empire à la Belle Époque, soit au moment même du début de la fin de l'arsenal de Rochefort.

3. Une nouvelle politique coloniale de valorisation des possessions

A. Après Saint-Domingue, la Marine et la « colonisation nouvelle »

Au cours du XIX^e siècle, la Marine poursuit sa politique de ravitaillement des colonies à partir des ports métropolitains. Si depuis Rochefort l'ampleur du trafic d'approvisionnement n'est plus celui du siècle précédent, il continue néanmoins et de multiples cargaisons sont donc expédiées outre-mer. Les objectifs que la Marine assigne à ces expéditions de produits et l'usage qui est fait de ces derniers posent la question de la politique coloniale mise en place par la France de la Révolution à la Première Guerre mondiale. Les chargements constitués et réceptionnés dans les colonies témoignent de la capacité des gouvernements royaux, impériaux et républicains successifs à intervenir de façon unilatérale ou en coopération avec les « alliés » impériaux britanniques et espagnols. Les envois rochefortais marquent en cela la poursuite de l'affirmation de la France dans le monde ; la politique mise en place sous Louis XVIII succédant à celle de Louis XVI et préparant le terrain à celle de la Monarchie de Juillet

sur laquelle s'appuie celle du Second Empire constituant elle-même la base de celle de la Troisième République.

La continuité manifeste entre le « premier » et le « second » empire colonial rattachés entre eux par la période de transition dite de « colonisation nouvelle »¹⁸⁵ voit le secteur privé épauler voire même suppléer à partir de la Monarchie de Juillet la Marine en matière de soutien colonial depuis les ports du Havre, de Nantes, de Bordeaux et de Marseille¹⁸⁶. Au XIX^e siècle, l'état d'esprit général à l'égard des colonies et de leur ravitaillement prend ses racines sous la Restauration. Dans le dessein de faire retrouver à la France son rang colonial après la perte totale de ses colonies entre 1803 et 1810¹⁸⁷, le gouvernement du Roi met une grande âpreté à se faire restituer tout ce que les traités avec les Britanniques et les autres puissances européennes lui avaient enlevé¹⁸⁸. Les corrections apportées aux cartes marines et les directives successives données aux arsenaux par le baron Portal¹⁸⁹, directeur puis ministre de la Marine et des Colonies de 1815 à 1821, imposent à l'administration des colonies une orientation centralisatrice et autoritaire portant le sceau napoléonien qui va prévaloir jusqu'aux derniers jours du Second Empire et même au-delà¹⁹⁰ ; autant qu'une première vision de ce que sera le « futur nouvel empire » colonial français.

Dans ce contexte et jusqu'en 1860, les envois de marchandises participent de cette idée de tirer le meilleur parti possible des colonies au profit exclusif de la France, d'un point de vue commercial mais aussi économique. Dans ce but, le baron Portal, qui a été armateur, juge au tribunal de commerce, député pour le commerce et maire de Bordeaux sous Napoléon I^{er}, use de son influence pour justifier la captation des richesses des colonies, la mise en valeur des terres ultramarines, et la présence du pavillon français dans chaque aire coloniale où peut se trouver l'*Union Jack*. Lorsqu'en 1861 Napoléon III abolit le régime de l'Exclusif, il ne fait que suivre le chemin du libéralisme économique sur lequel la Grande-Bretagne s'était engagée dès 1822¹⁹¹. Le libre-échange accordé en parallèle de l'aide apportée par le grand

185DORIGNY Marcel et GAINOT Bernard (dir.), *La colonisation nouvelle (fin XVIII^e siècle-début XIX^e siècle)*, Paris, Éditions SPM, 2018.

186MEYER Jean, TARRADE Jean, REY-GOLDZEIGUER Annie et al., *op. cit.*, p. 364-371.

187*Ibid.*, p. 304-306.

188BOUCHE Denise, *Histoire de la colonisation française. Flux et reflux (1815-1862)*, Paris, Fayard, t. 2, 1991, p. 12.

189SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 – DM n° 88 du 3 octobre 1815, concernant la présentation annuelle de la totalité des mouvements maritimes et commerciaux entre la métropole et les colonies ; 2A2-171 – DM n° 11 du 4 août 1816, concernant la création des *Annales maritimes et coloniales* et l'envoi du premier numéro comprenant les ordonnances de 1689, 1765, 1776, 1784 et 1786 ; 2A2-183 – DM n° 17 et n° 18 des 13 et 26 novembre 1818, concernant les « corrections très importantes » apportées aux cartes du Neptune Oriental pour les mers des Indes et pour les côtes d'Afrique telles que celles du Sénégal, du Mozambique et de Madagascar.

190BOUCHE Denise, *op. cit.*, p. 14-15.

191*Ibid.*, p. 16.

capital mettent en place les fondements de l'impérialisme français de la Troisième République¹⁹². Il s'agit donc bien d'une continuité impériale et d'une impulsion nées sous la Monarchie de Juillet et surtout sous le Second Empire, que les Républicains tentent d'effacer en inventant de toute pièce une rupture qui n'existe pas¹⁹³.

Ainsi, la Marine ne peut que poursuivre sa mission de ravitaillement et de défense de territoires éloignés censées être profitables à l'écoulement des productions manufacturières de la métropole autant que l'exploitation de leurs ressources naturelles peut être utile à l'industrie nationale. L'essentiel de la politique coloniale de la France résumée ici ne doit pas occulter la réalité, bien plus complexe, du ravitaillement en lui-même. Dans le détail, la nature des cargaisons expédiées depuis Rochefort, en fonction de l'époque et des caractéristiques de chaque territoire, permet d'attribuer à l'approvisionnement des colonies de grandes fonctions : soutenir les colons et permettre la mise en valeur du territoire où ils demeurent, représenter la France et assurer sa présence dans le monde afin de défendre ses intérêts et dans le même temps « pacifier » les territoires qu'elles possèdent à travers le monde au long XIX^e siècle¹⁹⁴.

B. Ravitailler les colons et permettre l'exploitation des colonies

L'objectif d'exploitation des colonies va de pair avec un ravitaillement pertinent et raisonné des colons habitant déjà sur place ou qui s'y sont installés ou réinstallés. Quelle que soit la colonie, chacune a ses propres spécificités et ses propres produits à faire valoir pour l'industrie française et *a fortiori* pour la Marine, qui elle-même possède des villes-arsenaux de type industriel. Les deux grandes affaires coloniales du XIX^e siècle – hors interventions impériales type Chine ou Mexique – concernent inmanquablement l'Algérie sous les monarchies succédant à l'Ancien Régime puis l'Annam-Tonkin et le Soudan sous la République, qui poursuit les conquêtes entamées sous le Second Empire.

Si l'investissement militaire de l'Algérie, mené par le ministère de la Guerre, et son ravitaillement ne concerne que bien peu Rochefort, la place de Toulon étant en cela bien mieux placée géographiquement pour s'en occuper, il n'en va pas de même pour l'« Indo-Chine », qui englobe d'une part les Indes orientales et occidentales et par ailleurs la partie orientale de la péninsule (Laos, Viêt Nam et Cambodge actuels), qui est par la suite reliée par

192MEYER Jean, TARRADE Jean et REY-GOLDZEIGUER Annie et *al.*, *op. cit.*, p. 455, p. 472 et p. 519.

193KLEIN Jean-François, « Le Second Empire : une historiographie coloniale en situation ? Nouvelles perspectives de l'empire de l'Empire », dans Éric ANCEAU et Dominique BARJOT (dir.), *Les nouvelles voies historiographiques du Second Empire. Actes du colloque de Poznan*, août 2022, à paraître.

194SÉDOUY Jacques-Alain de, *Le concert européen. Aux origines de l'Europe, 1814-1914*, Paris, Fayard, 2009. Sur la question des pacifications, voir KLEIN Jean-François, *Pennequin. Le « sorcier de la pacification ». Indochine-Madagascar 1849-1916*, Paris, Maisonneuve & Larose / Hémisphère éditions, 2021.

voie ferrée au Yunnan chinois depuis Haiphong¹⁹⁵. Terrain d'une politique coloniale intense relancée par Jules Ferry en 1881 (Tunisie, Madagascar, Annam-Tonkin) mais investi par le sud en deux temps par Charles Rigault de Genouilly plus de vingt-cinq ans plus tôt dans le cadre d'une mission de protection des missionnaires chrétiens¹⁹⁶ et de recherche d'un point d'appui français en mer de Chine méridionale¹⁹⁷, le ravitaillement contribue en partie à l'objectif d'occupation et de défense de manière pérenne des terres ultramarines les plus éloignées et les plus hostiles. Mais contrairement à la Nouvelle-France un siècle plus tôt¹⁹⁸, un pragmatisme certain se met en place, dans des pays d'Asie orientale où se trouvent déjà des peuples installés et des empires constitués. Si les arsenaux et autres chantiers sont construits à la manière occidentale, les quartiers militaires français s'adosent souvent à des cités fortifiées déjà existantes. En Indochine, la Marine transfère certes à travers ses personnels, à l'instar des futurs colons qui prennent place à bord des paquebots, le mode de vie français et sa réglementation mais elle pousse aussi ses hommes à adopter, en parallèle de l'approvisionnement réglementaire, les mœurs locales, en termes d'habillement et d'alimentation notamment.

Une fois passées les opérations de guerre des amiraux de Napoléon III, Rochefort s'appuie à partir de 1870 sur une logistique totalement externalisée en faisant expédier ses approvisionnements par voie ferroviaire jusqu'à Toulon ou Marseille d'où partent ensuite pour l'Extrême-Orient paquebots, transports militaires et navires affétés chargés des effets de ravitaillement. À l'instar de la Guyane et de Madagascar, les « chapeaux de paille » (avant leur remplacement définitif par le casque de liège dont le port est rendu obligatoire pour tout le personnel à partir de 1902¹⁹⁹), les « espadrilles » et le « riz » – pourtant peu apprécié mais tout de même acheté par le port de Rochefort en Cochinchine²⁰⁰ – accompagnent des cargaisons toutes métropolitaines de « vins » et d'« eaux-de-vie » pour les rationnaires du service colonial et de « conserves de bœuf » destinées au corps expéditionnaire du Tonkin²⁰¹.

Les outils notamment « de campement » ou les « matériaux métalliques » doivent permettre aux hommes en situation coloniale de s'installer du nord au sud de l'Indochine et de

195SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1110 – DM n° 342 du 19 décembre 1913. Le médecin de 1^{ère} classe Poupelain du port de Rochefort rejoint ainsi son poste à la mission médicale du Sichuan doté de son matériel chirurgical.

196TAILLEMITE Étienne, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002, p. 452.

197Voir à ce propos FOURNIAU Charles, *Vietnam, domination coloniale et résistance nationale, 1858-1914*, Paris, Les Indes Savantes, 2002.

198MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 78-79.

199SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 68 du 17 mars 1902.

200SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-960 – DM n° 222 et n° 231 des 7 et 20 novembre 1900 ; 2A2-709 – DM n° 195 du 30 novembre 1883 (24 000 kg d'achats de riz effectués à Saigon pour 1884).

201SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-666 – DM n° 95 du 18 juillet 1880 ; 2A2-709 – DM n° 212 du 31 décembre 1883.

prélever sur le terrain toutes les ressources complémentaires nécessaires à la construction de leurs postes fluviaux et de leurs baraquements²⁰². Quant aux entrepôts et dépôts de l'arsenal de Saigon, ils sont approvisionnés en matériel et en charbon pour l'escadre d'Extrême-Orient²⁰³. La recherche de combustibles pour les navires est d'ailleurs une constante puisque plusieurs rapports concernant les gisements houillers du Tonkin sont adressés au port de Rochefort à cette fin²⁰⁴. Du côté des objets, la « civilisation française » s'exporte et comme en Amérique auparavant, les grès et les porcelaines, notamment en cuisine, constituent la plus grande part des produits expédiés. Fauteuils, armoires et bibliothèques trouvent leur place dans les « maisons coloniales » bâties à Saigon, à Haiphong ou à Hanoï et où peuvent loger des officiers. Depuis Hué, un abonnement au journal le plus lu de Rochefort est même demandé et obtenu avec facture transmise au port²⁰⁵.

Progressivement, cette colonie d'exploitation, qui sera par la suite surnommée la « Perle de l'Empire », gagne un certain confort et les troupes, du fait de la relève bisannuelle du service colonial, y voyagent constamment. En 1913, les militaires français constituent 70 % des 24 000 européens installés en Indochine²⁰⁶. L'envoi de médicaments et les campagnes de vaccination et de revaccinations mises en place par les médecins de Marine et civils à partir de la fin du XIX^e siècle tant pour la population locale que pour les colons contribuent à faire reculer les maladies et à rendre la situation sanitaire plus sûre²⁰⁷. Toutefois, le pays ne restera qu'une possession ultramarine de migrations temporaires de faible ampleur et avant tout une colonie d'exploitation²⁰⁸, contrairement à l'Algérie divisées en trois départements français.

Le ravitaillement effectué en Asie ne doit cependant pas occulter le « tropisme américain » de Rochefort hérité du XVIII^e siècle et qui reste très prégnant jusqu'au début du XX^e²⁰⁹. Les

202SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-755 – DM n° 4 du 7 janvier 1885 ; 2A2-878 – DM n° 125 du 27 mars 1894.

203SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-151 – DM n° 232 du 4 mai 1885. Voir aussi, concernant le charbon extrait de Java et de l'île de Labuan (possession britannique), BACHELET Pierre-Emmanuel, « Batavia et l'archipel insulindien sous le Second Empire, base arrière de l'expansion française en Asie », dans BARJOT Dominique et KLEIN Jean-François (dir.), *L'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, *op. cit.*

204SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A2-419 – DM n° 419 du 2 novembre 1883.

205SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-947 – DM n° 1186 du 3 juin 1899 et 2A2-960 – DM n° 554 du 28 mars 1900, concernant un abonnement aux « Tablettes des deux Deux-Charentes » servi à la résidence supérieure de l'Annam.

206MEYER Charles, *Les Français en Indochine 1860-1910*, Paris, Hachette, Coll. « La vie quotidienne. Civilisations et sociétés », 1996, p. 70.

207SHDMR, Service de santé (Études sur les maladies), 5F90-2, « Étude sur les vaccinations et revaccinations en Cochinchine entre 1893 et 1896 », le 1^{er} juin 1896. Voir aussi l'action du docteur Mougeot et ses conclusions à ce sujet dans MONNAIS-ROUSSELOT Laurence, « Autopsie d'un mal exotique à part : la variole et la vaccine en Indochine française (1860-1939) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 82, n° 309, 4^e trimestre 1995, p. 505-527.

208KLEIN Jean-François, « Une société coloniale "indochinoise" ? (1958-1940) », dans BARJOT Dominique et FRÉMEAUX Jacques (dir.), *Les sociétés impériales à l'âge des empires. Afrique, Asie, Antilles (années 1850-années 1950)*, Paris, A. Colin/SEDES/CNED, 2012, p. 101-116.

209FONTAINIEU Emmanuel de, « Rochefort et le tropisme américain », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET

« vieilles » colonies situées de part et d'autre de l'Atlantique et dans l'océan Indien ne sont en aucun cas négligées et les Antilles, petites et grandes, constituent dans 90 % des cas le terminus des envois effectués depuis la cité charentaise, directement ou *via* les ports de Bordeaux et de Dakar. La Guadeloupe, la Martinique et la Guyane mais aussi la Nouvelle-Calédonie, colonie plus récente, qui accueillent des garnisons des troupes de la Marine puis coloniales et des déportés et condamnés au bagne, reçoivent régulièrement, pour leurs « peuplades » militaires et carcérales, des produits extrêmement divers. Tour à tour, des « hamacs », « enclumes », « carreaux d'acier », « mortiers » ou encore « étaux à établis » sont embarqués avec les outils des divers ouvriers engagés ainsi qu'avec « la subsistance de leurs femmes » qui les accompagnent²¹⁰.

Les nombreux effets d'habillement et types de vivres restant peu ou prou les mêmes jusqu'à la Belle Époque, ce n'est pas sur cette partie du ravitaillement que l'une des originalités de Rochefort au XIX^e est à déceler. En effet, son soutien n'est pas limité aux seuls objets de première nécessité. En 1799 par exemple passe à Cayenne avec tout son matériel pour y faire des expériences Jean-François Clouet, « chimistes distingué » spécialiste de la métallurgie et botaniste²¹¹. Nourri à la table des officiers, il espère obtenir en Guyane le fruit de la transformation des produits végétaux. L'exploitation agricole de cette colonie est un sujet de débat qui revient régulièrement au sein du personnel scientifique rochefortais. Un vieux rêve qui date de l'Ancien Régime, visant à transformer l'enfer vert guyanais en colonie d'exploitation rentable et pas uniquement en terre de transportation. S'inscrivant en cela dans une pensée d'influence saint-simonienne, la mise en valeur des colonies au siècle de la révolution industrielle passe aussi par le retour de l'homme « déviant » à la terre. En 1885 et 1892 par exemple, les « ouvriers d'art » et les « agriculteurs » sont ainsi demandés parmi les transportés aux bagnes eux-mêmes. Instruments aratoires et objets mobiliers sont alors embarqués²¹². C'est l'occasion ici d'observer le rôle de plein soutien de Rochefort à la colonisation pénale mise en place par l'État français au sein de son empire, sur lequel nous reviendrons. Enfin, bien plus au nord, la proximité du Canada et de la nouvelle puissance commerciale états-unienne donne à une île très septentrionale, à savoir Saint-Pierre-et-Miquelon, loin d'être oubliée au milieu des colonies antillaises et africaines, une utilité bien plus grande qu'au siècle des Lumières.

Tout au long du XIX^e siècle, après sa perte sous la Révolution puis sa rétrocession sous

Dominique (dir.), *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord XVIe-XXe siècles*, La Crèche, Geste éditions, 2004, p. 349-351.

210SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E318 – DM du 30 mai 1798.

211SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E336 – DM du 3 octobre 1799.

212SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-755 – DM n° 54 du 23 février 1885 ; 2A2-851 – DM n° 338 du 9 décembre 1892.

Louis XVIII, le ravitaillement de Saint-Pierre-et-Miquelon, dernière colonie « canadienne », se poursuit sans interruption. Passant de 600 personnes en 1816 à plus de 6 600 personnes en 1907, son importance aux yeux de la France augmente en conséquence. L'essor économique résultant de la pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve – où se rendent de façon saisonnière des milliers de pêcheurs fécampois, dieppois, olonnais ou malouins – et sa situation géostratégique permettant à partir de 1869 l'installation des modernes câbles télégraphiques sous-marins entre la France et les États-Unis, amène la Marine à mettre en place une station navale permanente faisant la liaison entre la colonie nord-américaine, Brest, Cherbourg et Rochefort. La situation de précarité originelle des installations de l'île s'améliore peu à peu à mesure qu'avance la modernisation de la flotte et la mise en place de lignes de paquebots régulières, notamment depuis la Grande-Bretagne.

En 1814, la Marine sélectionne en premier lieu 122 « individus utiles » de l'arrondissement maritime de Rochefort pour « rendre à ces établissements précieux à la métropole, sous le rapport du commerce, les malheureux habitants que la guerre en a tenu si longtemps éloignés »²¹³. Elle leur prépare alors un ravitaillement – ajournée du fait des Cent-Jours et repoussée à 1817²¹⁴ – en vivres, médicaments, ustensiles, objets, munitions, fournitures de bureau et imprimés pour « l'hôpital [...], pour les besoins généraux du service ; reconstruction des bâtiments publics [et] pour les besoins de l'administration ». Construites à Bayonne, « deux charpentes destinées au service des îles » sont même acheminées jusqu'à Rochefort puis « conservées dans les magasins » pendant deux ans aux côtés des autres effets préparés qui seront au bout du compte embarqués à bord de la *Salamandre*, flûte chargée de « l'approvisionnement général du magasin du Roi » dans la colonie »²¹⁵. Un demi-siècle passé plus tard, les colons civils et militaires sont correctement installés et employés à la mise en valeur de la colonie. Ils accusent par conséquent réception d'un « scaphandre », de « chemises en molleton » et même de « cognac » sous le Second Empire, transporté sur un navire du même nom « effectuant des voyages réguliers entre *Liverpool* et *Tonnay-Charente* »²¹⁶. Quant aux « chaussons de Strasbourg », « bas de laine » et autres « bonnets de travail » destinés aux disciplinaires des colonies de la Marine chargés de la construction, de la réfection et de l'entretien des routes dans les îles, ils sont expédiés directement depuis Rochefort ou *via* Lorient, Brest ou encore une fois *Liverpool*²¹⁷.

213SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 86 du 7 octobre 1814 ; 2A2-165 – DM n° 4 du 16 janvier 1815.

214SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 – DM n° 51 du 20 avril 1815.

215SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 33 du 8 mars 1815 et DM n° 28 du 27 mars 1817.

216SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-135 – DM n° 94 et n° 95 du 25 février 1869 ; Inscription maritime (Commissaire général), 6P2-10 – Lettre du 19 juin 1866.

217SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-148 – DM n° 140 et n° 302 des 19 avril

Les contraintes liées à l'éloignement de la France s'atténuant progressivement et l'isolement moindre de ce territoire n'ayant plus à craindre une invasion britannique ne justifie ainsi plus un ravitaillement exclusivement effectué par des navires de guerre ou de commerce spécialement affrétés par la Marine. Seule la station navale effectue des rotations permanente entre Rochefort, Brest, Cherbourg et Saint-Pierre-et-Miquelon afin de garantir les communications postales, l'expédition des « effets d'Islande » composées notamment de « bottes d'Islande »²¹⁸ destinées aux « pêcheurs d'Islande » chers à Pierre Loti. Leur sécurité et leur sauvetage en cas d'accident sont également assurés, à l'image de la canonnière la *Lionne* qui cède une partie de sa nourriture à un sloop de Paimpol qui s'est retrouvé à cours de vivres lors de sa campagne de pêche²¹⁹. En ce sens, la « Marine coloniale » conserve totalement ses prérogatives en termes de sécurisation de ses approvisionnements pour le service colonial puisque de la Première à la Troisième République, la morue, qu'elle soit blanche, rouge ou utilisée sous forme d'huile de foie, ravitaille non seulement l'arsenal de Rochefort mais aussi à partir de celui-ci les colonies du Sénégal et du Gabon²²⁰. En 1882, l'huile de foie de morue blanche constitue même, aux côtés des thés noir et vert de Chine, la majorité de la commande spéciale effectuée pour les besoins du port et du service des hôpitaux de la ville pour les années 1884 et 1885²²¹. « *De première nécessité pour notre pays* »²²², la morue, qui peut être séchée et conservée, constitue une ressource alimentaire précieuse qui révèle ainsi clairement combien la question de la protection des bancs de Terre-Neuve dans le cadre du service colonial de la Marine est prise au sérieux au plus haut niveau de l'État et comment les autorités rochefortaises cherchent alors à optimiser leur logistique.

L'exemple de Saint-Pierre-et-Miquelon montre que le soutien au maintien des entreprises de peuplement entamées au XVIII^e siècle fait encore partie des attributions des services administratifs du port de Rochefort tout au long du XIX^e siècle. Le ravitaillement effectué dans des zones où la présence britannique est écrasante participe également de la défense des intérêts de la France, que ce soit au large de Terre-Neuve pour la morue ou près de la

et 5 novembre 1882.

218SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-134 – DM n° 123, n° 133 et n° 169 des 15 mars et 18 mars et du 6 avril 1868.

219SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 55 du 21 avril 1882. « Madame veuve Thomas, armateur du sloop l'*Éclipse* » est d'ailleurs exonérée du remboursement de la somme représentant la valeur de la cession de vivres effectuée.

220SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E-317 – DM n° 3593 du 16 mai 1797 ; (Colonies), 2A2-724 – DM n° 192 du 2 juillet 1884.

221SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 124 du 28 décembre 1882.

222SHDMR, Service de santé (Instances de direction), 5F84 – « Travail sur le traitement de la morue rouge [...] de M. le docteur Heckel professeur à la Faculté des sciences de Marseille », DM du 22 juin 1886.

Nouvelle-Zélande, en Nouvelle-Calédonie²²³, pour l'exploitation du nickel²²⁴.

C. Représenter et défendre les intérêts de la France dans le monde

Au-delà d'assurer la simple présence de la France dans le monde, les hommes du Service colonial sont aussi les représentants de leur pays autant que les défenseurs de ses intérêts d'un bout à l'autre de la planète. Le soutien aux entreprises ultramarines de l'État français passe en conséquence par l'expédition de produits certes parfois très différents les uns des autres mais toujours adaptés à chaque mission de la marine coloniale.

Les envois effectués depuis Rochefort vers les Amériques dans les années 1793-1797, soit dans la première phase des troubles révolutionnaires et coloniaux à Saint-Domingue, montrent que la France nouvellement républicaine n'a pas l'intention d'abandonner aussi facilement sa perle des Antilles et encore moins laisser tomber ses intérêts commerciaux dans cette partie de l'Atlantique. Si l'essentiel des chargements opérés consistent logiquement en habits, armes et en munitions de toutes sortes ainsi qu'en « *comestibles, argent et denrées* »²²⁵ dans le but de garantir la subsistance des troupes engagées dans ces contrées devenues hostiles, les colons de Saint-Domingue – dont nombre d'entre eux ont des attaches fortes de part et d'autre de l'Atlantique²²⁶ – ne sont pas pour autant oubliés. Outils, matériaux et combustibles tels que des « haches », du « bois de construction » et du « charbon de terre » leurs sont en effet expédiés par exemple depuis Nantes afin qu'ils puissent réparer leurs habitations et assurer en parallèle le bon fonctionnement de leurs plantations²²⁷. Enfin, les personnels restés en garnison sur place malgré les troubles ont encore la chance de recevoir dans un délai raisonnable leurs « paquets » ainsi que leurs « appointements », certains adoptant d'ailleurs une « conduite peu délicate » en n'hésitant pas à profiter de la désorganisation administrative d'alors pour se faire payer « sur la caisse de la Marine et sur celle de la Guerre »²²⁸.

Protéger ou raffermir la souveraineté française sur ses territoires outre-mer amène aussi les

223BENCIVENGO Yann, « Naissance de l'industrie du nickel en Nouvelle-Calédonie et au-delà, à l'interface des trajectoires industrielles, impériales et coloniales (1875-1914) », *Journal de la Société des Océanistes*, n° 138-139, 2014, p. 137-150.

224SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-541 – DM n° 75 du 16 septembre 1869 ; 2A2-666 – DM n° 32 du 12 mars 1880. Jules Garnier, missionné en 1863 par le ministre de la Marine et des Colonies Chasseloup-Laubat, découvre le nickel calédonien en 1866 et lance son exploitation industrielle dix ans plus tard. L'île voit alors débarquer depuis Rochefort des géomètres de services topographiques de France et d'Algérie ou encore des piqueurs, aux côtés des condamnés au bagne et des troupes chargées de la relève de la garnison.

225SHDMR, Commandement de la Marine (Bureau des ports), 1A82 – DM n° 46 du 15 février 1793.

226BUTEL Paul, « La guerre maritime vue de Bordeaux et de Saint-Domingue au XVIII^e siècle », dans *Guerre et paix, 1660-1815. Journées franco-anglaises d'histoire de la marine de Rochefort des 20, 21 et 22 mars 1986*, Paris, SHM, 1987, p. 309.

227SHDMR, Commandement de la Marine (Bureau des ports), 1A85 – DM n° 123 du 22 mars 1794.

228SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E308 – DM n° 297 du 6 mars 1797.

autorités portuaires de l'arsenal charentais à envoyer aux colonies les nombreuses fournitures indispensables à l'exercice de l'administration dans les possessions les plus éloignées de la métropole. Aux côté des effets d'habillement, des armes et des vivres sont effectivement expédiés des « pains à cacheter », des « tampons en bois », des « écritaires en plomb », des « reliures mobiles », des « rames de papier » de toutes sortes de même que des « registres » petits et grands, des « crayons fins », des « plumes » et leurs « encriers en verre » sans oublier les « enveloppes », « étiquettes » puis les « timbres-poste » à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle afin de maintenir dans les meilleures conditions possibles les communications postales d'un service administratif colonial à un autre hexagonal et inversement.

L'ensemble augmente considérablement en proportions à partir du Second Empire et les livraisons effectuées par la suite depuis Rochefort vont concerner, à partir de la Troisième République, presque exclusivement les bureaux de l'administration pénitentiaire coloniale de la Guyane et de la Nouvelle-Calédonie mais pas de l'Indochine, le bague de Poulo-Condore dépendant de l'administration du gouverneur de la Cochinchine²²⁹. Les fonctions régaliennes dans les colonies sont par conséquent assurées et maintenues de la manière la plus efficace qui soit mais aussi de la façon la plus symbolique pour l'image de l'État, de façon à donner corps au discours portant sur la « Mission civilisatrice » de l'empire ultramarin républicain. L'exemple de l'expédition depuis la cité de Colbert *via* Bordeaux de cette fontaine « monumentale » devant être installée dans les jardins du consulat français du Gabon²³⁰ à Libreville montre ainsi que la représentation diplomatique à travers ses bâtiments et ornements est autant un marqueur de puissance que l'établissement de forteresses.

La fortification des différentes colonies entamée au XVIII^e siècle se poursuit jusqu'au règne de Napoléon III. Fortement relancée par le rochelais Guy-Victor Duperré plusieurs fois ministre de la Marine et des Colonies sous la Monarchie de Juillet et ses successeurs, la défense des possessions françaises s'impose comme une des priorités du ravitaillement du service colonial dans un contexte – au sein même de la *Pax Britannica* – de vives tensions successives avec l'Angleterre et son bras armé planétaire qu'est la *Royal Navy*. La protection des intérêts français contre une éventuelle attaque conduit l'arsenal à préparer à plusieurs reprises des chargements bien plus lourds que ceux contenant des textiles ou des vivres.

Le XIX^e s'avérant être l'âge d'or de la fortification insulaire²³¹, ce sont ainsi outils, bois, pierres, pavés et autres planches qui sont embarqués à bord des navires. En 1800, le colonel

229 Voir à ce propos ANGLEVIEL Frédéric, *Poulo Condore. Un bague français en Indochine*, Paris, Vendémiaire, 2020, p. 61-94.

230 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 121 du 27 mars 1883.

231 KISSOUN Bruno, « Fortifications des îles. Trois siècles d'architecture militaire en Guadeloupe : XVII^e-XIX^e siècle », *Bulletin Monumental*, tome 163, n° 4, 2005, p. 351.

Vincent, chef de brigade du Génie à la Direction des fortifications de la Guadeloupe, quitte Rochefort pour aller superviser les travaux de renforcement des défenses de l'île où sont alors utilisées des « pierres de Saint-Savinien et de Crazanne »²³², qui servent d'ailleurs à lester les cales des navires lors de la traversée de l'Atlantique. Quarante-cinq ans plus tard, ce sont ces mêmes possessions antillaises qui reçoivent – selon d'ailleurs les capacités de la flotte de commerce et non de guerre²³³ – des « poudres à canon », « à mousquets » et de « mine », sorties des magasins de Brouage et de Rochefort ainsi que des « objets demandés pour le service de la Direction du port et des constructions » à Cayenne, à Fort-de-France et à Pointe-à-Pitre²³⁴. Du côté de l'Atlantique africain, l'inventaire des produits embarqués à bord de la *Méduse* en 1816 montre que près de la moitié des objets et des outils « pour les troupes » et « pour les ouvriers militaires » sont dévolus à la remise en état des défenses fortifiées de la colonie²³⁵, celle-ci se poursuivant de fait tout au long de la décennie suivante grâce à l'aide apportée par les premières troupes d'infanterie de Marine officiellement créées en 1822²³⁶.

Ce sont ainsi des « maçons », des « menuisiers », des « charpentiers », des « forgerons », des « taillandiers », des « appareilleurs », des « plombiers » qui embarquent à Rochefort comme chargés de mission de travaux de fortification outre-mer. Les nombreuses « briques », « ardoises », « tuiles », « planchers métalliques » et divers « plâtres de pierres » ou « blancs » sont transportés de la France à Saint-Pierre-et-Miquelon en passant par l'Afrique et l'Asie. Aucunement de première nécessité à la survie des troupes, ces matériaux sont pourtant présents dans de nombreux chargements tout au long du XIX^e siècle. Que ce soit à l'arsenal de Saigon, à Dakar ou encore à Papeete²³⁷, à Diégo-Suarez mais aussi à Bizerte, la construction des casernes d'infanterie de Marine semble faire partie des priorités dans le but d'asseoir de manière dure et pérenne leur présence dans les colonies les plus lointaines.

L'image extérieure de la puissance de la France, projetée par ses « soldats-bâtisseurs » coloniaux et personnels des Travaux publics mutés aux colonies, passe en effet aussi, d'un bout à l'autre du domaine colonial, par son architecture et par le style de construction de ses édifices civils et militaires. Expression de la politique impériale, l'investissement dans la

232SHDMR, Services administratifs (Approvisionnement), 5E2-40 – « Soumission pour une fourniture de pierres de différentes espèces », le 28 avril 1801 ; 5E2-42 – Id., le 4 avril 1803 ; 5E2-43 – Id., le 15 mars 1804.

233SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-299 – DM n° 51 du 31 octobre 1840 ; 2A2-356 – DM n° 21 du 5 juillet 1848.

234SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-323 – DM n° 20 du 30 juillet 1844.

235SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 2 du 1^{er} mars 1816, f° 4-5 et 7-8.

236 Voir à ce sujet la diversité des acteurs militaires qui participent du XVIII^e au XX^e siècle, dans les possessions ultramarines, aux travaux de construction et de fortification, dans PERNOT Jean-François et CHAMPEAUX Antoine (dir.), *Soldats bâtisseurs, actes du colloque des 27 et 28 novembre 2003 à Fréjus*, Paris, Lavauzelle, 2006.

237SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 305 du 31 juillet 1883 ; 2A2-724 – DM n° 195 du 4 juillet 1884 ; 2A2-755 – DM n° 76 et n° 99 des 10 et 26 mars 1885.

pierre se poursuit jusqu'au XX^e siècle puisqu'en 1902 encore, Rochefort fait expédier par l'intermédiaire des paquebots des *Chargeurs Réunis* et de la *Compagnie Générale Transatlantique (CGT)*, en partance de Bordeaux et à destination du Sénégal et de la Martinique, matériaux et matériels pour les bâtiments de Dakar et pour la défense fixe de Fort-de-France²³⁸. Les écoles ne sont d'ailleurs pas oubliées. Il en va ainsi de la nouvelle capitale martiniquaise qui reçoit, après la destruction de Saint-Pierre le 8 mai 1902, en même temps que du savon et du « matériel d'enseignement élémentaire », des briques tubulaires tout comme le service des Ponts et Chaussées au Gabon en a lui aussi reçu « de qualité supérieure en terre malaxée » vingt ans auparavant par le transport la *Seudre*, parti de la Charente²³⁹. Marqué physiquement, l'espace colonial français présente par conséquent une certaine homogénéité urbaine jusque dans ses constructions utilitaires puisque les « 33 colis contenant un phare à monter » expédiés de Rochefort pour le Gabon en 1882 est similaire en tout point à celui installé en 1900 à Guangzhouwan par les marins rochefortais des équipages de la flotte²⁴⁰.

Enfin, l'importance accordée à la puissance royale puis impériale se retrouve au travers certes de ses forts et forteresses qui contrôlent l'espace terrestre et maritime²⁴¹ mais aussi de ses « portes » : celle dite du Soleil marquant l'entrée de l'arsenal de Rochefort, en forme d'arc de triomphe et inaugurée en 1831 après l'expédition d'Alger, fait écho à celle de Fer du port de Cayenne érigée au XVIII^e siècle lors des entreprises de « peuplade »²⁴² et où passent jusque dans la première moitié du XX^e siècle bagnards et coloniaux en provenance de Rochefort, Aix, Oléron, et des autres arsenaux de France. Il est cependant manifeste qu'au XIX^e siècle, la construction de grandes citadelles en pierre de taille n'est plus. Édifices globaux exprimant symboliquement et dans toute la majesté de leur masse la puissance et la souveraineté de l'État dans ses territoires, ces derniers sont remplacés par des « villes-champignons » militaires puis civiles de bois, de briques, de plâtre et de métal créées *ex nihilo* sur des îles du Pacifique ou dans les faubourgs de cités fluviales d'Asie orientale, y compris dans les concessions en Chine. Accueillant quais et entrepôts ouverts sur le large ainsi que des bâtiments consulaires agrémentés de fontaines et de jardins précédemment cités, ces derniers

238SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 43 et n° 192 des 5 février et 11 septembre 1902. Voir aussi le riche patrimoine militaire répertorié en raison de son rôle dans la défense de la baie dans VIDAL Jonhattan, « Fortifications littorales de Martinique [notice archéologique] », *ADLFI. Archéologie de la France - Informations*, ministère de la Culture et de la Communication / CNRS, 2019, p. 4.

239SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 402 du 17 octobre 1883.

240SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 38 et n° 93 des 21 avril et 5 juin 1882 ; 2A2-960 – DM n° 99 du 4 mai 1900.

241GUILLERM Alain, *La pierre et le vent. Fortifications et marine en Occident*, Paris, Éditions Arthaud, 1985.

242MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 80. Voir aussi CASAGRANDE François, « Derrière la "Porte de Fer". Fouilles autour du port de Cayenne », *Une saison en Guyane*, Hors-Série *Archéologie*, n° 2, juin 2013, p. 46-54.

aménagements sont plus en phase avec la diplomatie internationale héritée du congrès de Vienne et la « paix armée » entre grandes puissances européennes qui en découle jusqu'en 1914.

Certaines cargaisons permettent d'ailleurs de constater que l'exercice concret de la souveraineté française outre-mer prend parfois des formes assez particulières. L'envoi en Afrique ou en Océanie de cadeaux sous formes d'armes, de vêtements et d'objets ainsi que la réquisition temporaire de soldats des troupes de la Marine pour en faire des « gardes du corps » de princes et rois africains ou de reine tahitienne²⁴³ facilitent les relations entre les autochtones et les Français. Ces derniers constituent alors peu à peu des zones d'influence non-négligeables qui permettent de contrebalancer celles notamment des Britanniques dans la zone Pacifique. Géographiquement située entre Amériques et Chine, la France aspire en effet elle aussi à y jouer un rôle de gendarme dans le but entre autres d'assurer la sécurité des liaisons maritimes entre ses colonies et la métropole²⁴⁴.

Toutefois, les relations avec l'Angleterre ne sont pas seulement synonymes de rivalités. Pour la France, faire la guerre au XIX^e siècle, c'est aussi intervenir dans le cadre d'expéditions impériales dictées par des enjeux de puissance et de représentation du pays au sein du concert des nations européennes. Ainsi, combattre l'ennemi quel qu'il soit, loin des frontières nationales, constitue pour Rochefort une des missions assignées à son arsenal. En 1846, une somme de 23 000 F pris sur les fonds des divers chapitres du budget du département de la Marine est remise à Rochefort pour son service « Colonie ». Le budget alloué par la Marine dépasse ainsi pour la première fois (de 2 000 F) le budget consacré au service « Marine » proprement dit. Aux lendemains de l'expédition de Chine, en 1861, le budget pour le service des colonies a quasi quadruplé en étant porté à 80 000 F et en 1869, le ministère alloue par l'intermédiaire de la Direction des Colonies et dans le cadre des dépenses d'outre-mer plus de 300 000 F au port de Rochefort pour son service colonial²⁴⁵. Au-delà de la guerre de Crimée et outre les expéditions conjointes effectuées en Extrême-Orient au cours des années 1850, la France déploie, du Brésil au Rio de la Plata et jusqu'au Japon, des stations navales qui participent d'une politique agressive dite « de la canonnière ».

Symboles de la présence de la France sur les océans, les stations navales que sont les avisos coloniaux et frégates ainsi que les canonnières sont le reflet de la politique impériale

243SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-305 – DM n° 12 du 23 juin 1841 ; 2A2-323 – DM n° 16 du 9 juillet 1844. La reine Pomaré reçoit comme présents « des gravures avec cadre » représentant le roi Louis-Philippe.

244LAVALLÉ Bernard, *Pacifique. À la croisée des empires, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Vendémiaire, 2018, p. 296.

245SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-323 – DM n° 28 et n° 29 des 24 octobre et 8 novembre 1845 ; 2A2-466 – DM n° 24 du 13 mai 1861 ; 2A2-541 – DM n° 42 du 19 mai 1869.

mise en place dès la Restauration sur les différentes mers du globe²⁴⁶. Si sous Louis XVIII, elles se cantonnent principalement au large de la côte ouest-africaine et des îles antillaises, elles sont par la suite disséminées au gré des conflits et des zones d'influence française du Pacifique-Sud à Terre-Neuve en passant par les mers de Chine. La modernisation de la marine française rend possible le maintien permanent de stations lointaines en mer, elles-mêmes très éloignées des côtes et en liaison avec les points d'appui et ports ouverts au ravitaillement et aux dépôts en charbon.

Au XIX^e siècle en effet, la nécessité de projeter des bases et stations navales partout dans le monde se renforce. « *Le changement de paradigme technique lié à l'émergence de la vapeur* »²⁴⁷ autorise l'installation de « "*bases de projection de force*" afin de devancer l'ennemi sur n'importe quel point du globe sans recourir à la métropole »²⁴⁸, selon le modèle anglais développé à partir du milieu du XVIII^e siècle. Or, l'autonomie limitée des machines à vapeur contraint les puissances coloniales à disposer de dépôts de charbon installés en des lieux choisis intelligemment le long des routes maritimes et généralement, lorsqu'ils existent, non loin des quais des dépôts aménagés. La cité de Colbert participe ainsi à l'installation ou au renouvellement de ces points d'appui à combustibles stratégiques à Tahiti, au Sénégal et jusqu'à Mahé, sur la côte indienne de Malabar²⁴⁹.

L'intensification de la transportation et de la relégation dans les outre-mers des différents types de bagnards amène l'administration rochefortaise à faire établir en 1886 en rade de l'île d'Aix, avec ancres et chaînes, « *un corps-mort qui servirait particulièrement aux transports de la Nouvelle-Calédonie* »²⁵⁰. Le même matériel est installé puis renouvelé au large de l'île Nou dans la rade de Nouméa quelques années plus tard, dans le double but de pouvoir faire accoster plus facilement les navires de la transportation et celui de la station navale au plus près du parc à charbon²⁵¹. Au début du XX^e siècle, l'idée de posséder des bases et des stations navales est toujours d'actualité puisque le croiseur-cuirassé *Dupleix* par exemple, destiné aux stations lointaines et ultime navire de grand tonnage lancé à Rochefort en 1900, est par la

246BATESTI Michèle, « Les points d'appui de la flotte française de la première moitié du XIX^e siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale », dans CHARME, *Les bases et les arsenaux français d'outre-mer; du Second Empire à nos jours*, Paris, Lavauzelle, 2002, p. 17.

247PLOUVIEZ David, « Relais, bases et ports coloniaux militaires. Une projection mondiale à l'époque moderne ? », dans KLEIN Jean-François et MARNOT Bruno (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*, Rennes, *op. cit.*, p. 105.

248BATESTI Michèle, « Les points d'appui de la flotte française de la première moitié du XIX^e siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale », art. cit., p. 14.

249SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A4-135 – DM n° 49 du 29 septembre 1869 ; 2A4-151 – DM n° 60 du 4 avril 1885 ; Majorité générale (Campagnes), 1D3-237 – DM n° 91 confidentielle du 25 janvier 1894.

250SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A4-152 – DM n° 7 du 11 juin 1886.

251SHDMR, Majorité générale (Ravitaillement des îles et des postes de guerre), 2D4-5 – « Note relative aux coffres et corps-morts pour Nouméa » : DM n° 174 du 19 octobre 1892, lettres du 18 et du 22 janvier 1894 et note du 7 juillet 1894 concernant les matériels à faire immerger.

suite ensuite envoyé depuis Cherbourg en Extrême-Orient jusqu'en 1914 où il navigue en alternance entre la station de Hong Kong, l'arsenal de Saïgon et les bases des îles polynésiennes et calédonienne.

« *Bâtiments de guerre dont la mission est de faire respecter le pavillon national, d'exercer la police des mers et de protéger ou de favoriser le commerce* »²⁵², les stations semblent immuables et s'avèrent indispensables à la démonstration de la puissance de la France sur les littoraux étrangers. À l'instar de la gabarre *Lionne* en 1819 et du croiseur-cuirassé *Bruix* en 1914, l'une et l'autre déployés dans le Levant depuis Rochefort et sa rade d'Aix, les stations navales du XIX^e siècle, « *souvent créées à la demande des consuls* »²⁵³, s'avèrent vite indispensables pour assurer les communications et la sécurité des personnes parties de France pour se rendre aux colonies ou dans les autres empires, tel celui du Brésil. Pour les équipages, les troupes, les voyageurs individuels, les familles migrantes et les colons, la station navale constitue ainsi une présence rassurante en cas de troubles et la garantie d'un maintien des relations avec la métropole.

Dans le mois précédent le début de la Première Guerre mondiale, il est transmis à l'administration de Rochefort, port d'attache du navire de guerre cité dans la dépêche, par « *M. le Président du Conseil Ministre des Affaires Étrangères [...], en y joignant ses félicitations personnelles, une lettre par laquelle le Consul Général de France à Smyrne signale l'impression heureuse qu'ont produit dans le Levant la parfaite correction et le zèle des officiers du Bruix* »²⁵⁴. Avoir à flot une station navale à la discipline impeccable, c'est en effet présenter au monde la plus belle des images de la France. C'est aussi montrer ou rappeler qu'elle a les capacités à assumer sa place de « brillant second » de la *Royal Navy* tout au long du XIX^e siècle, de contrecarrer la puissance montante allemande à la Belle Époque et enfin d'assurer sa diplomatie au sein de l'empire et à ses marges. À la lumière de la multiplication des postes consulaires sous la Troisième République en Chine, au Tonkin²⁵⁵ et dans les autres zones d'influence françaises, une nouvelle approche des migrations civiles et militaires impériales est possible, les consuls étant tout autant les représentants de la présence française dans le monde²⁵⁶ que des passagers partis de Rochefort puis premiers interlocuteurs

252RAMPAL André, « Les stations navales et les migrations en Méditerranée au début du XIX^e siècle », dans MIÈGE Jean-Louis (dir.), *Navigations et migrations en Méditerranée*, Paris, CNRS Éditions, Coll. « Hors collection », 1990, p. 333.

253Ibid.

254SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1122 – DM n° 76 du 6 juillet 1914.

255BENSACQ-TIXIER Nicole, « La représentation consulaire française », dans WEBER Jacques et SESMAISONS, François de (dir.), *La France en Chine (1843-1943)*, Paris, L'Harmattan, 2013, p. 157.

256JESNÉ Fabrice (dir.), *Les consuls, agents de la présence française dans le monde (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes et documents », 2017.

des personnes établies à l'étranger, dans les colonies, dans les concessions et dans les protectorats.

Chapitre II

De la « colonie rochefortaise » aux colonies ultramarines

« Peu de villes en France contiennent, au même degré que Rochefort une population fixe et flottante [...], ayant des relations aussi constantes [...] avec les différentes parties du monde, surtout avec nos colonies d'Extrême-Orient. »²⁵⁷

De 1793 à 1817, la défense, la perte et la récupération des possessions ultramarines du « premier » empire colonial puis la constitution du « second » à partir de 1830 amènent plusieurs centaines de milliers de personnes à circuler entre la France et les colonies. Missionnés ou indépendants, groupés ou individuels, les types et profils des voyageurs sont aussi différents les uns que les autres. Que ce soit le diplomate embarqué, l'officier muté, le soldat transporté, le médecin attendu ou la sœur demandée par l'administration pénitentiaire, chacun, civil ou militaire, prend place à bord d'un navire en escale à Rochefort ou emprunte après 1860 un des trains reliant les divers ports de départ métropolitains pour partir outre-mer.

1. Le départ pour les colonies

A. Les types et profils de voyageurs

La singularité de la ville-arsenal et ville-garnison charentaise peut être appréciée après avoir catégorisé les passagers embarqués pour les colonies. Le profil des plus de 80 000 personnes comptabilisées pour le long XIX^e siècle permet d'observer la continuité avec l'Ancien Régime mais aussi la rupture induite par la modernisation technique et la mondialisation croissante à partir du Second Empire. La méthodologie utilisée ici ayant déjà fait ses preuves²⁵⁸, elle est donc conservée dans le but de pouvoir distinguer les individus militaires et civils selon le poste ou l'emploi qu'ils sont amenés à occuper dans les colonies.

Les données utilisées pour notre démonstration s'attachent à être les plus exhaustives

²⁵⁷« Histoire de la création de la Société », *Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, Rochefort, Imprimerie Charles Thèze, n° 1, 1879, p. 4, cité dans VAULTIER Jean-Bernard, *Les sociétés savantes de la Charente-Inférieure au XIX^e siècle. Institutions culturelles, sociabilités scientifiques, idéologies et représentations du monde*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Didier Poton, Université de La Rochelle, 2006, t. 1, p. 127.

²⁵⁸MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 87.

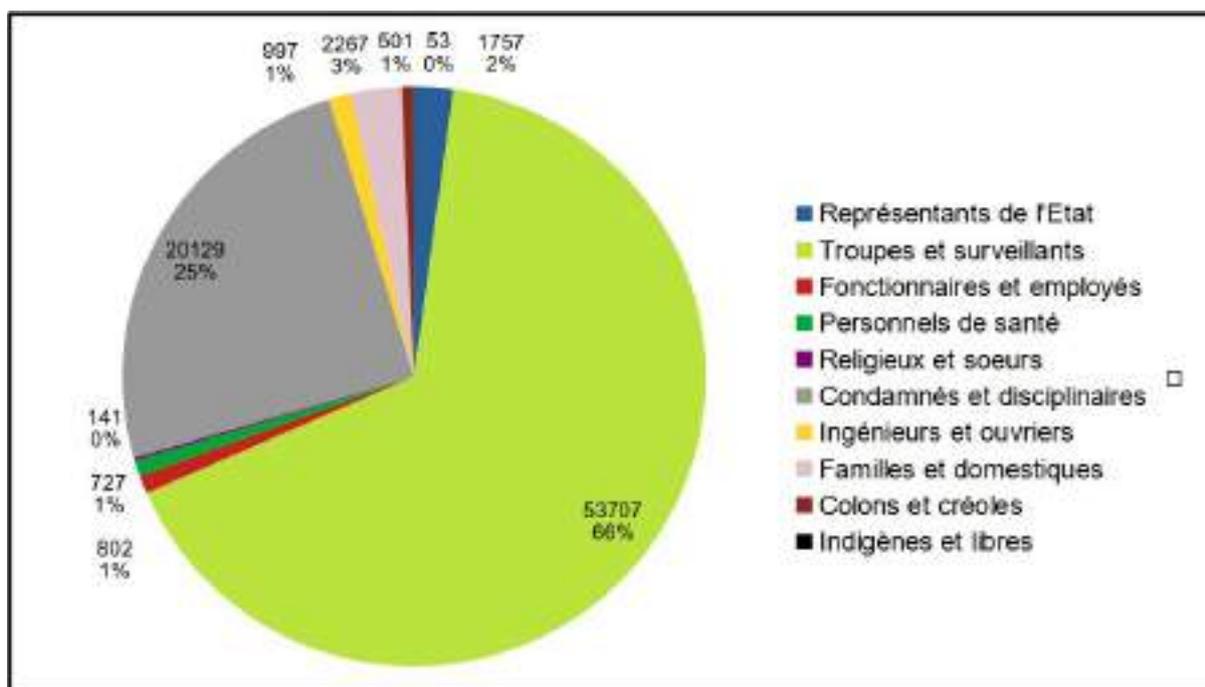
possibles pour les périodes concernées. Les choix ont été opérés autant en fonction de la richesse de la documentation que des importantes lacunes concernant certaines séries d'archives²⁵⁹. Représentatives du long XIX^e siècle, les 50 années sélectionnées pour l'étude permettent ainsi d'avoir un aperçu global des continuités et des changements à l'œuvre durant les 120 ans séparant la période révolutionnaire du premier conflit mondial. L'extrême précision des sources administratives autorise le suivi de la quasi-totalité des passagers depuis les ports de la métropole jusqu'à ceux des colonies. La tenue des matricules des hommes par l'administration militaire de Rochefort permet également de retracer les mouvements de voyageurs d'un port colonial à l'autre au sein de l'empire.

Il en est par exemple ainsi de ces médecins de la Marine destinés au service de l'immigration en Inde. Chargés de la fin des années 1850 à celle des années 1890 d'accompagner les *coolies* du sous-continent indien aux Mascareignes ou aux Antilles, le parcours de ces soignants est entièrement retraçable. Rochefort, Montpellier, Marseille, Brindisi, Suez, Bombay, Pondichéry, Calcutta, Chandernagor, Saint-Denis-de-La Réunion, Fort-de-France : le cas de ces individus peut être rapproché de celui des « coloniaux » démobilisés ou partis en retraite et se faisant alors colons. En ce qui concerne le cas des personnes non-identifiées, elles sont si peu nombreuses qu'elles n'ont pas été retenues pour former une catégorie spécifique. Cependant, la base statistique du corpus, qui s'appuie sur les plus importantes périodes coloniales du XIX^e siècle, s'attache à présenter dans toute sa diversité le portrait le plus complet de l'arsenal, militarisé au plus haut point.

Les différentes catégories de passagers embarqués montrent que Rochefort reste avant toute chose un port éminemment militaire. Cependant, son statut de ville-garnison ainsi que sa situation géographique privilégiée ouverte sur l'Atlantique voire au-delà la désigne aussi dès la fin du XVIII^e siècle comme le lieu de la politique pénale à destination des colonies mise en place par les régimes successifs. La majorité des passagers embarqués est par conséquent représentée par les troupes à 66 % suivi à 25 % des divers types de personnes condamnées. Si l'on ajoute à ces deux catégories les individus employés par le gouvernement français tels les hommes des services de santé, les ouvriers réquisitionnés, les fonctionnaires des ministères et les représentants du pouvoir comme que les officiers supérieurs, les députés et les consuls, le total des passagers liés à l'État monte alors à 96 %. Rochefort-sur-Mer, cité située entre les arsenaux cherbourgeois, lorientais et brestois du nord-ouest et celui toulonnais du sud-est, passe au cours du long XIX^e siècle d'une position de port d'embarquement héritée du service des colonies de l'Ancien Régime à celle d'un carrefour colonial.

259La série N – Troupes de marine, par exemple, est seulement complète pour les années allant de 1892 à 1900.

GRAPHIQUE 2 – Les passagers de la ville-arsenal et garnison de Rochefort de 1793 à 1913.



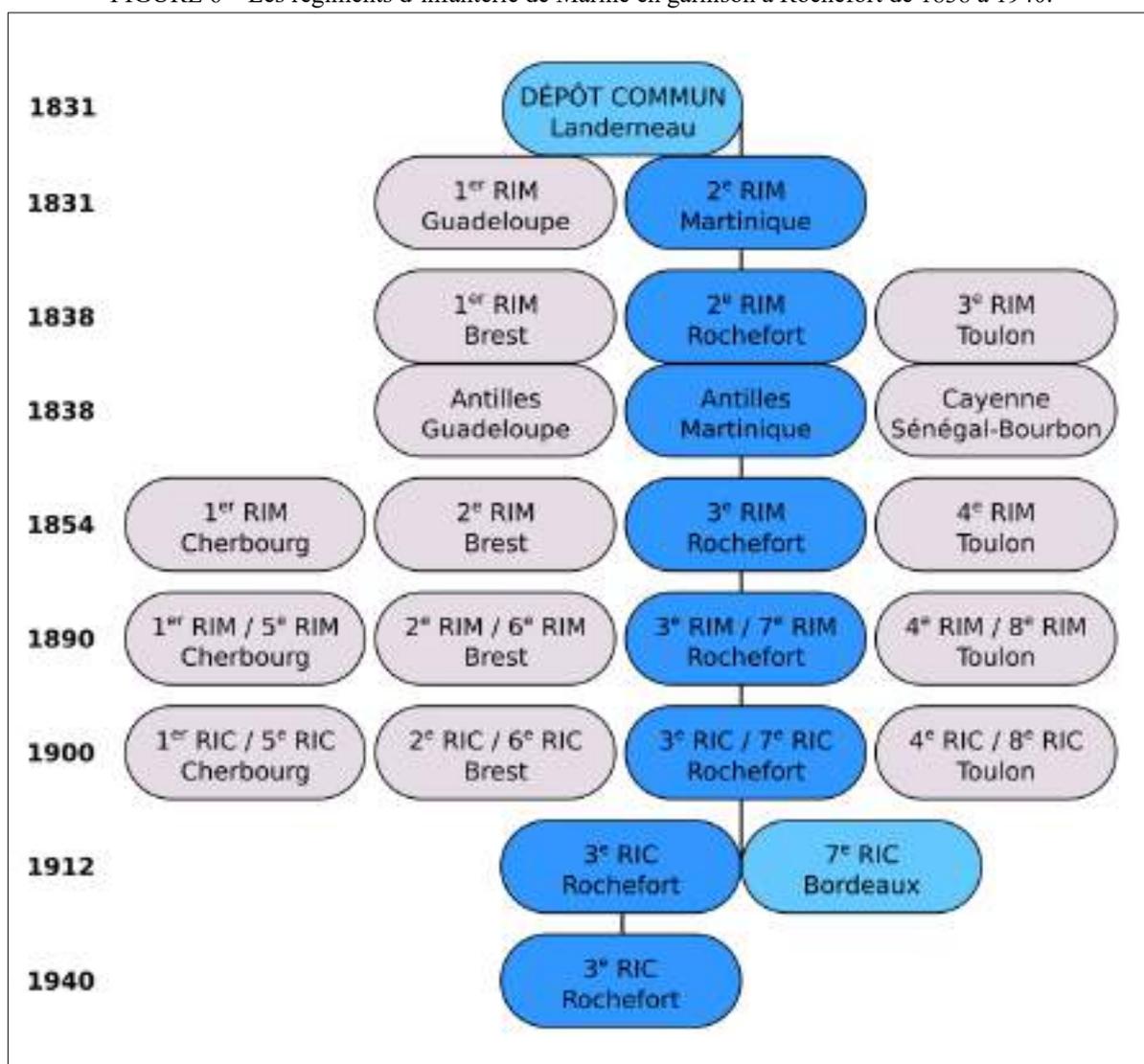
Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

Le statut des nombreux passagers qui prennent la mer au XIX^e siècle, en partant soit de Rochefort même, soit d'un autre port après avoir quitté la cité charentaise, est à éclaircir. Premier groupe numérique, les « troupes et surveillants militaires » constituent la catégorie la plus importante de l'ensemble. Rassemblant d'une part les bataillons ou régiments d'infanteries de ligne et de Marine ainsi que les artilleurs de ligne ou de Marine (Bigors), d'autre part des ex-gendarmes, des anciens ouvriers de l'arsenal et des vétérans de la Coloniale employés comme gardiens dans les pénitenciers, elle a l'avantage d'englober tous les engagés du premier échelon militaire en passant outre les différences notables dues aux époques et aux événements. Toutefois, les officiers supérieurs de la Marine font l'objet d'une catégorie à part aux côtés des diplomates car investis, au-delà de leurs fonctions militaires, d'une mission de représentation de la puissance française dans le monde en tant que premiers représentants de l'État dans les colonies.

À la fin du XVIII^e siècle, les « troupes » sont pour l'essentiel des soldats des régiments de ligne appelés à renforcer les garnisons outre-mer contre l'ennemi anglais. Les possessions des Antilles ou du Sénégal voient ainsi arriver à plusieurs reprises les troupes de l'Armée de l'Ouest et de la Légion de la Loire, à l'image des dragons et des hommes des régiments d'artillerie stationnés en Vendée. Les soldats du bataillon de la Dordogne ou de celui du Calvados prennent également passage sur les navires en partance de Rochefort quand, de son côté, la Marine obtient de la Guerre la réquisition de troupes sur ses régiments pour les mettre

à sa disposition. L'empire colonial français parvient par conséquent à être défendu et maintenu quand les armées de mer et de terre se résolvent finalement à collaborer de manière efficace²⁶⁰. À un niveau plus local, les autorités agissent, face à l'urgence des situations coloniales, avec certes de l'autoritarisme mais aussi et surtout du pragmatisme²⁶¹, notamment lorsqu'il s'agit de réquisitionner les hommes. Sont ainsi expressément regroupés dans les environs de Rochefort, sur les îles de Ré, d'Aix, d'Oléron et Madame mais aussi à La Rochelle et à Saintes, les volontaires nationaux qui stationnent de nombreux mois sur place avant d'être finalement embarqués sur les navires devant rallier les colonies.

FIGURE 6 – Les régiments d'infanterie de Marine en garnison à Rochefort de 1838 à 1940.



Source : D'après DUFOUR Pierre (dir.), *3^e régiment d'infanterie de marine*, Paris, Lavauzelle, 1995, p. 13.

260LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales d'Ancien Régime*, Paris, Éditions SPM, 2014, p. 459.

261SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Bureau des ports), 1A85 – Lettre du 1^{er} février 1794. Voir aussi DROIN Dominique, *L'histoire de Rochefort. Du règne de Louis XIV à l'avènement de Bonaparte*, La Rochelle, Dominique Droin / CGCM, 2002, p. 447.

Quinze ans plus tard, Rochefort reprend en grande partie son rôle central de port d'embarquement pour les colonies. Le rétablissement dans sa totalité de « *l'ordre des choses qui existait dans les colonies d'Amérique en 1789* »²⁶² lance le signal de la réappropriation des possessions françaises outre-mer : la Martinique et la Guadeloupe en 1814 puis en 1816, Bourbon en 1815, Saint-Pierre-et-Miquelon en 1816, la Guyane et les comptoirs de l'Inde en 1817 ainsi que ceux du Sénégal. Avec l'aide des navires de l'arsenal de Brest²⁶³, embarquent ainsi à bord des bâtiments les Légions de la Martinique et de la Guadeloupe de même que le bataillon de Cayenne, en partie formés avec les hommes des nouveaux bataillons coloniaux de Ré et d'Oléron²⁶⁴ fournis par le département de la Guerre. Le naufrage de la *Méduse* au large du Sénégal apparaît alors comme un épiphénomène, au regard de l'intense effort logistique fourni par la Marine en un si court laps de temps pour mener à bon port aux Amériques, en Afrique et dans les Indes toutes les troupes.

À partir de 1822, les rivalités entre la Marine et la Guerre empêchent la mise en place officielle de troupes spécifiques destinées à intervenir aux colonies. Il faut attendre 1831 pour qu'enfin une première ordonnance royale organise les deux premiers régiments de la Marine²⁶⁵, base des troupes de marine du XIX^e siècle. Aux côtés des artilleurs servant déjà aux colonies depuis 1825, la création de cette infanterie spécialement formée pour intervenir outre-mer permet à Rochefort afin de pallier en partie sa relative inactivité navale et par conséquent de combattre la remise en cause de l'utilité de son arsenal sous la Monarchie de Juillet. En 1838, l'implantation des régiments dans les cinq arsenaux métropolitains pour assurer « *le service de garnison des ports militaires du royaume et celui des colonies* » entre pleinement dans le cadre du Service colonial de la Marine. Dès 1840, les fantassins qui composent les régiments d'infanterie de Marine sont classés « unités d'élite »²⁶⁶. Les discordes franco-anglaises dans le Pacifique vont permettre au 3^e régiment d'infanterie de Marine (RIM) de Rochefort – le « Grand Trois » – de s'imposer, entre Brest et Toulon, dans le paysage colonial.

262Selon les ordres donnés par le baron Pierre-Victor Malouët, ancien intendant de Rochefort et inspecteur des magasins des colonies après la guerre de Sept Ans, planteur de Saint-Domingue et ministre de la Marine et des Colonies en 1814, cité dans MEYER Jean, TARRADE Jean, REY-GOLDZEIGUER Anne et *al.*, *op. cit.*, p. 307.

263SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 33, n° 43 et n° 48 des 17 août, 31 août et 13 septembre 1816.

264SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 35 du 22 août 1816. Voir également GIRY Geneviève (dir.), *op. cit.*, p. 30.

265GIRY Geneviève (dir.), *op. cit.*, p. 34.

266*Ibid.*, p. 34 et p. 38.

FIGURE 7 – Renforts du 3^e RIC de Rochefort en partance pour le Maroc en août 1912.



Source : Selon l'identification effectuée dans GIRY Geneviève (dir.), *op. cit.*, p. 287. Les mousquetons d'artillerie et le télémètre qui accompagnent les paquetages sur lesquels sont accrochés les casques coloniaux indiquent que c'est la 3^e compagnie de mitrailleuses du 3^e RIC qui est prête à prendre le train de Paris pour aller embarquer à Bordeaux.

En 1854, la réorganisation des troupes de marine fait de Rochefort une ville-caserne pour le restant du siècle et au-delà²⁶⁷. Le port devient la garnison traditionnelle du 3^e régiment d'infanterie de Marine puis Coloniale. Ce dernier est dédoublé en 1890 avec la création du 7^e RIM. Le 1^{er} Régiment d'artillerie de Marine (RAM) stationne également à Rochefort mais dépend de l'administration de Lorient. Quoiqu'il en soit, la relance de l'expansion coloniale sous la Monarchie de Juillet puis sous les régimes suivants fait de la vieille cité de Colbert un

²⁶⁷DUFOUR Pierre (dir.), *op. cit.*, p. 10.

carrefour de la « Coloniale ». Les années 1890 constituent l'apogée du passage des troupes de marine en France et à Rochefort, lorsque les colonies regagnent de l'intérêt aux yeux des diverses opinions²⁶⁸. Régulièrement, les différents régiments de la Marine transitent par le port charentais pour se rendre à Bordeaux, à Marseille et à Toulon, à Saint-Nazaire, à Lorient, à Brest, à Cherbourg et au Havre. Coloniaux et tirailleurs, ces derniers étant aussi très présents à Rochefort²⁶⁹, participent à la conquête puis au maintien de l'ordre colonial. À la Belle Époque, le manque de sources rend difficile l'identification des types de troupes spécifiques embarquées. Néanmoins, de 1911 à 1913, des mitrailleurs du 3^e RIC interviennent au Maroc, plusieurs prenant place à bord du *Cosmao*²⁷⁰.

Les condamnés constituent le deuxième groupe de passagers. Les 20 129 individus forcés à quitter la métropole pour les colonies peuvent eux-mêmes être divisés en trois sous-catégories : les prisonniers politiques, les disciplinaires militaires et les bagnards. Parmi le premier groupe, ce sont les prêtres qui sont, sous la Révolution, les cobayes de la déportation coloniale organisée par l'État. Entre 1792 et 1799, 1 078 hommes d'église emprisonnés dans des navires à l'ancre sur la Charente – les « pontons de Rochefort » – et sur les îles Madame, d'Aix, de Ré et d'Oléron, y périssent²⁷¹. Après le rapide abandon du projet de translation des prêtres réfractaires à Madagascar, sur les 400 restants sujets à la déportation, 250 d'entre eux sont finalement embarqués à l'arsenal avec troupes et matelots puis débarqués, d'une part au Sénégal en 1794 et d'autre part en Guyane en 1798²⁷². Dans ce contexte révolutionnaire et anticlérical extrême, seul leur exil du territoire national compte. Il ne leur est en aucun cas demandé s'ils possèdent un savoir-faire particulier pouvant être utile à la mise en valeur de leur colonie d'accueil. Cette situation de déportation arbitraire se répète 73 ans plus tard avec les Communards. D'abord internés à Rochefort et dans ses environs de la même manière que les prêtres, les « insurgés » de la Commune sont cette fois expédiés vers la Nouvelle-Calédonie²⁷³, jusqu'à l'amnistie de 1880²⁷⁴. De même, les anarchistes de la fin du XIX^e siècle,

268BODART, Benoit, *Les marsouins et bigors de 1880 à 1914. Étude anthropologique et prosopographie*, op. cit., p. 17.

269SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-851 – DM n° 155 du 2 juin 1892. Les tirailleurs sénégalais dépendent alors de la Marine.

270SHDMR, Forces maritimes (*Cosmao*), 3C236 – Ordre n° 179 concernant l'armement de ce croiseur à Rochefort, le 15 septembre 1911.

271TRIMOREAU Thierry, *Les prêtres réfractaires pendant la Révolution française (1789-1801)*, Cholet, Pays et Terroirs, Coll. « Bibliothèque Universitaire des Guerres de l'Ouest », 2008.

272SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Bureau des ports), 1A85 – Lettre du 11 septembre 1794 ; Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E318 – Accusé de réception du 4 août 1798. Voir aussi DROIN Dominique, op. cit., p. 392 et p. 397. Après les déboires de la *Décade* et de la *Charente*, c'est finalement la *Bayonnaise* qui accomplit sa mission et revient à Rochefort en décembre 1798.

273SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-137 – Lettre du 28 juillet 1871 répondant à la dépêche du 5 du même mois. Le transport des communards s'organise ainsi un mois à peine après la « semaine sanglante » de mai.

274BRETONNIÈRE Louis et PÉRENNÈS Roger, *L'internement des prévenus de la Commune à Rochefort (1871-1872)*, Nantes, Conseil Général de la Charente-Maritime / Université Inter-Âges de Nantes, 1996, p. 3-15 ;

à l'image des dénommés Etiévant et Jacquart, « *particulièrement dangereux* » et faisant « *l'objet d'une surveillance rigoureuse* »²⁷⁵, subissent le même sort que leurs prédécesseurs religieux ou non.

La deuxième sous-catégorie concerne le corps des disciplinaires des Colonies. Regroupant déserteurs et criminels issus des rangs de la Marine et de la Guerre, ils sont installés au dépôt du Château-d'Oléron. Succédant, sur le même site, aux bataillons d'Afrique mis en place sous la Restauration qui eux-mêmes prennent dans l'esprit la suite des bataillons coloniaux napoléoniens²⁷⁶, les compagnies disciplinaires sont « *employées, suivant les besoins du service, dans les diverses colonies françaises* »²⁷⁷. Les mauvais membres de l'armée se doivent aussi en effet d'être utiles outre-mer. Prenant place par groupes de 100 ou plus rarement de 250 à bord des transports affrétés ou par petits groupes de 6 ou de 12 sur les paquebots des lignes régulières, leur transfert est effectué sous la vigilante escorte des hommes de l'infanterie de Marine. Valides et disposant pour la plupart d'un savoir-faire issu de la vie civile d'avant leur engagement, ils sont astreints à l'aide à la construction ou aux réparations des routes, des ponts, des voies ferroviaires et des installations de la Marine dans les colonies aux côtés des ouvriers et des ingénieurs. Sous la surveillance de leurs gardiens, les fusiliers disciplinaires se font donc, à l'instar des troupes de marine, « *soldat-bâtisseurs* »²⁷⁸.

Enfin, les bagnards, qu'ils soient « transportés » ou « relégués », coupables de crimes de droit commun pour les uns et récidivistes pour les autres, représentent la grande majorité des individus exilés aux colonies. Entre 1885 et 1897²⁷⁹, Rochefort devient l'unique point de départ des bagnards envoyés en Nouvelle-Calédonie tandis que les transports pour la Guyane, direction Cayenne *via* Alger, se poursuivent sous l'autorité administrative rochefortaise jusqu'en 1921. Le premier conflit mondial n'empêche pas la transportation puisque la suspension par l'Allemagne entre 1915 et 1917 de sa guerre sous-marine à outrance autorise encore le départ du vapeur *Loire* pour l'Amérique du Sud avec à son bord « 550 forçats et

PÉRENNÈS Roger, *Déportés et forçats de la Commune de Belleville à Nouméa*, Nantes, Ouest-Éditions / Université Inter-Âges de Nantes, 1991. Sont acheminées depuis la France vers la Nouvelle-Calédonie 4 032 hommes et femmes.

275SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-933 – DM n° 344 et n° 381 des 4 et 30 novembre 1898.

276LESUEUR Boris, *op. cit.*, p. 461.

277SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-755 – DM n° 279 bis du 31 août 1885 à propos du décret modifiant celui du 19 mars 1885 sur la composition du corps des disciplinaires de la Marine depuis les décrets de 1860, 1862, 1869, 1874 et 1877.

278CHAMPEAUX Antoine et PERNOT Jean-François (dir.), *Soldats bâtisseurs. Actes du colloque organisé les 27 et 28 novembre 2003 à Fréjus*, Paris, Lavauzelle, 2006.

279SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 253 du 6 septembre 1886 ; et 2A2-906 – DM n° 171 du 22 juillet 1896. De la loi pénale Waldeck-Rousseau de 1885 à l'arrêt définitif des convois de transportés et relégués en 1897.

relégables »²⁸⁰. Ainsi, pour la seule période 1892-1900, ce sont 14 528 personnes qui quittent les rivages charentais pour l'Amérique du Sud et l'océan Pacifique : 8 640 pour la Guyane, 5 888 pour la Nouvelle-Calédonie. Parmi ces condamnés, une majorité d'hommes certes, mais aussi de nombreuses femmes et plusieurs centaines d'« indigènes » annamites, cambodgiens et maghrébins qui transitent par Rochefort puis l'île d'Aix sous la Troisième République²⁸¹. L'instrumentalisation d'une justice d'exception par la Marine pour peupler et mettre en valeur « ses » colonies avec des individus européens, africains et asiatiques participe de ces circulations impériales inter-coloniales. Annamites transportés au Sénégal et au Gabon ou Algériens débarqués en Nouvelle-Calédonie, ils sont soumis aux mêmes tâches que les prisonniers et disciplinaires français, selon le modèle britannique de migration carcérale remis au goût du jour sous le Second Empire par le gouverneur saint-simoniens Charles Guillaïn à Nouméa²⁸² dans un but de réhabilitation par le travail qui permettrait d'aménager les colonies.

Dans ces colonies, des familles entières partent rejoindre des maris engagés ou bannis. Si au tournant du XIX^e siècle, épouses, enfants et domestiques féminines accompagnent dans leur grande majorité les représentants de l'État, les fonctionnaires et les colons, de plus en plus de femmes tentent leur chance aux colonies dans la seconde moitié du siècle. Cantinières ou couturières en Nouvelle-Calédonie ou lingères en Cochinchine²⁸³, elles vont là où se trouvent déjà mis en garnison les hommes des troupes de Marine du régiment de Rochefort. C'est le cas par exemple de la demoiselle Gravaud, rochefortaise qui s'installe à Saïgon²⁸⁴. Toutefois, la plus grande partie de ces passagers embarque sur les transports de condamnés. Sur les 2 267 personnes répertoriées, 1 461 d'entre elles partent s'installer en Amérique du Sud et dans le Pacifique à l'aube du XX^e siècle, soit près d'un tiers de l'ensemble. À plusieurs reprises, ce sont plusieurs femmes avec quatre, cinq voire six enfants chacune qui sont acceptées sur la même liste des passagers devant monter à bord d'un des bâtiments affrétés par la Marine²⁸⁵. Que ce soit pour retrouver un père, un frère ou un mari libre ou prisonnier,

280SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1246 – DM n° 4 et n° 5 des 8 et 23 décembre 1921 ; et 2A2-1144 – DM n° 1 du 6 mars 1915. En 1921, l'ultime transport supervisé par Rochefort embarque 683 condamnés et 55 surveillants.

281SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-15 et 2E4-16 – Courriers « très urgent » du 21 septembre 1875 et du 29 septembre 1877 concernant 59 et 51 annamites. Voir aussi Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-878 – DM n° 54 du 17 février 1894 concernant 100 annamites ; 2A2-865 – DM n° 186 du 17 juin 1893 concernant 13 cambodgiens ; 2A2-679 – DM n° 76 du 24 juin 1881 et 2A2-906 – Liste des passagers à embarquer datée du 28 janvier 1896 concernant les 158 « arabes » répertoriés qui embarquent exceptionnellement à Rochefort et qui ne sont donc pas pris à bord lors de l'escale réglementaire à Alger.

282REUILLARD Michel, *Les Saint-Simoniens et la tentation coloniale. Les explorations africaines et le gouvernement néo-calédonien de Charles Guillaïn (1808-1875)*, Paris, L'Harmattan, 1995, p. 33.

283SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 109 du 14 décembre 1860 ; 2A2-679 – DM n° 101 du 29 juillet 1881.

284SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 5 du 10 janvier 1883.

285SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-892 – DM n° 233 du 16 juillet 1895, ayant en pièce jointe la liste des passagers qui prendront passage sur le steamer affrété *Ville-de-Saint-Nazaire* devant partir de Rochefort pour Cayenne le 26 juillet 1895.

parfois libéré et devenu colon, ces différents exemples montrent ainsi qu'à l'instar de l'Australie anglaise, l'implication des bagnards et de leurs familles, migrants « malgré eux », dans la colonisation française du XIX^e siècle, reste encore à étudier dans le détail.

À l'opposé des condamnés, les représentants de l'État ne comptent que pour 2 % du total des passagers. Ils constituent pourtant l'incarnation de l'autorité du gouvernement français sur ses possessions ultramarines. Passagers d'exception, ils sont issus du monde de la judicature, de la finance, de l'administration et de la diplomatie. Partent ainsi de Rochefort des gouverneurs et préfets pour la Louisiane, la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane, l'Inde, le Sénégal ou encore le Bénin en 1893 ; des généraux et officiers supérieurs pour Saint-Domingue, l'île de France, l'Algérie, le Tonkin ; des administrateurs en Cochinchine et à Madagascar ; des magistrats et leurs greffiers à Fort-de-France, à Cayenne, Saint-Louis-du-Sénégal, à Saint-Denis-de-La Réunion, à Saïgon, à Hanoï, à Tananarive, à Nouméa, à Papeete ; et enfin des députés dans les « anciennes colonies »²⁸⁶ des Antilles. Si l'ensemble reste au final fort modeste au regard de l'effectif total des personnes parties de Rochefort, il a cependant le mérite, à travers ce regroupement d'exemples, de montrer quelles sont les colonies « en paix » et quelles sont celles « en guerre » touchées par les autorités en fonction des périodes. Après 1815, Guadeloupe, Martinique et Sénégal, colonies les plus paisibles, accueillent en majorité les hauts fonctionnaires. Quant aux officiers supérieurs, ils sont dirigés en nombre vers les Antilles et les Mascareignes en guerre à la fin du XVIII^e siècle tandis que l'Algérie et le Tonkin, territoires temporairement dirigés par les militaires, constituent au XIX^e siècle deux nouvelles destinations d'importance. Une exception cependant : au Bénin en guerre, dès la fin de l'expédition du Dahomey de 1892, un gouverneur s'y installe. À Rochefort, passer aux colonies relève donc avant tout de la mission gouvernementale et non de l'initiative privée. De part la vocation militaire de son port, instrument de l'État, tous ces hommes contribuent à relayer, à leur niveau, l'autorité du gouvernement aux colonies.

En 1855, l'enseigne de vaisseau de Crisenoy, chargé par le ministre de relever le commandement de la station navale guyanaise, est un bon exemple²⁸⁷. Sa mission consiste ni plus ni moins à représenter l'autorité de la France aux confins de l'empire. Corvette transportant le charbon mise à part, la canonnière et l'avisos à vapeur qui constituent aussi son convoi sont spécialement conçus en vue de la navigation sur les rivières. Le personnel de son avisos est réduit à sa plus simple expression. Même le chirurgien de bord est sacrifié. Seule la démonstration pure de la puissance des armes compte dans la colonie amazonienne, coincée entre l'empire du Brésil et la Guyana britannique.

286Expression encore usitée par l'administration en 1913.

287CRISENOY Jules-Étienne de et CRISENOY Pierre-Émile de, *op. cit.*, p. 21, p. 29 et p. 41-42.

CARTE 5 – Voyage de l'avisio l'Économe de Rochefort à la station de Cayenne en 1855.



Source : CRISENOY Jules-Étienne de et CRISENOY Pierre-Émile de, *De Rochefort à Cayenne. Journal du capitaine de l'Économe*, Paris, Berger-Levrault et Cie, Coll. « Scènes de la vie maritime », 1883, p. 331.

Si le médecin de Marine réglementaire n'est pas embarqué lors de cette campagne outre-atlantique, les personnels de santé constituent pourtant, notamment dans la première moitié du XIX^e siècle, une catégorie de passagers à part entière. Coincés entre le demi-siècle rationaliste qui précède et le demi-siècle scientifique qui vient, ils profitent du rétablissement des liaisons entre la France et ses possessions ultramarines pour mettre à profit leurs talents lors des campagnes en mer, moments importants d'une carrière. Trait d'union entre l'outre-mer et la métropole, entre les malades et les autorités responsables, les officiers de santé de la Marine

sont ainsi, par vocation, tournés vers les colonies²⁸⁸. Accompagnés de leurs aide-médecins auxiliaires et de leurs infirmiers, ils se font également naturalistes et botanistes, que ce soit dans la Guyane de la fin du XVIII^e siècle ou dans le Maroc du début du XX^e siècle²⁸⁹. Certains officiers de santé rochefortais prennent une part scientifique importante dans les grands voyages de circumnavigation lancés sous la Restauration à l'image de Jean-René Constant Quoy, embarqué à bord de l'*Uranie* et de l'*Astrolabe* et René-Primevère Lesson, prenant place sur la *Coquille*²⁹⁰. Sur l'île de France, en Guyane, en Guinée, au Gabon, en Inde, d'autres sont par exemple chargés de s'occuper des jardins botaniques coloniaux, d'étudier la faisabilité de cultures exotiques d'un continent à un autre²⁹¹ ou encore d'approvisionner les collections du Muséum d'histoire naturelle de Paris ainsi que de l'exposition permanente des Colonies présentée dans la capitale jusqu'en 1896²⁹².

À la fin du XIX^e siècle, colonies pénitentiaires mises à part, ce sont le Dahomey, Madagascar²⁹³ et l'Indochine qui constituent les destinations coloniales les plus suivies par le personnel de santé de Rochefort. Pionnière dans le traitement hygiéniste des malades avec l'ouverture de son nouvel hôpital maritime peu avant la Révolution, la cité charentaise reste un centre d'essai et un laboratoire médical de premier plan dans le siècle qui suit²⁹⁴. Il dispose par ailleurs d'un corps de médecins hors norme aux vues vastes souvent prémonitoires²⁹⁵. Enfin, les soignants de la Marine servent également en Inde, au service de l'immigration des *coolies* suite au traité franco-anglais de 1861.

En ce qui concerne le personnel de la Marine, constitué des ingénieurs et ouvriers d'une part et des fonctionnaires et employés d'autre part, il constitue indubitablement un miroir de la France aux colonies. À l'instar de l'Empire britannique, la colonisation, en tant que système d'exportation, de reproduction et d'adaptation des structures sociales métropolitaines²⁹⁶, ne

288LÉONARD Jacques, *Les officiers de santé de la marine française de 1814 à 1835*, Rennes, Université de Rennes / Centre national de la recherche scientifique, 1967, p. 107-108.

289SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1085 – DM n° 259 du 4 octobre 1911, concernant l'étude de la flore, des insectes et des animaux.

290SARDET Michel, *Naturalistes et explorateurs du Service de santé de la marine au XIX^e siècle*, Paris, Pharmathèmes, 2007, p. 61, p. 83 et p. 98.

291SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-491 – DM n° 40 du 9 juin 1863, concernant l'essai de culture en Guyane du riz rapporté de Chine.

292SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E-319 – DM n° 1490 du 16 août 1798, concernant les arbres à pain sud-américains. Voir aussi Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-491 – DM n° 37 du 2 juin 1863, concernant le moucou-moucou médicinal de Guyane ; 2A2-724 – DM n° 106 et n° 275 des 21 avril et 29 septembre 1884, concernant des produits de Guinée et du Gabon.

293AUBRY Pierre et GAÛZÈRE Bernard-Alex, *Médecins et expéditions coloniales françaises au XIX^e siècle (Afrique noire et Madagascar)*, Paris, L'Harmattan, 2020, p. 77-93 et p. 123-126.

294BÉRIET Grégory, *L'Hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) : architectonique médicale et physiologies sociales, op. cit.*

295SUBERCHICOT Jean-Luc, « Le corps des officiers de santé de la Marine », dans BUCHET Christian (dir.), *L'homme, la santé et la mer*, Paris, Éditions Honoré Champion, 1997, p. 317.

296LAUX Claire, RUGGIU François-Joseph et SINGARAVÉLOU Pierre (dir.), *Au sommet de l'Empire. Les élites européennes dans les colonies (XVI^e-XX^e siècle)*, Bruxelles, PIE Peter Lang, Coll. « Enjeux internationaux »,

peut être complète sans l'aide des petites mains de l'État. Des plus diplômés aux plus modestes, ils sont des acteurs essentiels de la bonne marche des opérations de toutes natures dans l'empire. Lors des phases de construction, de reconstruction ou de valorisation des colonies dans les années 1800, 1815-20 et 1880, les ingénieurs et ouvriers comptent jusqu'à 25 % du total des passagers civils et militaires embarqués pour les Antilles et la Guyane²⁹⁷. Menuisier au Cap-Français, maître-charpentier à Cayenne, maçon à Nouméa, plombier à Pondichéry, géomètre à Saint-Denis-de-la-Réunion, ingénieur des Ponts et Chaussées à Saïgon ou des travaux publics à Hanoï : cette énumération montre comment l'aménagement des colonies évolue tout au long du XIX^e siècle, de la simple réparation des édifices publics dans les Amériques de la fin du XVIII^e siècle à la mise en œuvre d'une véritable politique d'urbanisation « à la française » dans l'Indochine de la Belle Époque.

Parvenu à maturité, le système centralisateur mis en place depuis Colbert²⁹⁸ et qui veut que les colonies relèvent de l'autorité directe de l'État, favorise le passage du personnel administratif de la marine coloniale et des fonctionnaires installés à Rochefort. Si les garde-magasins, commis, écrivains et préposés des douanes constituent le gros des employés jusqu'au Second Empire – le népotisme n'étant jamais bien loin²⁹⁹ – le personnel enseignant prend une place de plus en plus importante au sein des milieux militaires et coloniaux à partir de la Troisième République à mesure que progresse l'instruction de la population dans son ensemble, des Antilles à la Nouvelle-Calédonie en passant par le Tonkin³⁰⁰. Contemporaine d'un mouvement similaire en métropole entre 1850 et 1914, le développement de la fonction publique en Indochine montre que la colonisation française est davantage affaire de fonctionnaires que d'entrepreneurs³⁰¹. En quittant Rochefort, toutes ces personnes contribuent à un réel transfert technique et administratif entre la métropole et les colonies et participent ainsi outre-mer à la continuité de l'appareil étatique et de ses structures administratives.

Résidant dans les colonies, les quelque 500 créoles et colons originaires de métropole recensés sur l'ensemble des passagers qui quittent la France est, bien que restreint, le

2009, p. 15.

297SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-5 – DM du 31 octobre 1800, concernant les édifices publics de Cayenne ; 2A2-692 – DM n° 181 du 29 août 1882, concernant l'exécution de travaux en Guyane supervisés par l'administration pénitentiaire. Voir aussi Troupes (Troupes de marine), 1N4 – DM n° 64 du octobre 1819, concernant l'envoi du personnel aux Antilles.

298RONSSERAY Céline, « *Administrer Cayenne* » : *sociabilités, fidélités et pouvoirs des fonctionnaires coloniaux en Guyane française au XVIII^e siècle* », thèse en histoire moderne, sous la dir. de Guy Martinière, Université de La Rochelle, 2007, p. 38.

299SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-356 – DM n° 83 du 20 décembre 1848, concernant le fils d'un fonctionnaire déjà en poste.

300Les instituteurs partent pour l'Indochine et le Pacifique tandis que les institutrices rallient les Antilles ou la Guyane.

301MORLAT Patrice (dir.), *Les Grands Commis de l'Empire colonial français*, Paris, Les Indes Savantes, 2010, p. 22.

témoignage des relations constantes entre les habitants de la métropole et ceux d'outre-mer. Port militaire instrument de l'État, Rochefort n'est en aucun cas un port de liaisons maritimes où peuvent librement s'embarquer les civils, à l'instar du Havre, de Saint-Nazaire, de Bordeaux et de Marseille. De fait, les personnes qui prennent place à bord des navires de l'État à l'arsenal sont tantôt des veuves qui demandent à être rapatriées dans leur colonie, tantôt des domestiques appelées auprès de leur employeur, tantôt des jeunes hommes ayant terminé leurs études ou leur service en France et qui demandent à pouvoir rentrer chez eux³⁰². Toutes et tous voyagent gratuitement mais sont en contrepartie nourris « à la ration », au même titre que les militaires. De même, les colons, qu'ils soient anciens ou nouveaux, bénéficient de moins en moins à partir de la Monarchie de Juillet des largesses de la Marine issues du siècle précédent³⁰³. Si planteurs et propriétaires voyagent encore « à la table de l'état-major » pour repasser à Saint-Domingue ou à l'île Bourbon avant et après le Premier Empire, l'autorisation n'est plus systématique dans les décennies qui suivent, à l'exception près d'un « *ancien imprimeur du gouvernement à la Martinique* » et d'un « *professeur qui est destiné à être attaché à une institution de Saint-Pierre* »³⁰⁴, soit des fonctionnaires. Sous la Troisième République, le même traitement que les soldats est finalement imposé à tous s'ils obtiennent le droit de passer sur les navires de l'État.

La catégorie des religieux constitue l'avant-dernier groupe numérique le plus faible mais pas le plus inintéressant. Les membres du clergé régulier et séculier quittent Rochefort lors de périodes spécifiques et pour des missions bien précises. L'action de l'État dans les colonies reste au long XIX^e siècle indissociable de la mission religieuse, y compris sous la Troisième République puisque « *l'anticléricalisme n'y était pas un article d'exportation* », pour reprendre la formule de Gambetta. Si la période révolutionnaire constitue une décennie à part – les prêtres faisant alors partie des condamnés à la déportation dans les colonies – la situation change du tout au tout dès la Restauration³⁰⁵. Lors de la reprise de possession des territoires ultramarins entre 1814 et 1818, Rochefort voit embarquer pas moins de 62 prêtres, frères et sœurs pour la Guyane, la Guadeloupe, la Martinique, le Sénégal et l'île Bourbon. Missionnaires pour la plupart, venant de Paris, de Chartres, de Lyon ou encore de Château-Chinon, ils sont chargés par Joseph Lainé, ministre de l'Intérieur de Louis XVIII de « desservir » les « cures vacantes » dans les églises et de replacer la foi catholique au cœur de

302SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-311 – DM n° 40 du 15 juillet 1842 ; 2A2-348 – DM n° 55 du 12 juin 1847 ; 2A2-466 – DM n° 68 du 5 novembre 1861.

303MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 98.

304SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-348 – DM n° 48 et n° 49 du 8 juin 1847.

305GARRIGUES Jean et LACOMBRADÉ Philippe, *La France au XIX^e siècle, 1814-1914*, Paris, Armand Colin, Coll. « Collection U. Histoire », 2019, p. 18 et p. 25. La charte constitutionnelle du 4 mai 1814 proclame le catholicisme religion d'État. Particulièrement touchées par ce renouveau, les femmes assurent leur mainmise sur l'enseignement.

la société coloniale³⁰⁶. Les sœurs, en particulier celles de la Charité, de Saint-Joseph-de-Cluny ainsi que les Hospitalières, sont destinées aux Mascareignes « *pour former des établissements d'instruction primaire* »³⁰⁷ ou sont attendues dans les hospices à Fort-de-France ou à Saint-Louis³⁰⁸. Ralliant les bords de la Charente depuis ceux de la Seine ou de la Saône, elles sont par ailleurs logées à l'Hôpital de la Marine avant d'embarquer pour les Antilles, le Sénégal et l'océan Indien³⁰⁹.

Si ces trois destinations coloniales restent privilégiées jusqu'aux années 1860, une bascule est observée après 1870. Suite à la Commune, l'accroissement de la déportation des condamnés dans les colonies les plus isolées et les plus lointaines, telles que la Guyane et la Nouvelle-Calédonie, appelle à la prise en charge des nombreuses femmes prisonnières par du personnel religieux et féminin. En binôme, les sœurs des diverses congrégations prennent ainsi place à bord de chaque navire de transport de bagnards affrété par la Marine. Dans les années 1890, les 56 religieuses et religieux offrent leur service en se partageant entre l'Amérique du Sud et le Pacifique. Les sœurs, qui appartiennent toutes à la congrégation de Saint-Joseph-de-Cluny, sont chargées, comme au début du siècle, de l'instruction et des soins du corps et de l'âme.

Toutefois, le nombre toujours plus important de femmes condamnées au bagne colonial les amènent également à accompagner des enfants. C'est ainsi que le « *jeune Decaqueray, qui va rejoindre sa mère reléguée à Nouméa, sous le n° 205* » est « *confié aux soins des religieuses [...], chargées de la surveillance des femmes* »³¹⁰. Les caisses de matériel, d'effets, d'objets et de pharmacie expédiées « gratuitement » aux religieuses de leur congrégation en service non loin de l'Australie témoignent de cette attention portée à la colonisation pénale dans cette partie du monde³¹¹. La religion, levier de puissance sous la Monarchie de Juillet et le Second Empire, est aussi un instrument sociétal d'encadrement et un outil de réconfort qui se met ici au service d'un idéal de rédemption voulue par une Troisième République triomphante et impériale. Cela se fait d'ailleurs à moindre coût, puisque les émoluments des religieux sont offerts sous forme de don – le « sou » revenant aux missions – par les fidèles et gérés par l'œuvre de la Propagation de la Foi à Lyon, tout au moins jusqu'en 1922³¹². Quant aux

306SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-256 – DM n° 64 du 27 septembre 1814.

307SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – Lettre du 27 septembre 1816.

308SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – DM n° 80 du 23 octobre 1817 ; 2A2-183 – DM n° 46 du 30 septembre 1818.

309SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 61 du 5 décembre 1818.

310SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-892 – DM n° 151 du 21 mai 1895.

311SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-851 – DM n° 129 et n° 356 des 10 mai et 21 décembre 1892 ; 2A2-878 – DM n° 65 du 22 février 1894 ; 2A2-947 – DM n° 44 du 7 mars 1899.

312Sur ces questions, lire PRUDHOMME Claude, *Missions chrétiennes et colonisation, XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Le Cerf, Coll. « Histoire du christianisme », 2004.

aumôniers de l'administration pénitentiaire, ces derniers dépendent totalement des autorités militaires. L'abbé Brunel par exemple, employé sur l'île des Pins en Nouvelle-Calédonie, est appelé aux îles du Salut en Guyane et reçoit donc « *l'ordre de rallier son poste colonial par le steamer affrété Ville-de-St-Nazaire* »³¹³ en route pour Rochefort.

Cependant, l'expansion du christianisme ne s'arrête pas aux colonies *stricto sensu*. L'œuvre d'évangélisation, entamée par les missionnaires au service des Français dans l'Océanie et en Afrique³¹⁴, se poursuit avec ferveur en Asie, du Japon à la Corée en passant par la Chine et la péninsule indochinoise, y compris au Siam et en Birmanie britannique. À Shanghai, futur « Paris de l'Orient », le développement de la concession française, où transitent des troupes de marine des différents régiments de la métropole³¹⁵ et la construction de l'arsenal de Fuzhou, où sont dépêchés des ouvriers des constructions navales de Rochefort³¹⁶, attirent les missionnaires réguliers. Si les persécutions envers ces derniers se répètent à plusieurs reprises en Indochine et dans les périphéries impériales chinoises, elles n'entament pas pour autant leur détermination. Les quatre piliers de la présence française en Chine que sont la Marine, l'Armée, les Consuls et les Missions³¹⁷ correspondent en tout point aux domaines touchés de près ou de loin par les autorités militaires de Rochefort. L'influence religieuse y est ainsi encore bien présente. Particulièrement représentées en territoire chinois, convaincues du bien-fondé de la « mission civilisatrice » de la France en Extrême-Orient³¹⁸, les Jésuites, qui quittent les terres charentaises pour rejoindre par exemple l'église Saint-Joseph de Shanghai bâtie sous le Second Empire, sont fières d'être investies d'une mission humanitaire et éducative auprès des enfants chinois et en particulier des orphelines³¹⁹.

Les autochtones des territoires ultramarins investis par la France font partie de la dixième catégorie. Malgré le faible effectif de cette dernière, les 53 « indigènes » comptabilisés attestent du retournement colonial rochefortais de l'ouest vers l'est. À la fin du XVIII^e siècle, les « Noirs » antillais en partance de Rochefort restent encore majoritairement les seuls

313SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-865 – DM n° 34 du 4 février 1893.

314VERMEREN Pierre, *La France en terre d'islam. Empire colonial et religions, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Belin, Coll. « Collection Histoire », 2016, p. 119.

315BROSSOLLET Guy, « Marins et soldats », dans *Le Paris de l'Orient. Présence française à Shanghai, 1849-1946*, Paris, Archives du ministère des Affaires étrangères / Musée départemental Albert-Kahn, 2002, p. 73.

316DUBOIS Christophe, « L'arsenal de Fuzhou et la présence française au Fujian (1869-1911) », dans WEBER Jacques et SESMAISONS François de (dir.), *La France en Chine, 1843-1943, op. cit.*, p. 93. Voir aussi BARJOT Dominique et KLEIN Jean-François (dir.), *L'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, op. cit.

317WEBER Jacques et SESMAISONS François de (dir.), *La France en Chine, 1843-1943, op. cit.*, p. 2.

318DUFOURCQ Elisabeth, *Une forme de l'expansion française : les congrégations religieuses féminines hors d'Europe de Richelieu à nos jours. Histoire naturelle d'une diaspora*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, p. 416.

319DUFOURCQ Elisabeth, « Les missionnaires français à Shanghai », dans *Le Paris de l'Orient. Présence française à Shanghai, 1849-1946, op. cit.*, p. 237. À Rochefort, construite en dehors des remparts, l'église Saint-Louis renferme la chapelle Saint-Joseph, aménagée de 1869 à 1875.

voyageurs issus des territoires outre-mer. Mis à part les militaires intégrés dans les « troupes indigènes » gérées par la Marine, plusieurs individus quittent ainsi, contraints ou non, la cité de Colbert pour retourner dans leur colonie. En 1798 par exemple, descendu de la frégate la *Vénus* désarmée à l'arsenal, « *Vincent François, noir de Curaçao* » et pilote côtier, obtient un passage et rembarque à Rochefort direction Cayenne³²⁰.

Ce libre de couleur est à opposer aux clandestins cherchant à gagner la métropole. Que ce soit par exemple Gaspard, non-libre de la Guadeloupe se disant infirmier, « *embarqué furtivement sur la Thétis avec les malades [...] un fer au pied* »³²¹ ou Jean-Louis, « *mulaître de l'isle de France qui a déserté de cette colonie* »³²², ils sont tous renvoyés aux Antilles ou aux Mascareignes sur les premiers bâtiments prêts à partir pour ces destinations. Sous la Restauration, ces embarquements fortuits se répètent à plusieurs reprises. Mais le cas répertorié le plus spectaculaire se présente dès 1815 : débarqués d'un bâtiment revenu de l'expédition de Bourbon, « *cinq noirs furtivement embarqués [...] doivent être renvoyés à leur Maître* ». Cette situation occasionne alors des frais pour la Marine puisque ces esclaves sont logés aux frais du ministère à Rochefort puis dirigés sur Bordeaux afin de les faire embarquer au plus vite sur un navire de commerce en partance pour les Indes. Parfois, ce sont également des « hôtes de marque » qui se retrouvent contre leur gré à l'arsenal. Il en va ainsi de Badohoun – qui prit plus tard le nom de règne de Glélé –, fils de Guézo, le roi du Dahomey qui, débarqué d'une canonnière-brick par six marins qui se sont adonnés à la traite illégale, met dans l'embarras les autorités de la Marine. Après excuses et jugement de ses ravisseurs, ce « *jeune noir* » est promptement renvoyé auprès de son père *via* la station d'Afrique³²³.

Dans le dernier quart du XIX^e siècle, les Calédoniens, les Vietnamiens et, de façon moins importante les Cambodgiens font d'ailleurs leur apparition dans la ville-arsenal. En service à bord des navires de transport ou soignés à l'Hôpital de la Marine, ces « indigènes » océaniens et « indochinois » n'ont toutefois pas vocation à s'éterniser sur les bords de la Charente : dès la fin de leur engagement ou de leur convalescence, ils prennent place à bord des bâtiments affrétés en partance pour le Pacifique et l'Asie³²⁴. Ils voyagent ensuite « à la ration », à l'instar d'autres passagers européens, militaires comme fonctionnaires. Le « *nommé Poindé, indigène de la Nouvelle-Calédonie* », prend ainsi passage sur le *Fontenoy* au compte du service pénitentiaire de la colonie aux côtés d'un directeur de flottille, de deux commis de marine,

320SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E318 – DM n° 1229 du 27 juin 1798.

321SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E308 – DM n° 975 du 15 mai 1797 et lettre de réponse le [illisible] juin 1797.

322SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-25 – DM n° 36 du 11 janvier 1803.

323SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – DM n° 16 du 10 août 1830.

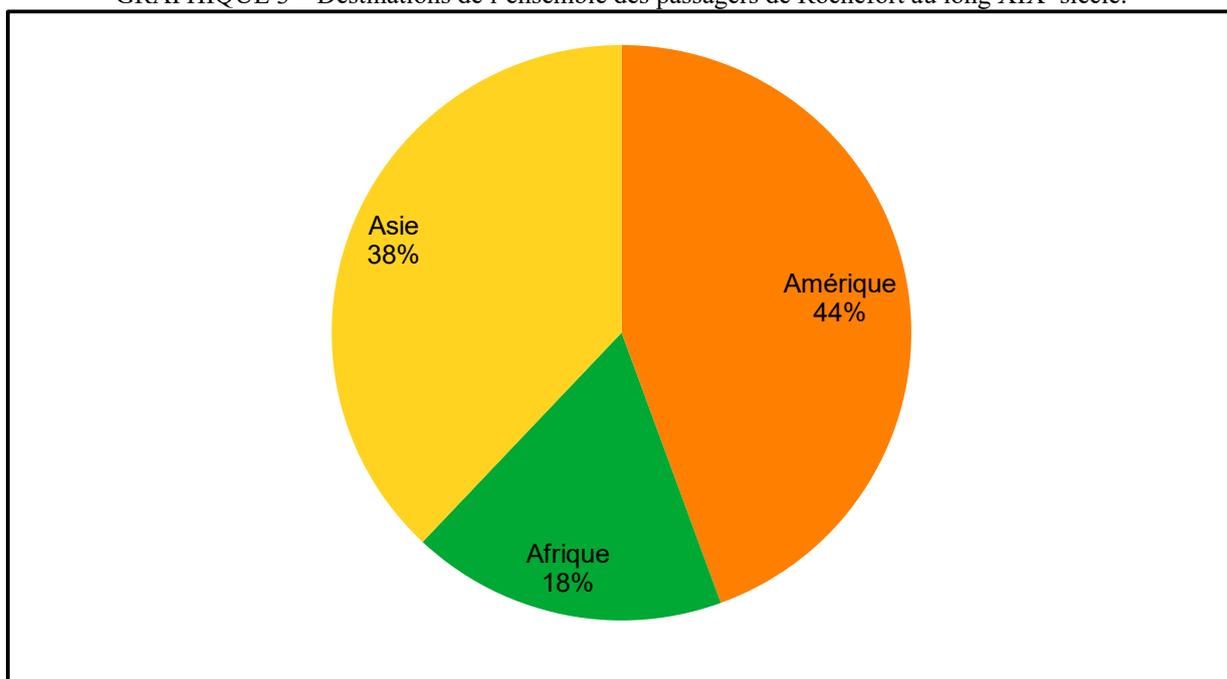
324SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-16 – Commissaire général, note du 20 avril 1877 concernant l'embarquement du « Kanaque » ; 2E4-15 – Commissaire général, note de service du 4 décembre 1875 concernant l'embarquement de l'« Annamite ».

d'un piqueur des Ponts et Chaussées, de la famille d'un surveillant militaire déjà en poste et d'une belle-mère de déporté amnistié qui s'est installé sur l'île en tant que colon³²⁵. De même, les domestiques obtiennent régulièrement leur passage pour les colonies. Antillaise comme Louisonne ou indienne comme Murrecoh, celles-ci embarquent pour Fort-de-France ou Nouméa³²⁶. Cette dernière démonstration montre ainsi que l'intensification des circulations dans l'empire ultramarin de la France après 1870 font de Rochefort un carrefour logistique et colonial entre l'ouest, l'est, le nord et le sud, ce qui conforte le statut impérial du port-arsenal.

B. Considérations spatio-temporelles

Les répartitions des destinations des passagers apparaissent plutôt conformes à celles des approvisionnements expédiés depuis Rochefort. Des trois aires coloniales, celle des Amériques reçoit ainsi la majorité des passagers partis de France, soit 44 %. Cependant, si l'on additionne l'Afrique et l'Asie, ces deux dernières aires captent alors la majorité des passagers, à hauteur de 56 %. Les colonies américaines font place aux possessions orientales.

GRAPHIQUE 3 – Destinations de l'ensemble des passagers de Rochefort au long XIX^e siècle.



Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

La surreprésentation des troupes et des condamnés sur certaines périodes appelle à remettre en perspective les envois effectués. La forte concentration d'expéditions de soldats

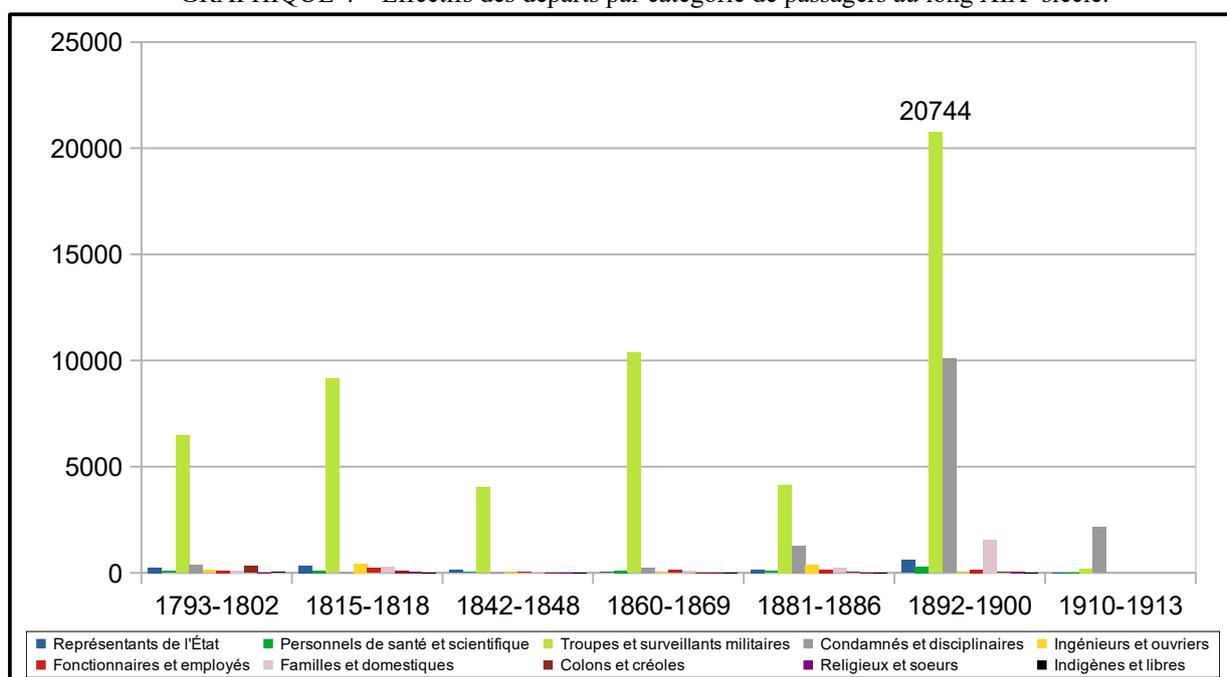
325SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 46 du 1^{er} mai 1882.

326SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-356 – DM n° 74 du 10 novembre 1848 ; Services administratifs (Colonies), 2E4-16 – Commissaire général, lettres des 4 et 9 octobre 1877.

dans la décennie précédant la Belle Époque correspond ainsi au renouveau de l'expansion coloniale au début de la Troisième République en direction de l'Afrique et de l'Asie, Madagascar et le Tonkin notamment. La relance de la colonisation mobilise plus du double des troupes engagées outre-mer sous le Second Empire, déjà largement tourné vers l'Asie-Pacifique. Sur l'ensemble du long XIX^e siècle, les guerres coloniales comptent pour près de 60 % du total des troupes expédiées.

L'extrême concentration des condamnés sur la période 1892-1900 met en lumière l'aboutissement d'un processus débuté dès la fin du XVIII^e siècle avec la déportation des prêtres dans les colonies. La volonté de l'État d'éloigner de la métropole ses « mauvais citoyens » tout autant que ses « ennemis politiques » prend ainsi son essor au sortir de la Deuxième République pour culminer sous la république suivante. Les premiers envois planifiés effectués outre-mer, organisés sous l'égide de l'administration pénitentiaire coloniale elle-même dépendante du ministère de la Marine et des Colonies à partir de la seconde moitié du Second Empire³²⁷, concerne tout d'abord, depuis Rochefort, la Nouvelle-Calédonie. En termes d'expédition de condamnés civils et de disciplinaires militaires, c'est la décennie 1860 qui fait décoller la déportation, la transportation et la relégation pour le restant du XIX^e siècle.

GRAPHIQUE 4 – Effectifs des départs par catégorie de passagers au long XIX^e siècle.



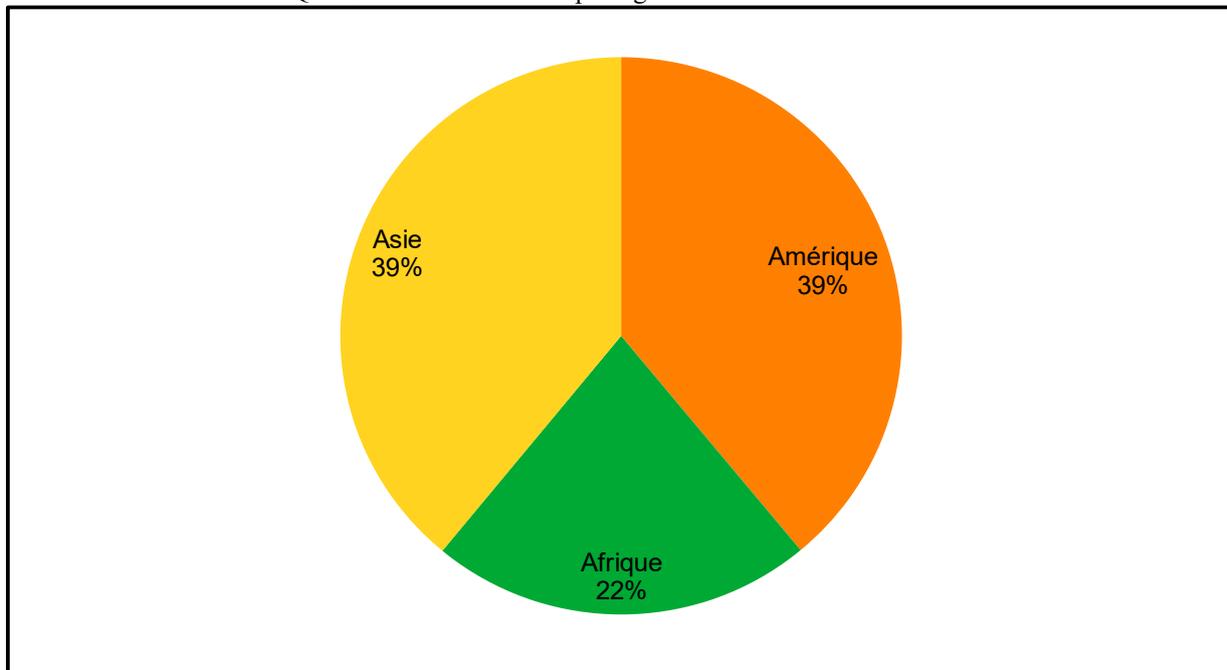
Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

Construire une représentation des destinations sans intégrer les condamnés permet d'obtenir un résultat plus conforme à la réalité militaire opérationnelle et globale de

³²⁷ZANCO Jean-Philippe, *Le ministère de la Marine sous le Second Empire*, Vincennes, SHM, 2003, p. 175.

Rochefort. Au regard des flux de ravitaillement et des départs de navires analysés dans le chapitre I, l'Amérique en tant que destination tombe effectivement à moins de 40 % des envois tandis que l'Afrique et l'Asie se positionnent largement devant à plus de 60 %. Le *big switch*, avec le maintien d'un certain « tropisme américain »³²⁸, est parfaitement visible.

GRAPHIQUE 5 – Destinations des passagers de Rochefort hors « condamnés ».



Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

S'inscrivant constamment dans un contexte de rivalités franco-britanniques³²⁹, la cité de Colbert, qui voit s'amorcer son glissement de l'Atlantique vers l'Océan Indien au lendemain de la guerre d'Amérique, touche alors l'île de France, qui a un rôle capital en tant qu'entrepôt entre l'Afrique et la Chine³³⁰. Cette situation privilégiée explique ainsi pourquoi 750 soldats partent de la rade d'Aix sous la Révolution pour la future île Maurice. En 1832, le décès du colon Pierre Daniel, qui provoque la recherche de ses héritiers à Rochefort³³¹, rappelle encore l'importance du lien colonial qui unit l'arsenal à la route des Indes depuis le XVIII^e siècle.

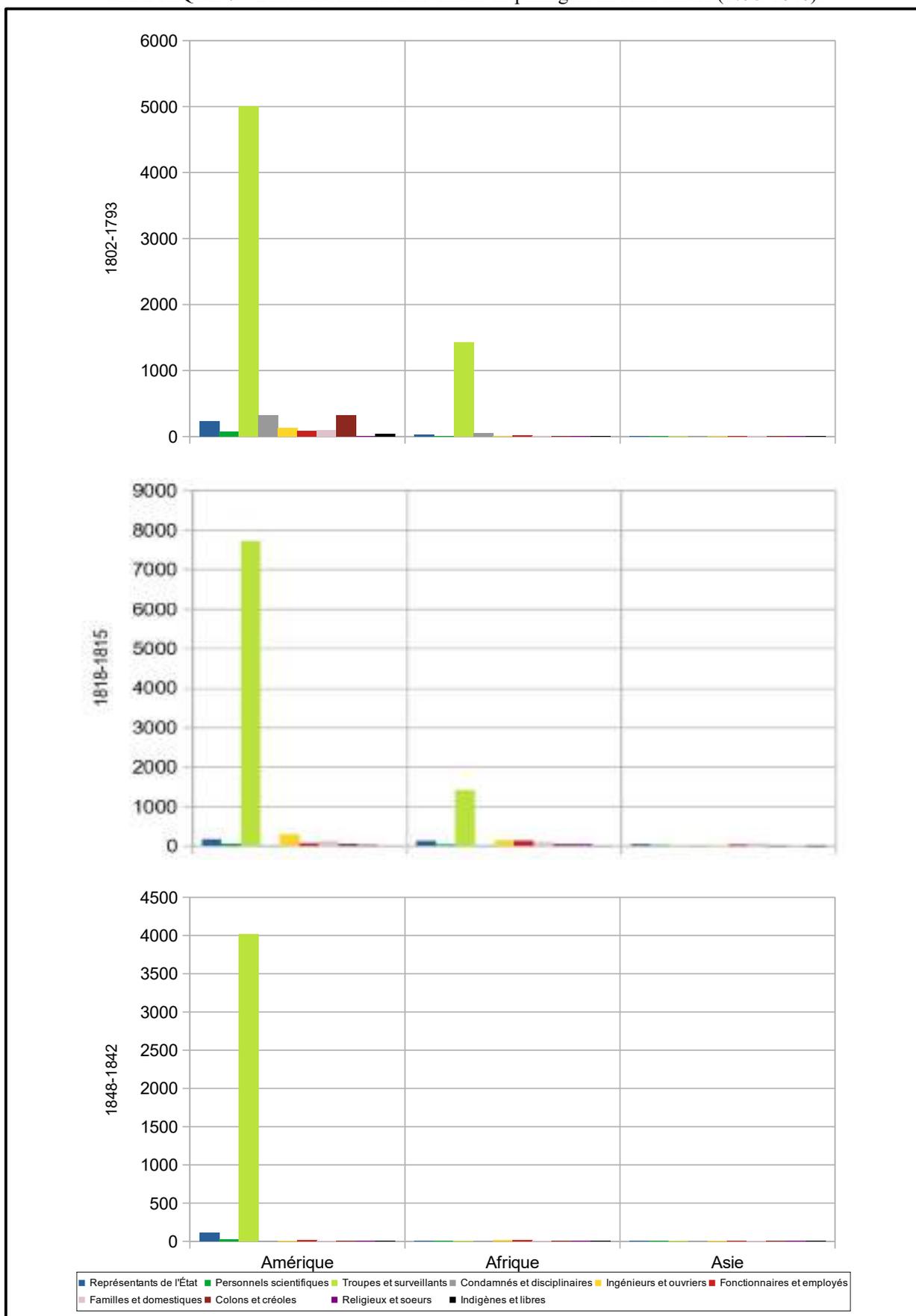
328DE FONTAINIEU Emmanuel, « Rochefort et le tropisme américain », *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 349-351.

329CROUZET Guillemette, *Genèses du Moyen-Orient. Le golfe persique à l'âge des impérialismes* (vers 1800-vers 1914), Ceyzérieu, Champ Vallon, Coll. « Époques », 2015.

330Voir à ce sujet DERMIGNY Louis, *Cargaisons indiennes. Solier et Cie, 1781-1793*, Paris, SEVPEN, Coll. « Affaires et Gens d'affaires », vol. 1, 1960.

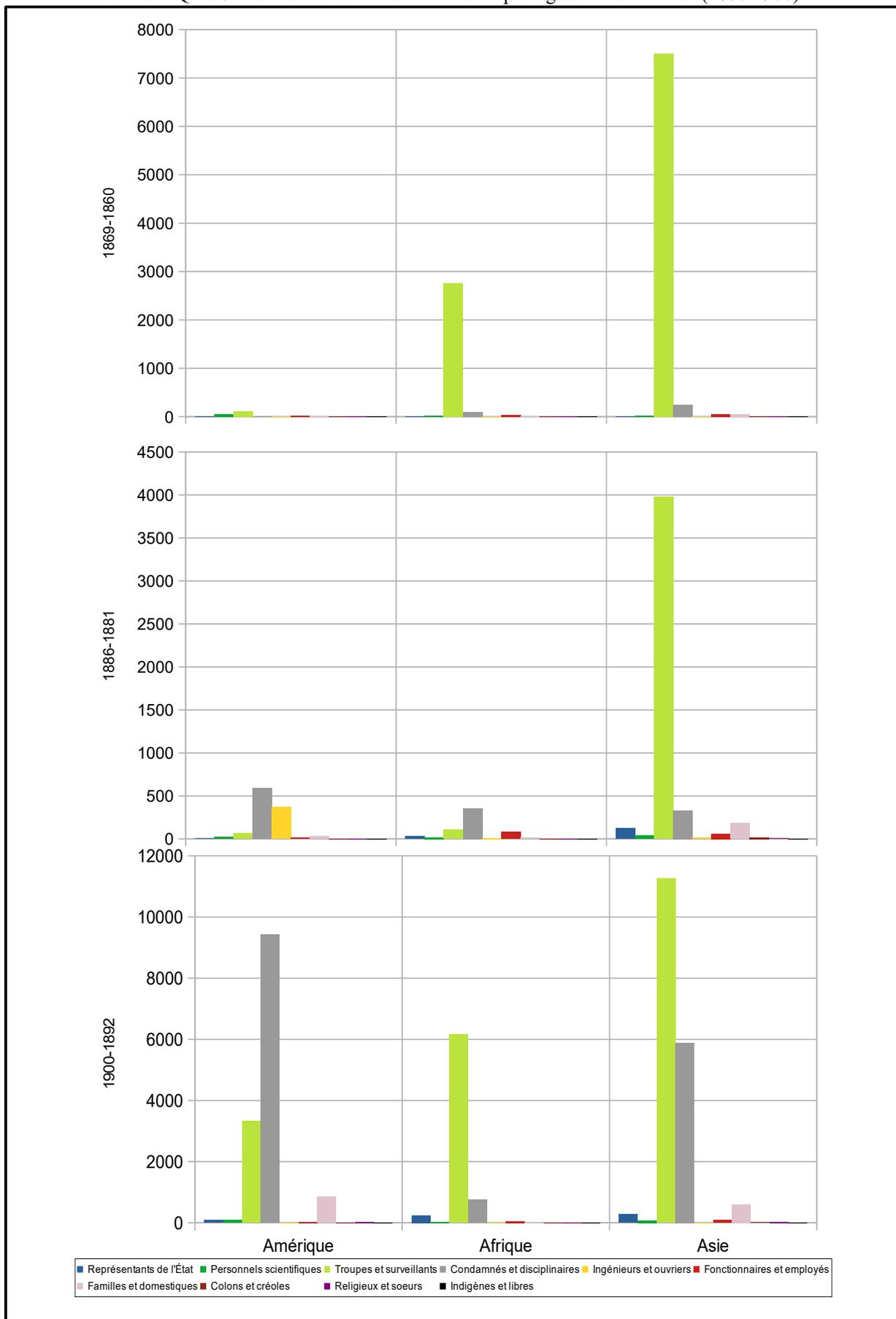
331SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-348 – DM n° 1 du 8 janvier 1847, concernant une demande de renseignements par M. Abraham Dubois sur la succession de M. Pierre Daniel à l'enquêteur et lieutenant de vaisseau Guichon.

GRAPHIQUE 6 – Les mouvements individuels de passagers au XIX^e siècle (1793-1848).



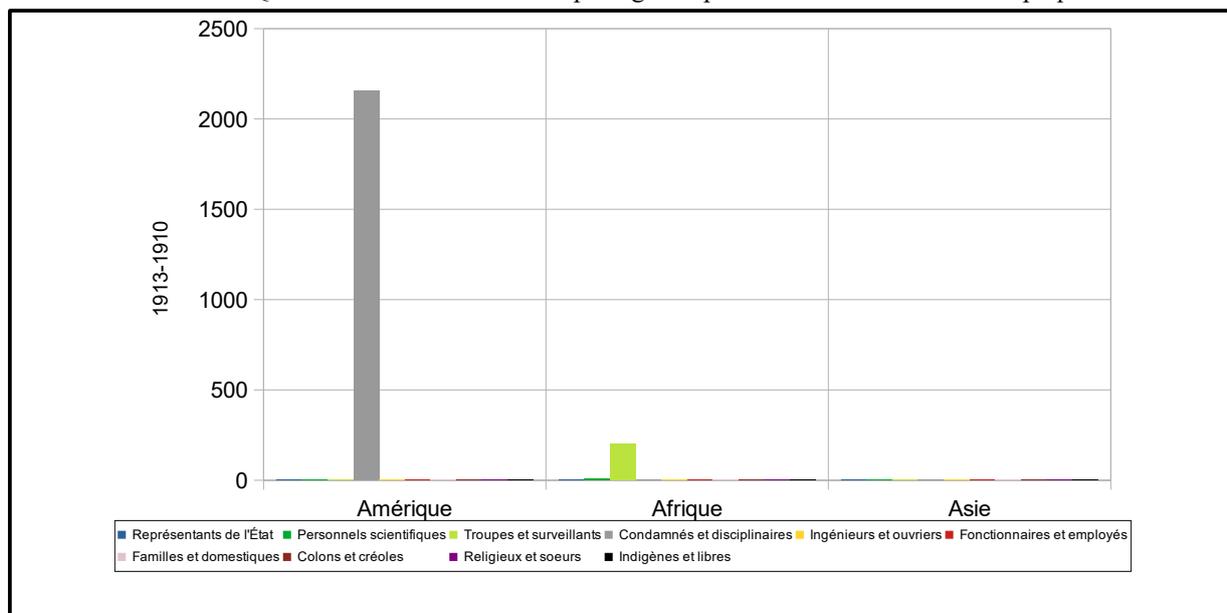
Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 6].

GRAPHIQUE 7 – Les mouvements individuels de passagers au XIX^e siècle (1860-1900).



Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 7 à 9].

GRAPHIQUE 8 – Les mouvements de passagers répertoriés à la fin de la Belle Époque.



Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 10].

Entre 1900 et 1903, le transfert du 3^e RIM au ministère de la Guerre porte un rude coup à la garnison de Rochefort. Désormais appelé 3^e Régiment d'infanterie Coloniale (RIC), ce dernier ne dispose plus de compagnies ou de bataillons dans les colonies. Par conséquent, l'administration rochefortaise cesse définitivement de relever « ses marsouins » en poste outre-mer. Il faut à ce propos aussi rappeler que, sur place, dans les colonies, les troupes coloniales indigènes se sont développées, encadrées seulement par des officiers et sous-officiers de la « Coloniale », même si l'on tient à maintenir aussi des corps de « Métros » (métropolitains) de l'Infanterie et de l'Artillerie de la Marine, devenue donc la « Colo ». Enfin, en 1912, le départ de Rochefort du 7^e RIC à destination de Bordeaux, sa nouvelle ville de garnison, entérine, dans la continuité, le déclin militaire de la cité charentaise après l'apogée des années 1890.

S'il est difficile par manque de sources de quantifier le nombre de soldats rattachés au port charentais et partis aux colonies à la veille de la Première Guerre mondiale, il est néanmoins possible d'estimer à 200 le nombre de coloniaux ayant embarqués à Rochefort ou à Bordeaux à destination de l'Afrique³³². En 1911, 1912 et 1913³³³, des éléments de la compagnie de mitrailleuses du 3^e RIC, précédemment évoqués, partent ainsi renforcer les troupes françaises qui opèrent au Maghreb en débarquant à Casablanca. Après les coups allemands de Tanger en 1905 et d'Agadir en 1911, la campagne du Maroc est révélatrice du repli des arsenaux

³³²Calcul *a minima* effectué sur la base de la composition théorique d'une compagnie d'infanterie en 1914, soit 240 hommes commandés par 1 capitaine sur les 3 400 hommes qui composent l'effectif réglementaire d'un régiment.

³³³Période d'engagement du 3^e RIC au Maroc en tant que renfort suite au déclenchement des opérations en 1907.

métropolitains sur les littoraux africains et européens³³⁴. En 1912, alors que la France concentre ses forces navales en Méditerranée, l'attention de la Marine se focalise sur cette « mer française » où soignants et officiers du port de Rochefort rallient leur poste.

FIGURE 8 – Hommes du 3^e RIC destinés au Maroc et rassemblés à la gare de Lyon en 1912.



Source : GIRY Geneviève (dir.), *op. cit.*, p. 67.

Sur les 15 passagers individuels (médecins, infirmiers et officiers de marine) qui embarquent pour les colonies entre 1910 et 1914, 10 sont dirigés sur l'Afrique du Nord et de l'Ouest : 4 à Bizerte en Tunisie³³⁵, 3 à Casablanca au Maroc³³⁶, 3 à Dakar au Sénégal³³⁷, les 5 autres partant en Asie et dans les Amériques. Les militaires rochefortais désignés pour servir à la défense fixe de l'arsenal tunisien de Sidi-Abdallah montent à bord d'un des paquebots de la compagnie des Messageries Maritimes à Marseille. Quant à ceux qui doivent être employés à la Direction mouvements du port de Casablanca et à l'hôpital maritime de l'arsenal de Dakar,

334SAFFROY Frédéric, *Le Bouclier de Neptune. La politique de défense des bases françaises en Méditerranée (1912-1931)*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2015.

335SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1097 – DM n° 106, n° 109 et n° 332 des 4 mai et 13 mai et du 20 décembre 1912 ; SHDMR, 2A2-1110 – Colonies, DM n° 125 du 14 mai 1913.

336SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1085 – DM n° 229, n° 259 et n° 287 des 22 août, 4 octobre et 4 novembre 1911.

337SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1097 – DM n° 37 du 5 février 1912 ; SHDMR, 2A2-1110 – DM n° 344 du 24 décembre 1913.

ils prennent place à bord d'un des vapeurs de la compagnie des Chargeurs Réunis en partance de Bordeaux. Par ces exemples de passages de militaires vers les colonies à la Belle Époque, il apparaît indéniable que la Gironde et le Rhône remplacent définitivement la Charente dans les liaisons avec l'outre-mer.

TABLEAU 1 – Les soldats envoyés vers l’Afrique et l’Asie-Pacifique (1860-1913).

Périodes	Effectifs vers l’Afrique	Effectifs vers l’Asie
1860-1869	2 791	7 537
1881-1886	153	4 142
1892-1900	6 429	11 611
1910-1913	210	3
Totaux	9 583	23 293

Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 7 à 10].

Au regard des chiffres, la suprématie de l’Asie et en particulier de l’Indochine à Rochefort dans la seconde moitié du XIX^e siècle apparaît manifeste. Le constat révèle la forte implication du port rochefortais, et donc par extension de celle de l’État, dans la conquête et la mise sous contrôle d’un territoire déjà occupé par un empire lui-même adjacent à un autre empire plusieurs fois millénaires. De la Cochinchine au Yunnan en passant par l’Annam et le Tonkin ou encore de La Réunion vers Madagascar³³⁸, la reproduction d’un certain modèle métropolitain à travers son administration, ses bâtiments et ses infrastructures montre que la France perpétue à certains égards la manière de faire des entreprises coloniales du siècle des Lumières. Les départs constants facilitent la lecture des changements à l’œuvre dans les orientations de l’arsenal. Les moments de paix et de guerre sont facilement observables.

TABLEAU 2 – Les embarquements de « troupes » et assimilés militaires au XIX^e siècle.

Périodes	Effectif annuel moyen (arrondi)
1793-1802	677
1815-1818	2398
1842-1848	596
1860-1869	1051
1881-1886	730
1892-1900	2394
1910-1913	54

Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

³³⁸Voir à ce propos FAGEOL Pierre-Éric et GARAN Frédéric, *La Réunion-Madagascar : une histoire connectée dans l’océan Indien (années 1880-1970)*, Saint-Denis, Presses Universitaires Indianocéaniques, 2021.

Les près de 2 400 passagers passés en moyenne entre 1892 et 1900 contrastent avec les quelques 800 personnes en moyenne des années 1842 à 1886. La politique coloniale de la Troisième République relance l'activité de la ville-caserne à la suite du Second Empire autant qu'elle entérine la fin de la ville-arsenal après 1900. Le creux colonial d'après la guerre franco-prussienne ne dure guère. La reprise des opérations volontaires en Asie et en Afrique dès le milieu des années 1870 et l'édiction des règles officielles de colonisation pour le partage de l'Afrique à la suite de la conférence de Berlin en 1884-1885 fait passer les départs de 120 par an en moyenne dans les années 1880 à plus du double dans les années 1890. L'expédition de Madagascar en 1895, la crise de Fachoda en 1898, le siège de Pékin en 1900 et la victoire japonaise sur l'Empire russe en 1905 provoquent ainsi la projection outre-mer de plus de 10 000 hommes de la garnison de Rochefort et de ses dépendances de Saintes et d'Oléron. Or, tous sans exception partent de Toulon, de Marseille et de Bordeaux pour les continents asiatique et africain. Si la mission coloniale de Rochefort demeure, la place de l'arsenal dans celle-ci en tant que lieu d'embarquement des troupes n'est plus, sauf d'une manière tout à fait ponctuelle en 1910-1913.

La conquête de la péninsule indochinoise jusqu'aux frontières de la Chine est l'événement décisif de la vie coloniale de Rochefort au XIX^e siècle. La mise en place d'un régime militaire et administratif français en Asie entraîne l'apparition d'un flux important de passagers qui, s'ils ne rallient pas ou peu l'Indochine directement depuis les bords de la Charente, transitent néanmoins par l'intermédiaire du chemin de fer de l'Atlantique à la Méditerranée en direction des mers de Chine. Si la diversité des passagers baisse quelque peu au profit quasi-exclusif des seules troupes de marine, elle maintient cependant un flux de passagers très important à faire transiter d'abord par des navires de la Marine au début des années 1860 puis de plus en plus par le train au fil de l'ouverture des gares et des voies ferrées entre Rochefort et Toulon. En continuant à assurer des départs de passagers vers les destinations les plus lointaines, la différence avec le ravitaillement, qui est avant tout destiné à l'Afrique, est donc à prendre en compte car elle témoigne de la persistance de la fonction logistique de la cité charentaise jusqu'au début du XX^e siècle.

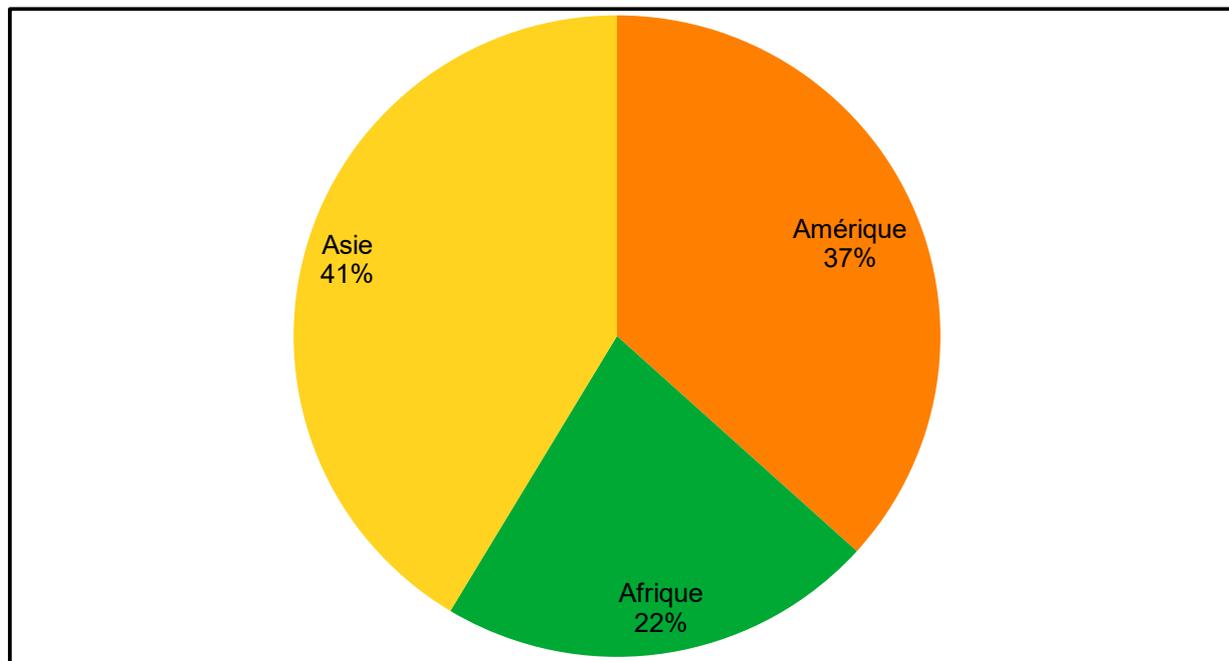
En 1900, alors que la Marine continue à assurer la direction de l'expédition de Chine malgré le passage de ses troupes à la Guerre³³⁹, Rochefort contribue à la formation des deux batteries de montagne d'artillerie de Marine destinées à la Cochinchine et au Tonkin et de deux des six bataillons de marche expédiés à Pékin *via* Shanghai et Tianjin³⁴⁰. Équipés de tous leurs effets militaires, les hommes rejoignent par le train le corps expéditionnaire de Chine

339SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N-22 – DM du 28 décembre 1901.

340SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N-21 – DM n° 800 et n° 849 des 19 et 27 juin 1900.

prêt à embarquer à Toulon, ceci montrant au passage que la logistique coloniale vers l'Asie est alors bien rodée³⁴¹. Ainsi la fine observation des départs permet de dégager plus précisément le rôle de carrefour colonial joué par Rochefort au cœur du dispositif naval français. À la fin du XIX^e siècle, les condamnés et leurs familles mis à part, les troupes écrasent littéralement toutes les autres catégories de passagers.

GRAPHIQUE 9 – Destinations des troupes *stricto sensu* par aires coloniales au XIX^e siècle.

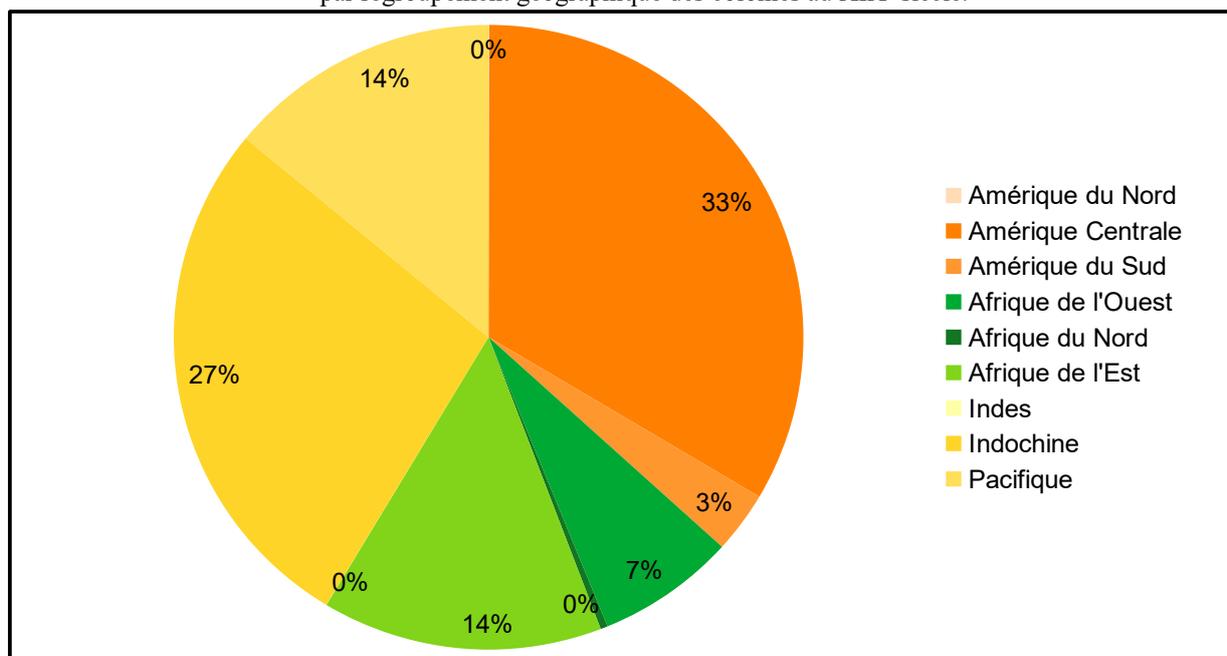


Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

Toutefois, les envois fluctuent en fonction des politiques coloniales mises en œuvre, des tentatives de reconquête, des récupérations des possessions et des créations des garnisons coloniales. S'il est évident que les départs de troupes sont importants, cela ne signifie pas pour autant que Rochefort en a le monopole complet. Obéissant aux ordres adressés par Paris, sa mise en réseau progressive avec les autres arsenaux et sa spécialisation dans la projection outre-mer l'oblige à s'aligner en permanence sur les décisions prises par la Marine. Entre 1820 et 1900, le port, qui contribue aux besoins annuels des colonies en troupes, relève les hommes lors des périodes de maintien colonial et les projette lors des phases d'expansion.

341 VERRON Amaury, « La révolte des Boxers et le corps français d'occupation en Chine (1901-1945) », dans WEBER Jacques et DE SESMAISONS François (dir.), *La France en Chine, 1843-1943*, Paris, L'Harmattan, 2013, p. 139. En moins de 2 mois transport inclus, plus de 20 000 soldats alliés européens débarquent dans le nord-est de la Chine.

GRAPHIQUE 10 – Destinations des troupes *stricto sensu*
par regroupement géographique des colonies au XIX^e siècle.

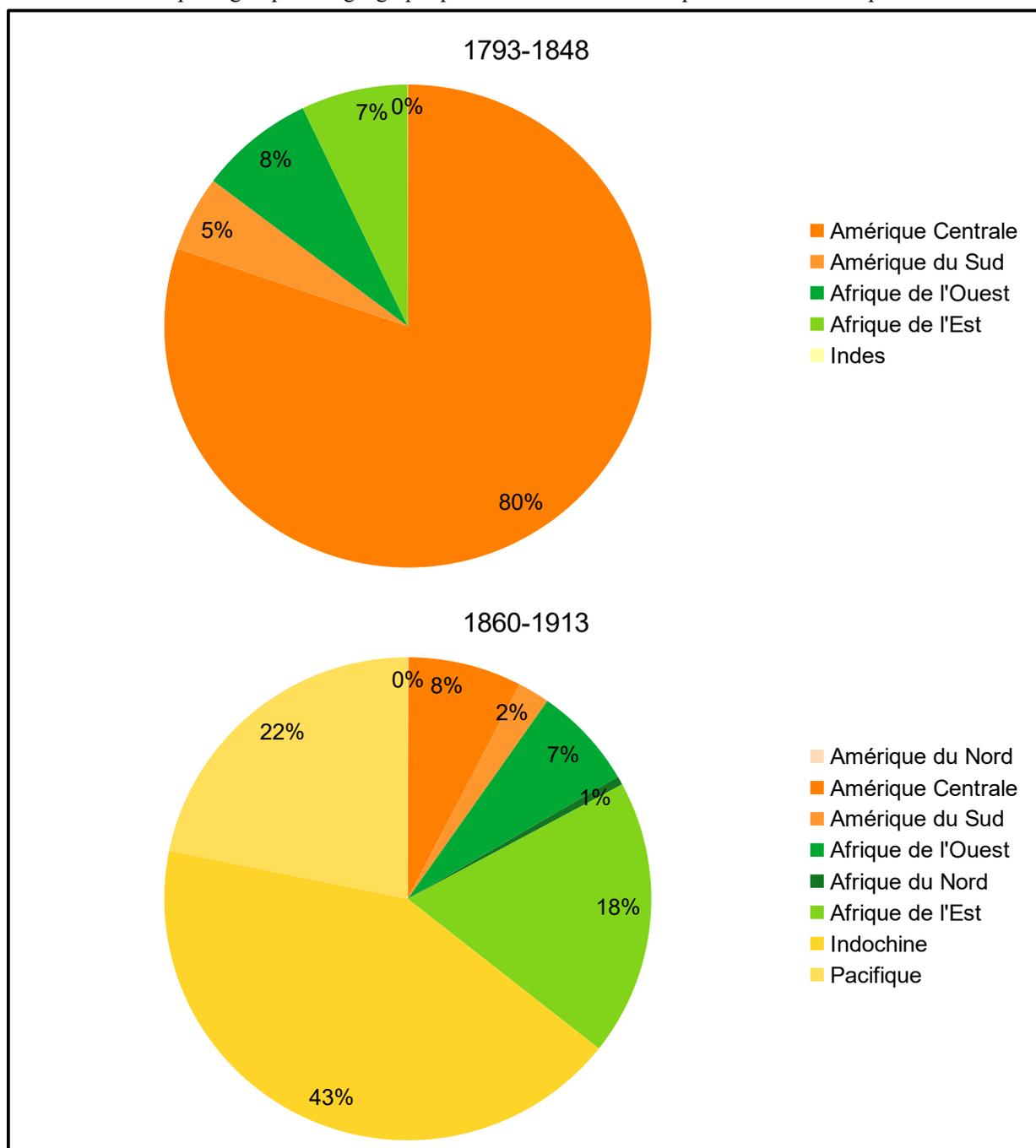


Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

En ne s'intéressant qu'aux troupes au sens strict, c'est-à-dire sans les officiers et administrateurs assimilés aux représentants de l'État ni les médecins et ni les ouvriers militaires recrutés, l'Amérique réceptionne sur l'ensemble du siècle 37 % des soldats, toutefois dépassée par l'Asie qui capte au total 41 % des hommes de la Marine et de la Guerre. L'Afrique, majoritairement représentée tout au long du XIX^e siècle par les colonies du Sénégal et de La Réunion, attire quant à elle 22 % des troupes. Or, là encore, si l'on additionne les « nouvelles » aires coloniales africaine et asiatique, comparées à l'« ancienne » aire coloniale américaine, on atteint alors 63 % du total des hommes envoyés outre-mer, en fonction des colonies et selon les besoins. À l'instar du ravitaillement, il est en effet possible d'affiner encore un peu plus la démonstration en s'intéressant précisément aux colonies qui réceptionnent les troupes. Sur l'ensemble du siècle, les Antilles à l'Ouest et l'Indochine à l'Est accueillent la majorité des soldats partis de Rochefort. Sur la route des Indes, l'Afrique de l'Est, représentée notamment par les îles de La Réunion, de France (jusqu'en 1811) et de Madagascar, voit quant à elle débarquer le double des troupes mises en garnison à l'Ouest.

Pour comprendre cette répartition des troupes, il est également nécessaire de replacer dans leurs contextes les envois effectués depuis Rochefort en divisant le long XIX^e siècle en deux. Si la seconde moitié du siècle voit se concentrer 43 % des troupes en Cochinchine et au Tonkin et 22 % en Nouvelle-Calédonie, c'est pour d'une part contrebalancer l'influence des

GRAPHIQUES 11 et 12 – Destinations des troupes *stricto sensu*
par regroupement géographique des colonies avant et à partir du Second Empire.



Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

Britanniques installés aux Indes, à Singapour et à Hong Kong³⁴², d'autre part assurer une présence française pérenne dans le carrefour stratégique ouest-est que représente le Pacifique³⁴³. Quant à la première moitié du siècle, il prolonge celui des Lumières au regard de l'importance qui continue à être donnée à la Guadeloupe et à la Martinique. Cette dernière île, qui devient la garnison coloniale du 3^e RIM dans les années 1840, fait office de base militaire

³⁴²GUILLAUME Pierre, *op. cit.*, p. 29.

³⁴³LAUX Claire, *Le Pacifique aux XVIII^e et XIX^e siècles, une confrontation franco-britannique. Enjeu colonial et rivalité géopolitique (1763-1914)*, Paris, Éditions Karthala, 2011, p. 197.

entre les États-Unis, le Mexique et les nouveaux États sud-américains afin de maintenir une zone d'influence française dans cette région échappant alors aux mains de l'empire espagnol³⁴⁴. Depuis les Antilles et grâce à la station navale permanente installée sur les rives du Rio de la Plata, les troupes de marine interviennent par exemple en Argentine en 1840 et en Uruguay en 1850³⁴⁵. Leur engagement dépasse alors le strict cadre colonial pour se faire impérial.

La période de l'expédition napoléonienne de Saint-Domingue, pour laquelle la comparaison s'avère possible entre Rochefort, Brest, Lorient et Toulon, montre cependant que le temps du Rochefort seul « arsenal des colonies » est bel et bien révolu. Le partage des tâches effectué à l'occasion de cette campagne coloniale expose alors clairement la nouvelle hiérarchie des arsenaux français depuis la guerre d'indépendance américaine de 1774-1783.

TABLEAU 3 – Le partage des tâches entre les arsenaux lors des premiers départs pour Saint-Domingue en 1801.

	Rochefort	Brest + Lorient	Toulon + Cadix
Embarquement	2 000 + 1 000 hommes	6 600 + 900 hommes	4 200 + 2 400 hommes
Recrutement	Dépôt de Ré	Dépôt du Havre / de Morlaix	/
Renforts (1802)	Dépôt de Bordeaux (bâtiment amiral)	Dépôt de Nantes / de Dunkerque (château) / (bâtiment amiral)	Dépôt de Marseille (château)

Source : BREVET Matthieu, *Les expéditions coloniales vers Saint-Domingue et les Antilles (1802-1810)*, op. cit.

Si l'arsenal brestois fait expédier 6 600 hommes vers Saint-Domingue en décembre 1801³⁴⁶, il ne peut toutefois faire face seul à l'ampleur de la tâche. Il s'appuie par conséquent sur Le Havre, Lorient et surtout sur Rochefort, qui reste son supplétif colonial par excellence sur la côte atlantique. Alors que la marine napoléonienne profite du redressement de la flotte française entamé dès 1794 pour procéder à la récupération rapide des colonies rendues par l'Angleterre lors de la paix d'Amiens, c'est d'emblée et sans attendre la signature officielle du traité avec la Grande-Bretagne que la reconquête de Saint-Domingue est entreprise³⁴⁷. Sans pour autant que la reconstruction matérielle de la flotte ne soit entamée, c'est sur une très large échelle et avec des moyens considérables qu'est organisée cette expédition plusieurs mois auparavant, avec le regroupement des troupes et des recrues. Un dépôt est alors organisé

344GUILLAUME Pierre, op. cit., p. 30.

345DUFOUR Pierre (dir.), op. cit., p. 46-47.

346Tableau réalisé par recoupement des données avec les informations disponibles dans BREVET Matthieu, *Les expéditions coloniales vers Saint-Domingue et les Antilles (1802-1810)*, thèse d'Histoire contemporaine, tap., sous la dir. d'Olivier Zeller, Université Lumière Lyon-2, 2007, p. 225 et annexes « Note de Bonaparte à l'attention de Berthier (7 octobre 1801) » p. 445-447 ; ainsi que « Ordres de batailles des armées expéditionnaires », p. 510-512.

347ACERRA Martine et MEYER Jean, *Marines et Révolution*, Rennes, Ouest-France, 1988, p. 245.

sur l'île de Ré pour y loger les 600 premiers hommes recrutés³⁴⁸. Passant à 1 000, une partie de l'effectif est alors dirigée sur le nouveau dépôt de Nantes dans la dernière phase de l'expédition. Rochefort apporte de fait un soutien non négligeable à la logistique brestoise en s'occupant des troupes provenant de Lille et d'Angers, soit près de la moitié des effectifs accueillis dans l'Ouest.

S'il est indéniable que Rochefort est définitivement relégué derrière Brest et Toulon, cette mise en perspective souligne cependant que sa spécialisation en matière d'expédition de troupes pour les colonies demeure. La moindre importance des possessions antillaises après la perte de Saint-Domingue ne remet pas non plus en cause l'utilité du service colonial du port de guerre charentais ni d'ailleurs sa place dans le réseau des arsenaux français. Dans l'ensemble, les départs de passagers restent constants jusqu'en 1900. Dans la continuité du XVIII^e siècle, Rochefort reste ainsi un centre colonial majeur. À l'instar des autres ports, qu'ils soient de commerce ou militaires, la question de son intégration au sein des circulations humaines du long XIX^e siècle peut donc être posée.

C. Les circulations de l'émigration depuis Rochefort

L'embarquement des passagers à Rochefort même ou dans un port tiers montre que la cité charentaise participe, à son échelle, aux grands mouvements migratoires transocéaniques du XIX^e siècle alors même que la France se caractérise par son extraordinaire sédentarité³⁴⁹. Mis en perspective avec l'idée de puissance³⁵⁰, l'apport migratoire de la cité de Colbert permet de comprendre, sans entrer dans le détail des études sur ce thème, son intégration impériale.

Si au XVIII^e siècle, l'arsenal compte pour 16 % du total des départs de migrants français³⁵¹, il n'en va plus de même au siècle suivant. Sur les 2,4 millions de Français qui quittent l'Hexagone pour les « outre-mers » (États-Unis inclus) entre 1830 et 1917³⁵², seuls 2,4 % d'entre eux transitent par Rochefort de 1840 à 1914 [ANNEXE 6 à 10]. Encore ce chiffre inclut-il les militaires et les condamnés destinés aux seules colonies françaises. Sans ces derniers, les personnes qui quittent la France en passant par l'arsenal charentais ne

348SHDMR, Commandement de la Marine (Bureau des ports), 2A2-5 – DM n° 3 bis du 24 décembre 1800 à propos de l'organisation du dépôt de la Marine de l'île de Ré et du dépôt des Antilles ; (Colonies), 2A2-25 – DM n° 78 du 2 mai 1803.

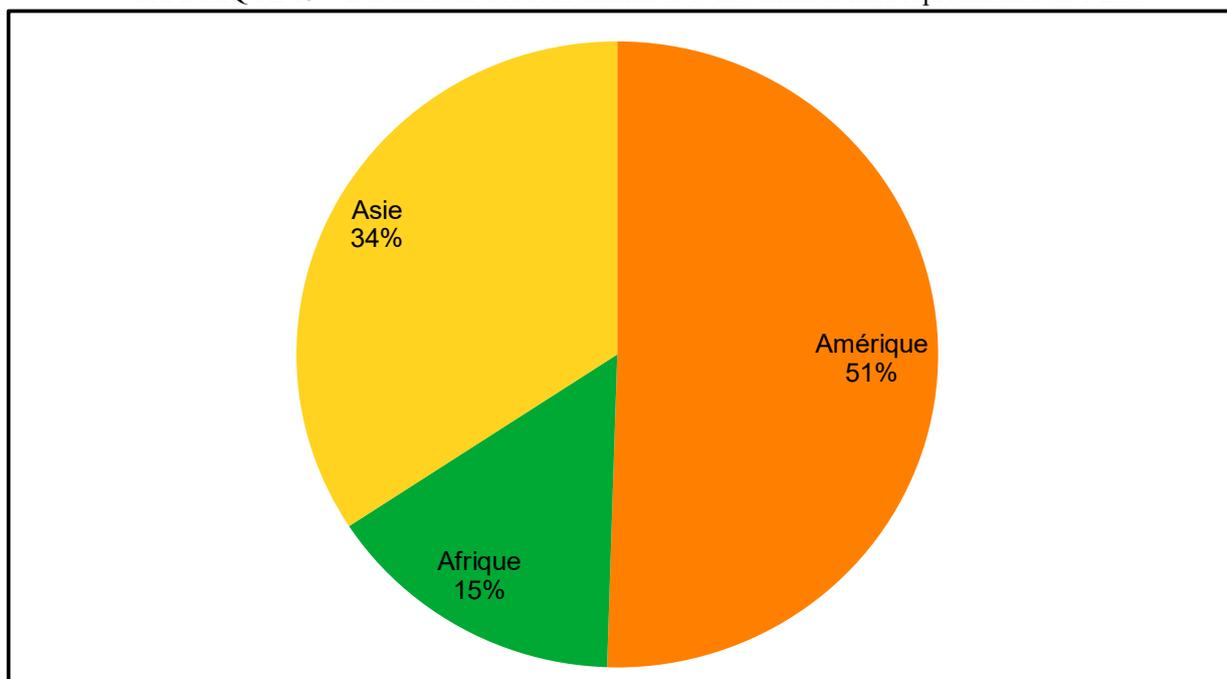
349DUPÂQUIER Jacques (dir.), *Histoire de la population française, de 1789 à 1914*, Paris, PUF, 1988, p. 167.

350PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, « Puissances maritimes, puissances coloniales : le rôle des migrations de population (vers 1492-1792) », dans BUCHET Christian, MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *La Puissance maritime*, PUPS, Coll. « Histoire maritime », 2004, p. 345-347.

351MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 106.

352VERQUIN Béatrice, « Les Français à l'étranger. D'un "modèle migratoire colonial" à la circulation des élites », *Hommes et Migrations. Nouvelles mobilités*, septembre-octobre 2001, p. 28.

GRAPHIQUE 13 – Destinations des fonctionnaires et des familles hors représentants de l'État.



Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

comptent plus que pour 0,2 % du flux total des migrants. Au XIX^e siècle, c'est à Marseille, à Saint-Nazaire, au Havre ou à encore Bordeaux que s'embarquent les candidats à l'émigration dans les outremer³⁵³. Alors que démarre en force dans les années 1840-1850 la migration européenne en Afrique du Nord³⁵⁴, ce ne sont pas les 74 émigrants pour l'Algérie des années 1839-1859 et 1900-1910 ni la poignée d'officiers et d'épouses passant à Alger dans les années 1890³⁵⁵ qui sont de nature à rehausser la participation de Rochefort-sur-Mer à l'émigration française. De même, le passage certes nombreux mais concentré des militaires et des civils sous la Restauration n'est que trop irrégulier. Hors soldats, l'arsenal se trouve ainsi réduit à une portion congrue voire inexistante des migrations à la première époque contemporaine.

Enfin, qu'en est-il des flux migratoires avec l'Amérique du Nord ? Le souvenir de la Nouvelle-France ne semble pas suffisant pour attirer les candidats. L'agence d'immigration canadienne, qui démarché les sociétés de géographie et parfois l'École militaire de Saint-Maixent³⁵⁶, où étudient les coloniaux au tournant du XX^e siècle, n'a pas de succès. À l'inverse, les États-Unis semblent être une destination d'importance : un ministre

353MARNOT, Bruno, *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Bordeaux, PUB, Coll. « La mer au fil des temps, 2012, p. 115.

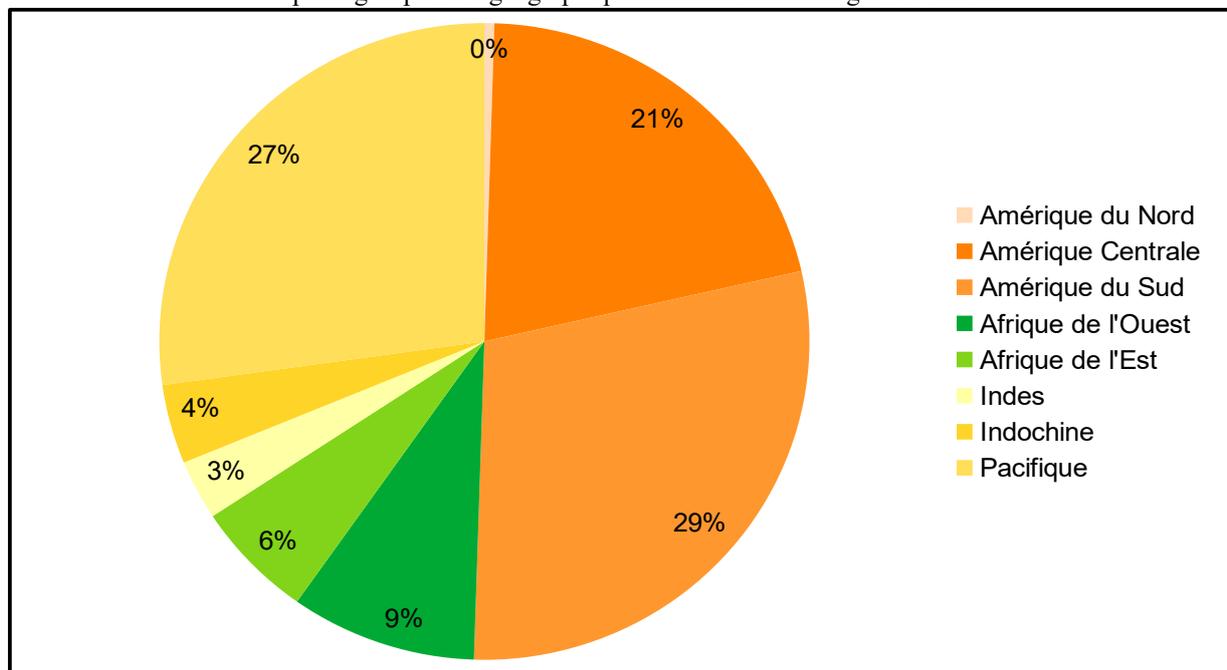
354BOYER Pierre, « La migration maritime européenne en Algérie (1830-1936) », dans MIÈGE Jean-Louis (dir.), *Navigations et migrations en Méditerranée*, Paris, CNRS Éditions, 1990, p. 398 et p. 400.

355ADCM, Administration générale (Émigration (Algérie, Canada, États-Unis)), 8M3-1 ; et SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N-5 à 1N-22.

356PÉNISSON Bernard, « Migrants picto-charentais vers le Canada », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Champlain ou les portes du Nouveau Monde, Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 242.

plénipotentiaire, un vice-consul, un naturaliste, des épouses de fonctionnaires passent en Virginie ; des pharmaciens s'installent à San Francisco, lors du bref engouement consécutif à la ruée vers l'or³⁵⁷ ; des ex-soldats à Boston.

GRAPHIQUE 14 – Destinations des fonctionnaires et de leurs familles hors représentants de l'État par regroupement géographique des colonies au long XIX^e siècle.



Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

Enfin, concernant l'Amérique du Sud, ce sont le Brésil, l'Argentine et l'Uruguay qui se partagent la totalité des émigrants qui partent pour ce continent : chirurgiens et militaires retraités rattachés à la Guyane quittent ainsi les bords de la Charente pour fixer leur résidence à Rio, à Buenos Aires, à Montevideo. Au Rio de la Plata, c'est un ancien colonial qui ouvre une usine de viande de bœuf et de bouillon concentré et qui propose à l'arsenal de Rochefort, importante « communauté industrielle »³⁵⁸ et militaire, ses conserves pour le 3^e RIM et les équipages de la flotte³⁵⁹. À Rio de Janeiro, qui concentre la communauté intellectuelle française³⁶⁰, c'est un « peintre chargé par le ministre d'État d'une mission artistique »³⁶¹ qui débarque de la frégate la *Pandore*.

Liée à l'État, la migration rochefortaise de nature temporaire s'avère similaire à celle des

357FOUCRIER Annick, « Migrations de Charentais et de Poitevins aux États-Unis », art. cit., p. 235.

358PINARD Jacques, « Quelques arsenaux occidentaux du Moyen-Âge au XIX^e siècle », *Rochefort et la mer*, n° 2, 1986, p. 13.

359SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 36 du 3 février 1883.

360VIDAL Laurent, « Les Français dans les ports du Brésil. L'exemple de Rio de Janeiro (c. 1820-c. 1920) », dans AUGERON, Mickaël et EVEN Pascal (dir.), *Les étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences françaises et allemandes, XV^e-XIX^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2011, p. 401-402.

361SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 79 du 6 juin 1860.

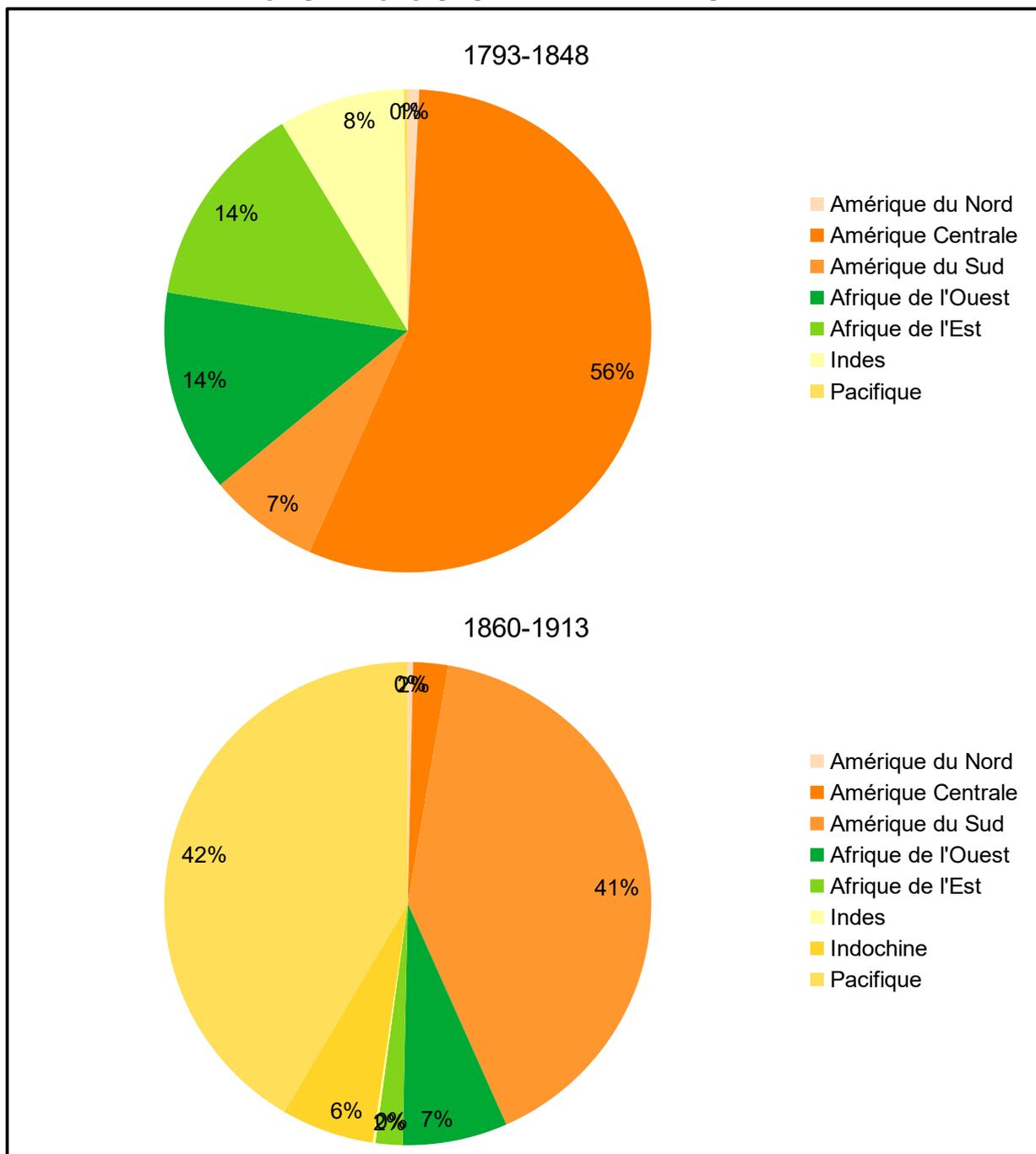
autres ports de guerre. Toutefois, si le temps du Rochefort « port d'émigration » pour les Amériques est bel et bien révolu, il est pourtant intéressant de s'intéresser de plus près, malgré leur faible nombre, aux fonctionnaires et à leurs familles ainsi qu'aux destinations coloniales de ces derniers. En effet, quittant la France sur ordre, à l'instar des troupes, les employés de la Marine et les serviteurs de l'État se répartissent à plus de 50 % dans les « vieilles colonies » d'Amérique tandis que l'Asie et l'Afrique ferment la marche. Dans le détail, ce sont les colonies pénitentiaires de Guyane et de Nouvelle-Calédonie qui accueillent le plus de fonctionnaires, leurs femmes, leurs enfants, parfois même leurs domestiques. Alors qu'outre-atlantique les colonies antillaises comptent pour 21 % des prises de poste, l'Afrique de l'Ouest ne reçoit même pas 10 % des mutations malgré l'ancienneté de la colonie sénégalaise notamment.

Encore une fois, l'observation en deux parties du long XIX^e siècle permet de bien resituer le basculement colonial. La multiplication des colonies à partir de 1830 enlève son importance aux Antilles pour ne laisser que la Guyane ou presque à Rochefort à partir de 1860. De même, la relative importance des Indes et de La Réunion sous la Restauration se réduit au minimum au profit de la Nouvelle-Calédonie. Enfin, la relance de la colonisation africaine ne fait pas pour autant diriger depuis Rochefort un nombre imposant d'agents administratifs en Afrique de l'Ouest, bien au contraire, puisque sa part diminue de moitié par rapport à la période allant de la Révolution à la Monarchie de Juillet. Si Dakar se développe en liaison avec Bordeaux et Marseille, où se trouvent les principales cités industrielles travaillant les oléagineux, la ville n'apparaît cependant pas comme un poste colonial d'importance pour les fonctionnaires dépendant de Rochefort et ni le Gabon, ni le Dahomey, ni la Guinée et encore moins la Côte-d'Ivoire n'entraînent une augmentation significative des départs de familles pour ces contrées, malgré leur relative proximité géographique. Longtemps mortifères, les colonies africaines restent en effet des colonies d'exploitation d'une part, d'hommes seuls ou en groupes d'autre part.

Au XIX^e siècle, l'émigration coloniale, relativement faible comparée à celle vers les nations étrangères³⁶², reste donc avant tout une affaire de missionnaires, de militaires et de fonctionnaires. Envoyé pour une durée limitée, le fameux « tour colonial » qui passe de quatre à trois ans au début des années 1880 pour les militaires mutés dans colonies les plus mortifères, ils sont de loin majoritaires au sein de l'ensemble des flux migratoires français de

362 VERQUIN Béatrice, « Les Français à l'étranger. D'un "modèle migratoire colonial" à la circulation des élites », art. cit., p. 32.

GRAPHIQUES 15 et 16 – Destinations des fonctionnaires et de leurs familles hors représentants de l'État par regroupement géographique des colonies avant et après 1860.



Source : fichier « Passagers » [ANNEXE 4 à 10].

l'époque. L'exemple de l'Indochine est à cet égard parlant puisque l'on en disait qu'elle était une colonie pour fonctionnaires militaires et civils. Peu nombreux, les colons décidés à rester dans les territoires outre-mer cohabitent donc avec une multitude d'employés du gouvernement, de soldats, voire de condamnés employés comme main-d'œuvre. Le développement des colonies pénitentiaires d'Amérique du Sud, du Pacifique et de l'Indochine dans les années 1850 et 1860 donnent ainsi un profil original à l'arsenal de Rochefort en

termes de liens administratifs entre les outre-mer et la métropole. D'un point de vue plus régional, l'attraction de la ville-caserne montre que la migration rochefortaise demeure surtout temporaire, et par conséquent assez proche du reste des mouvements militaires impériaux de l'époque.

Au terme de cette étude, il apparaît que les migrations militaires et celles des fonctionnaires issues de Rochefort sont en adéquation avec le rôle essentiel que joue l'État dans le développement de ses colonies. La grande proximité qui existe entre la France et l'outre-mer apparaît également au sein des parcours de vie de nombreux français de métropole. L'observation sur la longue durée des tendances concernant ces migrations montre le rôle colonial important que joue encore l'arsenal charentais. Si ce décryptage permet de mieux faire connaître les circulations de l'émigration, il ne serait pas complet sans l'évocation de la vie quotidienne du port où transitent des hommes et des femmes qui décident de passer aux colonies.

2. Destination : Outre-mer

A. Conditions pour passer aux colonies

La réglementation mise en place à partir de la Première République tranche avec l'approche empirique de l'Ancien Régime³⁶³. En premier lieu, l'instauration du passeport, dans un contexte de guerre, sert à encadrer de manière stricte les passages autorisés aux Amériques. Puis, en 1814, une circulaire ministérielle du 17 mai 1802 est rappelée aux responsables des arsenaux. L'autorité maritime dans les ports d'embarquement doit ainsi « *viser les passeports délivrés pour les colonies* », cette disposition décentralisatrice ayant pour principal intérêt d'épargner les lenteurs ministérielles préjudiciables aux voyageurs. En recommandant « *la prudence et la circonspection qu'exige la tranquillité de nos établissements coloniaux* »³⁶⁴, le ministère de la Marine enjoint à ses fonctionnaires de trier et de catégoriser les citoyens en n'autorisant que les épouses, les familles, les propriétaires et les commerçants à monter à bord des bâtiments de l'État. Les nombreux détails contenus dans la documentation permettent aisément de retracer le processus d'embarquement des centaines de personnes qui se sont dirigés sur Rochefort, Bordeaux, Marseille ou encore Saint-Nazaire, comme d'ailleurs d'identifier les différentes autorités autorisant ou refusant les passages.

Jusqu'en 1870, un départ pour les colonies peut ainsi s'annoncer en ces termes :

363MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 108.

364SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 65 le 29 septembre 1814.

« Paris, le 19 juillet 1860

Monsieur le Préfet,

La dame Jolivet, demeurant à Rochefort, rue St-Pierre 194, m'a adressé une demande à l'effet d'obtenir un passage pour rejoindre son mari, employé comme surveillant à la Guyane française.

Cette demande a été communiquée à M. le Gouverneur de la Guyane française avec invitation de faire connaître la suite qu'elle lui paraîtrait comporter.

Je vous ferai connaître la réponse qui parviendra à cette communication.

J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien faire porter cette disposition à la connaissance de l'intéressée.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre, Secrétaire d'État de l'Algérie et des Colonies,

Pour le ministre et par son ordre :

Pour le Général Directeur empêché :

Le Directeur de l'administration de l'Algérie, »³⁶⁵

Comme la dame Jolivet, nombreuses sont celles pour qui le voyage aux colonies commence par une telle demande adressée aux autorités de la Marine. Si les documents de ce type conservés dans les archives du port de Rochefort sont plutôt rares, les multiples mentions d'autorisation de passage indiquent pourtant que profiter des liaisons régulières des navires entre la France et les colonies est une pratique courante au XIX^e siècle. Adressée au secrétaire d'État, ou au Préfet maritime qui la transmet ensuite à Paris, la sollicitation d'un départ est un préalable. Le formalisme des demandes – tous répondent invariablement à un modèle administratif similaire de la Révolution à la Belle Époque – laisse apparaître d'une manière tout à fait remarquable que les circonvolutions sont totalement inutiles tant les autorités savent à quoi s'en tenir, notamment lorsqu'il s'agit d'obtenir l'autorisation d'embarquer sur un navire de l'État et de bénéficier de la gratuité du passage. Bien que de nombreuses situations nous échappent, cette dernière raison apparaît comme la principale, avec le plus souvent pour justification le manque de moyens. Pour autant, aucun ou presque de ces passagers n'appartient à cette « *émigration du malheur* »³⁶⁶ européenne du XIX^e siècle. Si certaines personnes s'avèrent être en effet dans une situation de dénuement, elles sont minoritaires comparées à l'ensemble des demandeurs espérant pouvoir passer la Porte du Soleil pour embarquer à l'arsenal ou dans un des divers ports ou arsenaux en relation avec les colonies.

365SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 69 du 19 juillet 1860.

366VERQUIN Béatrice, « Les Français à l'étranger. D'un "modèle migratoire colonial" à la circulation des élites », art. cit., p. 30.

D'ailleurs, sous la Troisième République, l'administration tente de freiner autant que faire se peut l'émigration de misère afin de ne pas avoir à gérer des « petits blancs » dans des colonies qui sont destinées au profit³⁶⁷.

FIGURE 9 – La Porte du Soleil entre 1830 et 1855, entrée de l'arsenal de Rochefort.



Source : MDLR, 4FI-847 – « Entrée d'un arsenal maritime (Rochefort) », gravure de Claude Fortier, publiée dans GÉHAN Amédée de, *La France Maritime*, Paris, Dutertre, t. 2, 1855, p. 62.

Le motif le plus invoqué pour partir dans les outre-mers s'avère par conséquent être d'ordre familial. Dans la plupart des cas, les demandes émanent des femmes, qui sollicitent de pouvoir rejoindre un membre de leur famille et le plus souvent un mari en poste outre-mer. Si la plupart des demandes sont *a priori* acceptées par la Marine, cela ne se fait cependant pas systématiquement. Dans certains cas, l'autorité portuaire reçoit en effet la consigne d'obtenir des renseignements sur la candidate au départ. Outre la véracité des affirmations relatives à la situation familiale, est également vérifiée l'honnêteté des demandeuses, comme dans le cas de Marie Verdier, dont des informations sur « *la conduite et la moralité de la pétitionnaire* »³⁶⁸ sont attendues avant toute autorisation de départ pour la Nouvelle-Calédonie. Quant aux hommes, il leur est le plus souvent demandé quel est leur métier ou quelles sont leurs

367 KLEIN Jean-François, *Ulysse Pila, « Vice-Roi de l'Indo-Chine ». Des routes de la soie au pouvoir impérial (1837-1909)*, Lyon, Éditions du Zeugma, 2017. Sur les « Petits Blancs », lire BOURQUIN Alexandre, *Histoire des Petits-Blancs de La Réunion, XIX^e-début XX^e siècles*, Paris, Karthala, 2005.

368SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-679 – DM n° 167 du 9 décembre 1881.

qualifications professionnelles. José Lopès, passager émigrant lui aussi dans le Pacifique, est ainsi autorisé en tant que maçon à s'embarquer à titre gratuit sur le transport le *Fontenoy* dans le cadre de l'« *introduction de travailleurs aux colonies* »³⁶⁹. Pour les émigrants, le critère professionnel est déterminant et par conséquent scruté avec attention, le Préfet maritime devant examiner en quoi les futurs colons peuvent être utiles aux colonies. Charpentiers, menuisiers, conducteurs de travaux, sont choisis en priorité, alors que certaines autres professions jugées moins utiles subissent une limitation de fait. L'examen du critère professionnel s'avère ainsi déterminant lorsqu'il s'agit de faire passer des personnes aux compétences de première importance pour la Marine, notamment parmi les ouvriers.

Pour tous ceux dont le passage relève d'une mission, les officiers, les administrateurs, les médecins et les soldats, la dépêche ministérielle puis la lettre du Préfet maritime indiquent l'affectation coloniale. Pour eux, la gratuité de la traversée est une constante, liée au service de l'État. Les archives montrent cependant que des sollicitations sont parfois formulées sur les conditions du voyage et le volume de fret autorisé, par exemple pour préparer une installation outre-mer. Enfin, il y a ceux dont le départ pour les colonies est contraint par l'autorité gouvernementale, qui décide de leur embarquement. Mis sur une liste de désignation, ils contribuent, à leur corps défendant, à l'occupation voire au peuplement des colonies³⁷⁰.

B. Prendre place à bord du navire

À ce stade, la plupart des décisions d'embarquement sont centralisées et prises par le ministre de la Marine et des Colonies. Si l'intendant ou le major général de la fin du XVIII^e siècle gardent une certaine autonomie en fonction des circonstances dues à la guerre, le Préfet maritime du XIX^e siècle obéit lui le plus strictement possible aux directives ministérielles. Après une première directive concernant spécifiquement les prêtres, c'est la dépêche ministérielle du 31 octobre 1830 qui pose officiellement les bases pour le restant du XIX^e siècle de la procédure d'embarquement et de sa prise en charge, dans le cadre du service colonial, par le ministère de la Marine et des Colonies³⁷¹. Elle stipule ainsi que « *les frais de passage accordés à quelque titre que ce soit, aux officiers, civils, ou militaires, et aux employés attachés au service des colonies* », cesseront d'être « *imputés sur les fonds du budget de la Marine* » et qu'à partir du 31 janvier 1831, « *les fonds coloniaux supporteront les frais de passage des troupes voyageant en corps ou en détachement, des officiers, sous-*

369SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-755 – DM n° 106 du 1^{er} avril 1885.

370SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Bureau des ports), 1A105 – DM du 25 octobre 1799.

371SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – DM n° 7 et n° 662 des 26 février et 31 octobre 1830.

officiers et soldats qui voyagent isolément soit sur les bâtiments de l'État, soit sur les bâtiments de commerce » tout comme « les frais de passage des fonctionnaires et des agents ». Quant aux émigrants libres, s'ils obtiennent le droit de passer, c'est « à leurs frais ». Arrive alors le moment de prendre place à bord du navire.

Après un trajet souvent long pour venir jusqu'à Rochefort puis pour rallier les différents ports d'embarquement, l'attente en ville constitue une première étape pour les voyageurs. Logeant dans une ville-arsenal, enserrée en ses marais paludéens qui lui vaut jusqu'au début du XX^e siècle la renommée terrible de dévoreuse d'hommes et qui justifie ainsi les surcharges « coloniales »³⁷² de ceux qui séjournent dans la « colonie rochefortaise », cette population flottante doit trouver un toit, se nourrir et préparer son départ. Les conditions d'existence des voyageurs ne semblent pas spécialement prises en compte par la Marine, sauf lorsqu'il s'agit de caserner plusieurs milliers d'hommes de ses propres troupes ou de celles de la Guerre. De la préparation de l'expédition de Martinique en 1793 à celle de Madagascar en 1894, la question d'un accueil acceptable des militaires est récurrente. Si Port-des-Barques et les îles charentaises servent de lieux de logement annexes sous la Révolution³⁷³, c'est ensuite Saintes et Oléron qui constituent les principaux lieux de casernement des hommes hors de Rochefort. En 1895, le Préfet maritime se plaint ainsi de ne plus avoir assez de logements pour accueillir les hommes arrivant de Brest en plus des siens. Il doit les faire dormir sous des tentes au bas des remparts de la cité en attendant de pouvoir les disperser entre les casernes et autres logements de Rochefort et de Saintes en fonction des arrivées et des départs des bataillons³⁷⁴. Un total de près de 12 000 hommes transite en effet par la ville-arsenal à l'aller et au retour de l'océan Indien et des autres colonies et s'ajoute à une population urbaine de 33 000 habitants.

La question des conditions de traversée, notamment alimentaires, étant réglée en amont par le ministère, les passagers peuvent ainsi généralement rallier leur port d'embarquement en ne pensant qu'à une chose : organiser leur existence à bord du navire qui les accueille. Si les archives portuaires livrent peu d'informations sur les conditions de vie, il ne fait pas de doute qu'elles restent en partie semblables, au moins jusqu'au dernier quart du XIX^e siècle, à celles de la fin de l'Ancien Régime, avec notamment une répartition spatiale des passagers établie en fonction de leur titre et qualité. Pour les autres et en particulier les troupes, le quotidien est celui de l'entassement et de la promiscuité, sur les navires affrétés comme sur les paquebots.

À l'instar des immigrants des Amériques³⁷⁵, les expatriés tels que les soldats envoyés aux

372BUCHET Christian (dir.), *L'homme, la santé et la mer*, Paris, Éditions Honoré Champion, 1997, p. 491.

373SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Bureau des ports), 1A82 – DM du 15 mars 1793.

374SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N-12 – DM n° 235 du 9 mars 1895.

375RESCHÉ Antoine, *Une ligne mythique. Paquebots français et britanniques sur l'Atlantique Nord entre 1890 et 1940*, Bordeaux, PUNA, 2021, p. 140-141. Voir aussi, concernant les vivres, SCHNEIDER Jean-Baptiste, *L'alimentation des voyageurs transatlantiques, 1810-1914. Confrontations de méthodes entre trois grandes*

colonies ou les futurs colons sont constamment confrontés à l'inconfort du voyage³⁷⁶. Allongés sur des couchettes superposées collées les unes contre les autres dans un entrepont ayant une hauteur d'un peu plus de 2 mètres, les hommes prennent dans la même pièce leur repas sur des tables communes installées entre deux lits. Il se trouve ainsi une personne pour une surface égale à celle d'une couchette, soit un individu pour 1,5 mètre. Ce confort rudimentaire n'est même pas proposé aux soldats de l'infanterie de Marine. Les troupiers, qui occupent à bord des paquebots la 3^e classe comme les immigrants, protestent souvent contre leurs conditions de vie³⁷⁷. Si les sous-officiers jouent parfois de leur pouvoir pour s'accorder un carré sur la passerelle, la plupart des hommes doivent se contenter d'un simple hamac. Mais quand ceux-ci manquent, la grande promiscuité pousse la plupart d'entre eux à coucher sur le pont, à même le plancher, notamment lorsqu'ils sont 1 300 à prendre place à bord. L'autre conséquence de cette promiscuité est d'empêcher l'air de pénétrer et de circuler. En 1891, 120 artilleurs de Marine étouffent littéralement après avoir été entassés dans le faux-pont du paquebot qui les transporte en Indochine. L'espace extrêmement restreint, le confinement, l'humidité, la chaleur, les bruits, les odeurs humaines, animales et des machines sans oublier le mal de mer font de la traversée une première épreuve avant celle des colonies.

Ces deux situations montrent que l'embarquement des voyageurs reste longtemps précaire. De telles conditions de traversée font par conséquent des passagers, à l'instar des équipages, des proies toutes désignées pour la mort. De nombreux exemples montrent que la maladie reste fréquemment présente à bord des différents navires en partance pour les colonies. En 1793, le commandant des armes à Rochefort fait savoir au ministre de la Marine et des Colonies, Jean Dalbarade, que des équipages sont « *affectés de maux vénériens et de gale* »³⁷⁸ et que le passage prévu pour Saint-Domingue est compromis. Cette situation n'est pas sans rappeler l'épidémie de scorbut qui frappe, lors de la Guerre d'indépendance américaine, près des deux-tiers des 8 000 fantassins envoyés avec le général de Bussy en Inde, en 1783³⁷⁹. Cent ans plus tard, les maladies vénériennes causent encore de nombreux problèmes et perturbent gravement le service colonial tandis que les maladies contagieuses se manifestent encore régulièrement parmi les équipages et les passagers³⁸⁰. Le révélateur des conditions de vie

sociétés maritimes européennes : Compagnie Générale Transatlantique, Cunard et Hambourg-Amerika Line, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Jean-François Klein, Université du Havre-Normandie, octobre 2021, 3 vol. ; et BUÉGUÉ-FAWELL Charles, *In-between Empires : Steaming the Trans-Suez Highways of French Imperialism (1830-1930)*, PhD History, tap., sous la dir. de Léora Asslander, University of Chicago, 2021.

376 ADAM Paul, « Les conditions techniques du transport maritime de passagers », dans MIÈGE Jean-Louis, *Navigation et migrations en Méditerranée*, Paris, CNRS Éditions, Coll. « Hors collection », 1990, p. 368.

377 BODART Benoît, thèse, *op. cit.*, p. 161-162.

378 SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Bureau des ports), 1A82 – DM du 8 septembre 1793.

379 MONAQUE Rémi, *Suffren. Un destin inachevé*, Paris, Tallandier, 2009, p. 303.

380 SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 2E4-17 – Extrait du rapport sur le service de santé en 1875

demeure ainsi incontestablement la mortalité que subissent les passagers, indépendamment des rares naufrages répertoriés comme celui de la *Méduse*, événement exceptionnel. La maladie reste de loin la première cause de mortalité chez les voyageurs quels qu'ils soient.

TABLEAU 4 – Passagers décédés à bord des navires ou à l'arrivée à l'hôpital de 1815 à 1900.

Aires coloniales					
Amérique		Afrique		Asie	
Colonies	Décédés	Colonies	Décédés	Colonies	Décédés
Guyane	15	Sénégal	13	Cochinchine	4
Guadeloupe	9	La Réunion	2	Tonkin	4
Martinique	4	Mayotte	1	Indes	1
/		Gabon	1	Calédonie	1
TOTAUX	28		17		10

Source : SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 à 960, d'après sondage dans les dépêches.

Si cet échantillon de 55 personnes est faible, il a le mérite de donner une tendance en ce qui concerne les colonies qui s'avèrent les plus meurtrières pour les passagers. Bien mince pour être d'une quelconque représentativité, le constat est toutefois sans appel : la Guyane et le Sénégal concentrent plus de la moitié des décès. Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, la fièvre jaune exerce ses ravages dans toute l'Amérique tropicale et en Afrique de l'Ouest en parallèle du paludisme³⁸¹. Les envois de personnel sont de temps à autre suspendus en raison de l'état sanitaire des colonies américaines et africaines. En 1888, par exemple, alors que l'amélioration sanitaire à bord des navires fait drastiquement chuter le taux de mortalité depuis 1810³⁸², « *tous les navires en provenance de la côte orientale d'Amérique et du Sénégal sont considérés comme suspects* » et mis en quarantaine à Dakar et à Rochefort où la police sanitaire maritime veille³⁸³. Les mesures de salubrité préconisées d'après l'exemple de la *Royal Navy*, comme la conservation de l'eau dans des caisses métalliques et non plus dans des futailles, puis l'apparition des conserves alimentaires de type Appert³⁸⁴ correspondent tout à fait aux dispositions prises lors de l'avitaillement des navires en partance de Rochefort à partir de la Restauration. Bien consciente de sa part de responsabilité dans la propagation des épidémies, la Marine applique tous les progrès sanitaires enregistrés depuis le XVIII^e siècle.

Au XIX^e siècle, les milliers de personnes de toutes conditions qui passent aux colonies

et note du 5 avril 1878.

381SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N11 – État du 10 mars 1895 concernant le corps des tirailleurs Haoussas. Voir aussi MASSON Philippe, « La révolution sanitaire du XIX^e siècle », dans BUCHET Christian (dir.), *L'homme, la santé et la mer*, Paris, Éditions Honoré Champion, 1997, p. 407.

382MASSON Philippe, « La révolution sanitaire du XIX^e siècle », art. cit., p. 407.

383SHDMR, Inscription maritime (Correspondance), 6P2-6 – DM n° 2 du 8 juin 1888.

384MASSON Philippe, « La révolution sanitaire du XIX^e siècle », art. cit., p. 409.

sont encore confrontés à l'insupportable promiscuité inhérente aux bateaux de l'époque. Par la suite, installés à bord des navires de commerce, des bâtiments de transport puis des paquebots, ces individus, qui composent un flux migratoire à part entière, font de Rochefort, ville éminemment militaire, le centre d'accueil et de transit principal des Charentes. À l'opposé, le mouvement de migration de l'outre-mer vers la France constitue un point qu'il ne faut pas négliger. Nombre de passagers venant des colonies rallient en effet Rochefort en y débarquant directement ou *via* un port tiers. L'arsenal se fait alors aussi porte de retours et d'arrivées.

3. Destination : Rochefort

A. Le retour des troupes et des personnels de la Marine

Les soldats et les personnels de la Marine font partie du premier groupe à revenir en nombre à Rochefort. Ville de garnison autant que ville-port, celle-ci voit débarquer au sein même de son arsenal les hommes partis aux colonies par l'intermédiaire des navires. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, c'est également par le biais du chemin de fer que les troupes revenus des colonies et descendus dans un des autres ports de France arrivent dans la cité charentaise. Jusqu'au début du XX^e siècle, la pratique des « congés » (de convalescence, pour affaires personnelles ou encore pour affaires familiales) à présenter perdure. Ces traces administratives permettent de nous faire apprécier le phénomène des retours des hommes de la marine coloniale par leur fréquence. Les nombreuses fiches individuelles des registres matricules consignent ainsi les départs du port d'attache et les retours, les campagnes à la mer et les postes à terre, les colonies touchées, les maladies attrapées. S'il n'est pas question d'en faire l'étude exhaustive, elles peuvent néanmoins servir d'exemple dans de nombreux cas notamment pour la période allant de 1860 à 1914. Les listes de passagers revenant des colonies constituent d'autres sources susceptibles d'aider au dénombrement des militaires et assimilés de retour à Rochefort. Au-delà du va-et-vient régulier des troupes de la Marine, il faut évoquer les débarquements massifs de personnes certes en temps de guerre mais aussi en temps de paix. Qu'il s'agisse de la frégate l'*Andromaque* revenant de Guadeloupe en 1796 ou du croiseur d'*Entrecasteaux* de retour de Chine en 1901, ce sont ainsi à chaque fois entre 300 et 600 hommes voire plus qui sont susceptibles de descendre et séjourner à Rochefort³⁸⁵.

La place des retours dans la vie de cette ville de garnison est considérable. Les tâches qui incombent au Préfet maritime ne cessent de s'allonger. Rapatriement des prisonniers, accueil des réfugiés, réception des ecclésiastiques, règlement des appointements, des soldes et des

385SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Ports), 1A93 – DM du 6 janvier 1796 ; Majorité générale (Campagnes), 1D3-237 – DM du 27 novembre 1900.

congédiements et même propositions d'emploi à l'image de cet ex-adjutant de l'infanterie de marine désigné en tant que « *garde-frein des chemins de fer de l'État* »³⁸⁶. Ces retours peuvent aussi être appréciés par l'intérêt porté aux registres d'entrées et sorties des malades soignés à Rochefort. Édifié à la fin du XVIII^e siècle, l'hôpital de la Marine de la ville est au XIX^e siècle à l'apogée de son fonctionnement. Du fait de l'état général déplorable dans lequel se trouvent les équipages de la flotte quand ils quittent les colonies³⁸⁷, ses lits ne cessent d'être occupés.

En 1878, par exemple, dans la décennie creuse de la colonisation à la suite de la guerre franco-prussienne, sur 4430 personnes ayant séjourné à l'hôpital, 1861 sont des militaires et marins revenus des colonies soit 42 % tout de même du nombre total des admis sur l'ensemble de l'année³⁸⁸. La mise en place dès le Premier Empire d'établissements hospitaliers annexes tels celui de Saintes et celui de l'île d'Aix, appelés d'ailleurs à être pérennisés par la suite, témoigne de l'activité des troupes de la Marine et coloniales et donc de leur arrivée ou de leur retour dans les Charentes pour y être soignées³⁸⁹. Que ce soit Jean-Baptiste Pavoy, sergent d'artillerie de marine revenu de Martinique en 1820 pour « maladie grave » ou François-Joseph Barbe, sergent d'infanterie de Marine de retour de cette même colonie en 1893 pour cause de « *maladie vénérienne* »³⁹⁰, les différentes mesures prises par la Marine depuis l'époque napoléonienne portent leurs fruits. Elles assurent la subsistance et le logement des passagers, malades ou non et régulièrement appelés à repartir, qui débarquent en grand nombre. Aux côtés des soldats, les religieux constituent par ailleurs au XIX^e siècle un contingent non négligeable de passagers revenant en France. C'est ainsi qu'en 1867, par exemple, l'abbé Jean-René Cloix, rochefortais, quitte Saint-Denis pour effectuer son congé de convalescence, approuvé par le gouverneur de La Réunion, sur les bords de la Charente³⁹¹.

B. La réception des déportés, réfugiés, colons et créoles

À la fin du XVIII^e siècle, la perte de Saint-Domingue et la guerre contre l'Angleterre dans les Amériques sont des événements qui accroissent considérablement l'importance des retours

386SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N8 – DM n° 2068 du 24 août 1893.

387D'après les observations émises dans son rapport médical du chirurgien de marine et botaniste rochefortais Pierre-Adolphe Lesson pour les années 1836 et 1837, cité dans BÉRIET Grégory, *L'hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) : architecture médicale et physiologies sociales*, op. cit., p. 209.

388SHDMR, Service de santé (Instances de direction), 5F84 – « Détail des Hôpitaux – Port de Rochefort – Année 1878 », le 13 février 1879.

389SHDMR, Service de santé (Études sur les maladies), 5F90-1 – « Hôpitaux », le 1^{er} septembre 1802 ; (Personnel des hôpitaux), 5F91 – « Service de santé de la Marine à Rochefort – Rochefort-Saintes-L'île d'Aix », le 14 février 1806 ; (Études sur les maladies), 5F90-2 – « Installation de l'hôpital de l'île d'Aix », le 22 juin 1871. Le plan montre que les malades sont divisés entre « fiévreux », « vénériens » et « galeux ».

390SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N2 – DM n° 152 du 9 septembre 1820 ; 1N8 – DM n° 2190 du 20 décembre 1893.

391SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-527 – DM n° 1055 du 28 juin 1867.

dans la cité de Colbert, au point de placer la ville parmi les principaux ports d'entrée des déportés et réfugiés en France. C'est ainsi qu'à partir de 1791, officiers, administrateurs, fonctionnaires, soldats mais aussi habitants des îles du Vent et de Saint-Pierre-et-Miquelon et même prisonniers de guerre reviennent ou arrivent en nombre dans le centre-ouest atlantique français. Les colons qui refusent de prêter allégeance à l'Angleterre grossissent également ce flot. Pour Rochefort, les 96 déportés de Saint-Domingue³⁹² et les 375 de la Guadeloupe³⁹³ répertoriés peuvent s'ajouter aux 267 prisonniers des îles du Vent ramenés de Plymouth et débarqués à l'arsenal en 1795³⁹⁴.

Les personnes provenant des Amériques, difficiles à estimer, débarquent en France par vagues successives de 1793 à 1803. Si Rochefort n'est pas la ville à accueillir le plus de réfugiés, elle est néanmoins, en tant que port de guerre situé entre la Gironde et la Loire, la plus directement concernée : marchands, planteurs et officiers de santé transitent par exemple par la cité charentaise avant d'être dirigés, grâce à l'obtention d'un passeport, sur Bordeaux mais aussi sur Nantes³⁹⁵. Ce statut provoque alors un trop-plein d'activités administratives dans un arsenal déjà confronté à la guerre navale dans les Caraïbes. Les autorités dépeignent en effet en 1793 une « *situation pénible* »³⁹⁶ et rapportent en 1800 les doléances des réfugiés du dépôt de Rochefort qui se plaignent des traitements qu'ils reçoivent³⁹⁷. Traitements qui d'ailleurs semblent être différenciés entre Blancs et Noirs puisque les 69 personnes de couleur déportées de la Guadeloupe et logées sur l'île d'Aix puis au dépôt des déportés de Saint-Pierre-et-Miquelon à Rochefort³⁹⁸ font porter une réclamation concernant la ration de vin, qui est « *accordée aux femmes blanches* » mais pas « *aux femmes de couleur* »³⁹⁹. Parmi ces réfugiés d'Amérique se trouvent des ex-Acadiens qui, passés à la Guyane, à Saint-Domingue, à la Louisiane ou à Saint-Pierre-et-Miquelon⁴⁰⁰, sont de nouveau confrontés à l'exode ou à la déportation anglaise ainsi qu'à la situation d'urgence que connaissent les autorités en France.

Entre 1800 et 1802, les 436 et 240 réfugiés à Bordeaux et à La Rochelle débarqués plusieurs années auparavant obtiennent, en tant que « créoles blancs », leur passage pour

392SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E281 – DM n° 1223 du 31 août 1793.

393ADCM, Période révolutionnaire (Réfugiés des colonies), L324-1 – Commission du 27 juillet 1794.

394SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Ports), 1A93 – DM n° 2862 du 24 décembre 1795.

395GRANDIÈRE Marcel, « Les réfugiés et les déportés des Antilles à Nantes sous la Révolution », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 33-34, 3^e trimestre–4^e trimestre 1977, p. 64, p. 67, p. 83, p. 86 et p. 102.

396SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E290 – DM n° 1447 du 9 novembre 1793.

397SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-4 – DM du 20 novembre 1800.

398ADCM, Période révolutionnaire (Réfugiés des colonies), L324-1 – DM n° 625 du 17 décembre 1798.

399SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E-336 – DM du 8 juillet 1800.

400GUERRY Elsa, « Exils des Acadiens », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain, et al. (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008, p. 143.

retourner dans leurs propriétés aux îles du Vent⁴⁰¹. Cependant, la perte définitive de Saint-Domingue provoque une nouvelle émigration de colons dont 10 000 créoles qui passent en Louisiane⁴⁰². Lors de la récupération temporaire de la colonie en 1803, le problème des déportés est pris très au sérieux par le gouvernement français et notamment par le préfet colonial Laussat en mission, qui est accompagné de ses filles « *et d'une épouse aussi estimable qu'intéressante, qui pour le suivre n'a point hésité à quitter la France* »⁴⁰³ pour venir au secours des réfugiés. Les conséquences de la Révolution sont omniprésentes de part et d'autre de l'Atlantique et influent sur les circulations coloniales. Ainsi en va-t-il de ces prêtres réfractaires déportés de Rochefort pour la Guyane en 1798 et qui, interceptés par la *Royal Navy* sur le chemin de leur retour à Bayonne en 1801, sont amenés au Québec anglais où se trouvent déjà 49 des leurs, accueillis depuis 1793⁴⁰⁴.

Au sortir du Premier Empire, la situation se répète. En 1815, les « *pêcheurs rapatriés de la Nouvelle-France* »⁴⁰⁵ obtiennent enfin, après vingt-deux ans d'attente à Rochefort, à Bordeaux ou à La Rochelle, l'autorisation de se rendre dans la ville-arsenal pour rembarquer en direction de Saint-Pierre-et-Miquelon. Les 126 réfugiés⁴⁰⁶, à l'instar des plus de 2 000 déportés de Saint-Domingue et de l'Amérique septentrionale, propriétaires ou pêcheurs, reçoivent en effet encore des secours en attendant de meilleurs jours pour repasser outre-atlantique⁴⁰⁷. Mais parmi eux, seules les personnes jugées utiles à la remise en état des possessions outre-mer sont alors autorisées à passer⁴⁰⁸. Pour les autres, c'est soit l'attente qui se perpétue, soit la résignation qui l'emporte. Ramenés des États-Unis, de la Jamaïque et d'Angleterre⁴⁰⁹, les anciens colons qui s'installent pour le reste de leur vie à Rochefort ou ailleurs bénéficient, à partir de 1825, de l'ordonnance de Saint-Domingue de Charles X. Avec 150 millions de francs d'indemnités à partager, nombreux sont ceux ayant quitté cette colonie qui veulent leur part.

En 1831 par exemple, Aurore-Elisabeth Boulineau, créole de Saint-Domingue, fait connaître sa situation afin d'obtenir du gouvernement un « secours » : née le 25 avril 1791 au

401SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-4 – DM du 10 novembre 1800 ; 2A2-18 – DM n° 49 et n° 114 des 21 janvier et 1^{er} septembre 1802.

402BRASSEAU Carl A. et CONRAD Glenn R., *The road to Louisiana : the Saint-Domingue refugees, 1792-1809*, Lafayette, Center for Louisiana Studies / University of Southwestern Louisiana, 1992.

403SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-25 – DM n° 27 du 7 décembre 1802.

404LARIN Robert, *Canadiens en Guyane, 1754-1805*, Paris, Septentrion-PUPS, 2006, p. 148.

405GUILLEMET Dominique, « Pêcheurs rapatriés de la Nouvelle-France (1763-1792) », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique (dir.), *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 172.

406SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 – DM n° 21 du 16 février 1815.

407SHDMR, Services administratifs (Passagers pour les colonies), 2E1-71 – DM n° 67 bis du 21 novembre 1814.

408SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 – DM n° 4 du 16 janvier 1815.

409ADCM, Administration générales (Réfugiés des colonies), 4M7-2 – DM n° 317 du 6 avril 1820.

Cap-Français et décédée à Rochefort le 22 mars 1873, « *son père possédait [...] une maison de commerce et que lors de l'insurrection des noirs en 1791, il se sauva en France, après le pillage de sa maison, avec sa femme et sa fille unique* »⁴¹⁰. Lorsqu'elle meurt, l'héritage dominguais se perpétue puisque c'est sa cousine germaine, elle aussi demeurant à Rochefort « rue Cochon-Duvivier », qui reçoit le secours alloué par le ministère de l'agriculture et du commerce⁴¹¹. À l'instar de Lise Mercier, descendante de colons réfugiés⁴¹², et des 66 autres anciens colons de Saint-Domingue, de Saint-Pierre-et-Miquelon et du Canada répertoriés en 1844⁴¹³, « ces créoles », veuves pour la plupart, participent au maintien de la mémoire de la Nouvelle-France au sens large sur les bords de la Charente. Comme les Acadiens avant eux⁴¹⁴, il semble ainsi que l'insertion économique à Rochefort d'un bon nombre de colons revenus des Amériques s'est réalisée grâce à l'aide gouvernementale. Étudié pour ses incidences sur le développement de l'économie française et coloniale, l'épisode des réfugiés « américains » apparaît ici sous un angle bien différent. Il constitue un temps tout à fait original de l'histoire de l'arsenal. Contraint par les événements d'inverser son fonctionnement pour développer sa compétence de terre d'accueil, sa fonction de point d'ancrage est ainsi particulièrement mise en exergue ici.

De même, sous la *Pax Britannica* du XIX^e siècle, les colons et créoles qui rentrent ou arrivent en France sont aussi divers qu'il existe de possessions, d'emplois et d'événements métropolitains qui peuvent influencer sur l'outre-mer français. Les exemples de Thérèse-Rose d'Audiffredi et de Julie Desgravelles-Bérar, l'une colon de Guyane, l'autre créole de La Réunion⁴¹⁵, illustrent deux types de retours « contraints » en France. En effet, la première personne, veuve depuis quinze ans et âgée, décide de quitter Cayenne pour s'installer en métropole où elle va y passer la fin de sa vie. Quant à la seconde, elle suit avec leur fils son mari commis de la Marine muté au port de Rochefort. Ces deux femmes, l'une indépendante, l'autre épouse de fonctionnaire, sont soumises, au même titre que leur époux, autant aux vicissitudes de l'histoire qu'aux décisions prises par l'État. Les divers débarquements, qui s'inscrivent dans les respirations des événements coloniaux, inférieurs au nombre de départs avant une guerre, s'équilibrent en temps de paix avec la relève régulière des garnisons outre-

410ADCM, Administration générales (Réfugiés des colonies), 4M7-3 – DM n° 958 du 12 février 1831.

411ADCM, Administration générales (Réfugiés des colonies), 4M7-3 – Acte de décès du 6 mai 1873.

412ADCM, Administration générales (Réfugiés des colonies), 4M7-5 – DM du 25 novembre 1872.

413ADCM, Administration générales (Réfugiés des colonies), 4M7-2 – Minute du 26 août 1844.

414MOUHOT Jean-François, *Les réfugiés acadiens en France, 1758-1785, l'impossible réintégration ?*, Québec, Septentrion, 2009, p. 187.

415D'après SARDET Michel, *De Cayenne à Rochefort : la prodigieuse aventure de Thérèse-Rose d'Audiffredi (1757-1838), colon de Guyane*, Paris, Ibis Rouge éditions, 2002, p. 149 ; et LE HÉNAFF Monique, *De l'île de La Réunion à Rochefort. Journal du voyage en mer de Julie Desgravelles-Bérar, avril-août 1828*, La Crèche, La Geste, 2017.

mer.

À l'inverse, d'autres obtiennent leur passage par la promesse faite de s'engager dans l'armée dès leur arrivée, comme ces douze « jeunes créoles » de La Réunion impatientement attendus à Rochefort. Dans le même groupe de passagers mais dans un registre bien différent, c'est la maladie qui donne le droit d'être rapatrié en métropole en vue de subir une opération chirurgicale dans un établissement hospitalier moderne⁴¹⁶. Embarqués ici sur le même navire, ces hommes sont suivis par l'administration rochefortaise d'une part, et par leur gouverneur colonial d'autre part, dans un ballet incessant de communications intercontinentales.

C. « Indigènes », gens de couleur, condamnés et coolies

Si les territoires outre-mer voient partir ses colons et créoles pour la France, ceux-ci ne sont pas les seuls à y arriver. « Indigènes », gens de couleur, condamnés et même *coolies* indiens transitent par l'arsenal charentais après avoir été débarqués des navires à Rochefort même ou dans les autres ports. La première vision du littoral français est ainsi suivie peu de temps après par les premiers pas effectués sur le sol de la métropole.

Si à partir du Second Empire des « indigènes » peuvent de temps à autre être aperçus au sein de la ville-arsenal, notamment lors des embarquements, ce sont avant tout les gens de couleur qui constituent le contingent le plus fort débarqué des colonies. À la fin du XVIII^e siècle, la participation de l'arsenal à la traite négrière⁴¹⁷ puis la survenue des troubles dans les Antilles sous la Révolution provoquent l'arrivée sur les bords de la Charente d'une population « des isles » relativement importante. Au début du XIX^e siècle, Rochefort apparaît par conséquent comme l'un des principaux lieux de regroupement de la population noire et de couleur sur le sol français avec Bordeaux, loin devant La Rochelle⁴¹⁸. Il faut alors se demander si cette situation est ponctuelle du fait des événements antillais ou si la présence de ces populations à Rochefort perdure dans le temps. Car si à travers la France ces personnes sont nettement moins nombreuses qu'avant la Révolution, leur effectif s'est fortement accru dans le port militaire, arsenal et lieu de déportation. Avec 182 individus répertoriés en 1807, en majorité des hommes, la vocation économique de cette main-d'œuvre se confirme tout autant que celle de leur utilisation militaire⁴¹⁹. Le débarquement des déportés des Antilles et la

416SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-552 – DM n° 78 et n° 79 des 2 et 7 septembre 1870.

417Voir par exemple AUGERON Mickaël et CAUDRON Olivier (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, Paris, Les Indes Savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2012 ; et CADIOU Christophe, « Rochefort, premier port arsenal négrier du royaume », *Rochefort et la mer*, n° 33, 2017.

418LOZÈRE Christelle, « Être noir en France au XIX^e siècle », *Dossier de l'art*, SFBD/Archéologia, 2019, p. 60.

419CAUDRON Olivier, « La présence noire en Charente-Inférieure sous le Premier Empire : l'enquête de 1807 », *Écrits d'Ouest*, n° 25, 2017, p. 143-149.

création temporaire de compagnies d'hommes de couleur sur l'île d'Aix au tournant du XIX^e siècle⁴²⁰ semblent ancrer une certaine présence noire à Rochefort. Des hommes de couleur tirés du Dépôt des colonies sont ainsi employés à la garde des condamnés du bagne jusqu'en 1812, date supposée de leur congédiement⁴²¹. Mais en 1830, « *Saint-Omer, Jean-Baptiste, homme de couleur (nègre) demeurant en la ville de Rochefort, rue des Trois Maures, n° 67, âgé de plus de 83 ans [...], ayant été fait prisonnier de guerre par les Anglais à Saint-Vincent près Sainte-Lucie* » se plaint d'être encore « *en activité de service comme garde-suppléant à la chiourme du port de Rochefort* » et demande alors à pouvoir partir en retraite avec sa solde car « *couvert de blessures reçues à l'ennemi, ayant fait toutes les campagnes toujours au service de la France* »⁴²². Combien de gens de couleur ont ainsi pu rester à Rochefort après la Révolution comme M. Saint-Omer ? Si bien des aspects restent à découvrir quant à leur présence tout au long du XIX^e siècle, il est toutefois possible de mentionner le débarquement de tirailleurs sénégalais dans les années 1880 à l'instar de Yoyo Rodriguez, soigné à l'hôpital de la Marine ou encore de contingents créoles comprenant des noirs antillais et réunionnais, incorporés en 1913 dans les troupes coloniales en garnison dans les ports de guerre de France⁴²³.

En parallèle des garde-chiourmes évoqués précédemment, les condamnés constituent un troisième groupe de passagers débarqués à Rochefort. Implanté en 1766, le bagne entraîne l'arrivée jusqu'en 1852, date de sa fermeture et de l'ouverture de ceux d'outre-mer⁴²⁴, de personnes bien différentes des autres : celles que l'on appelle communément, notamment dans les documents administratifs des autorités de la Marine, les « condamnés ». Non-désirés aux colonies durant toute la première partie du XIX^e siècle car « mauvais sujets » et donnant une mauvaise image du roi à l'étranger, ils sont par conséquent débarqués en France et dirigés sur les ports militaires. En 1818, 18 militaires jugés dans les Antilles sont ainsi renvoyés à Rochefort afin qu'ils puissent purger leur peine au bagne tout en étant utiles aux travaux du port⁴²⁵. Certains arrivent parfois à s'échapper, tels « *les nommés Mourrier et Dourdiou,*

420 GAINOT Bernard, « La Première République entre ségrégation et intégration : les compagnies d'hommes de couleur de l'île d'Aix, 1798-1802 », dans AUGERON Mickaël et CAUDRON Olivier (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, op. cit., p. 239-245.

421 THOMAS Pierre, *Mémoire sur le bagne du port de Rochefort*, La Rochelle, Rumeur des Âges, 2002 [1828], p. 11.

422 SHDMR, Inscription maritime (Registre d'ordres), 7P2-4 – DM n° 2273 du 20 juin 1836.

423 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 3 du 1^{er} février 1886 ; SHDTV, Troupes coloniales (Organisation des troupes coloniales), 7N78 – DM n° 131 du 6 juin 1913. Voir aussi DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel (dir.), *Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort (1870-1940)*, Paris, Les Indes Savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2013, p. 103.

424 VOISIN André-Roger, *Le bagne de Rochefort*, Turquant, L'àpart éditions, 2011, p. 8-9 et p. 91-95.

425 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 19 du 19 mars 1818. Voir aussi BÉRIET Grégory, *Le bagne de Rochefort à l'épreuve du débat pénitentiaire (1815-1852) : institution de répression et économie coercitive*, op. cit., p. 24-28.

militaires, provenant de la Martinique, condamnés aux fers, [qui] se sont évadés du bord de l'Expéditive, en rade de l'île d'Aix»⁴²⁶. Tout reste cependant à faire concernant la composition détaillée des prisonniers du bagne au début du XIX^e siècle et jusqu'à sa fermeture en 1852, entre d'une part les nationaux métropolitains, les nationaux des colonies, les étrangers et d'autre part les « indigènes » : 140 algériens sont ainsi conduits à Rochefort en 1801, escortés par la 2^e demi-brigade des troupes de la Marine, pour qu'ils soient employés aux travaux de fatigue de l'arsenal⁴²⁷. Approfondir le sujet permettrait également de mieux connaître les différentes origines coloniales des bagnards ainsi que leurs modalités de retour, les conséquences précises de leur présence sur le fonctionnement de l'arsenal et le bénéfice qu'en tire la Marine avant que l'idée ancienne de la déportation ne revienne sur la table dès le milieu des années 1820⁴²⁸.

Enfin, dernière sous-catégorie : les engagés coloniaux. Ponctuellement, des transports de *coolies* sont déroutés sur Rochefort pour être inspectés par des officiers du Corps de Santé des Colonies employés à l'hôpital maritime. Toutefois, ces engagés n'ont aucunement vocation à travailler sur les quais du port charentais. Ils ne semblent même pas être débarqués à l'arsenal puisque les médecins de marine montent directement à bord du bâtiment à l'ancre dans la rade de l'île d'Aix. Ainsi en est-il du navire affrété *Calédonie* qui, de retour de la Guyane après y avoir déposés ses condamnés, prend à son bord des Indiens lors de son transit à la Martinique avant de faire escale à Saint-Nazaire puis au large de Rochefort pour finalement se diriger vers l'Inde⁴²⁹. En 1899, l'exemple de ce seul navire, qui met en avant la corrélation entre les bagnes, les engagés et les médecins coloniaux, illustre parfaitement la mutation de la ville-arsenal charentaise évoluant alors au sein d'un système impérial. Sous la Deuxième République, le jugement d'un *coolie* chinois révolté dans l'Extrême-Orient, débarqué à Bordeaux et amené jusqu'à Rochefort⁴³⁰, donne un autre exemple de l'étendue des pouvoirs des autorités de la Marine d'un bout à l'autre de la planète. De ce point de vue, les relations qu'entretiennent les marins coloniaux dans l'empire contribuent à faire connaître Rochefort-sur-Mer bien au-delà des possessions ultramarines *stricto sensu* de la France. À l'extrême fin du XIX^e siècle, ce sont ainsi diplomates et officiers chinois et japonais qui demandent à visiter son port de commerce, son arsenal et ses casernes. Il faudra y revenir.

426SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 78 du 19 novembre 1816.

427SHDMR, Commandement de la Marine et des Armes (Registre des lettres particulières), 1A132 – Lettre du commandant des armes du 2 juin 1800.

428PIERRE Michel, *Le temps des bagnes, 1748-1953*, Paris, Tallandier, 2018, p. 82-85.

429SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-947 – DM n° 279 du 6 décembre 1899.

430TANCHOUX Jean-Louis, « Un procès en piraterie à Rochefort en 1851-1852 », *Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort. Roccafertis*, n° 65, janvier 2020, p. 43-50.

Apparaissant comme un « carrefour des colonies », la ville-garnison que devient Rochefort au XIX^e siècle s'appuie sur l'ensemble de ces retours pour justifier de sa position « indispensable » au sein du réseau des arsenaux. Placé au cœur d'un incessant va-et-vient entre les rivages de l'Atlantique dans un premier temps puis des bords de la Charente aux mers de Chine dans un second temps, la « *porte des colonies* »⁴³¹ avant tout américaine du XVIII^e siècle se mue peu à peu en une « porte des Orient » des plus proches aux plus lointains au siècle suivant. Lieu de transit essentiel au Ponant et point de passage aussi important pour la France vers ses colonies que par l'intermédiaire de ses autres arsenaux et ports de commerce, la ville-arsenal ne se résume ainsi pas à la simple activité de construction, d'armement, d'entretien et de réparation de la flotte de guerre. Entre ancien Nouveau Monde, vieille Europe et Orient séculaire, la cité de Colbert se fait également pourvoyeuse d'une main-d'œuvre carcérale européenne et étrangère destinée à « valoriser » les colonies les plus éloignées ou les plus hostiles aux nouveaux colons venus de métropole. Si après le quart de siècle de la Restauration, Rochefort n'est plus un lieu d'embarquement privilégié pour les corps expéditionnaires, remplacé pour cela par Brest et Toulon, la ville reste toutefois en tant que base navale un lieu d'escale sur la route des Amériques, de l'Afrique et des Indes. La relance de la colonisation sous Napoléon III redonne à Rochefort – certes devenu port secondaire – toute sa place dans la politique coloniale de la France en termes de transport des hommes. En tant que lieu de passage, la ville-arsenal prend une part active aux relations qui existent au sein du monde colonial. La similitude avec d'autres arsenaux d'Europe est possible à mettre en exergue puisqu'au « siècle des empires », l'Angleterre et l'Espagne administrent leurs colonies grâce aussi à leurs bases navales. Interface coloniale voire impériale mais restant avant tout un arsenal, Rochefort s'appuie par conséquent, pour renforcer ce positionnement géostratégique, sur la mobilisation d'une flotte d'État et privée qui ne cesse de s'accroître jusqu'à la fin du XIX^e siècle.

431 MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 124.

Chapitre III

Des liaisons maritimes transimpériales

« Les régiments d'infanterie de l'armée de terre qui seront successivement envoyés aux colonies, partiront de France à la fin du mois de septembre [...]. Les militaires devront être dirigés sur Rochefort, où l'intendant de la Marine procurera le passage, soit par la voie de Rochefort, soit par celle de Bordeaux. »⁴³²

L'acheminement du ravitaillement, des passagers et *a fortiori* des troupes ne peut se faire sans une flotte de navires. La France se doit de disposer de moyens de transport en nombre suffisant pour maintenir les relations au sein de l'empire. Symbole du lien concret qui existe entre Rochefort-sur-Mer et les colonies, le bateau se décline en plusieurs types, que ce soit dans la marine de guerre ou dans la marine marchande. La Marine, qui ne lance pas d'unités de transport spécialisées jusqu'au Second Empire, puise alors dans ses propres forces offensives comme dans celles des ports de commerce. Après 1860, l'établissement de lignes régulières de paquebots au travers des empires ajoute une composante logistique au service colonial. Or, peut-on encore parler d'une « *flotte des colonies* »⁴³³ à Rochefort au XIX^e siècle ?

1. Le mouvement des navires et l'accueil de leurs passagers

A. Les navires et leurs provenances

D'emblée, il est nécessaire de dire que tous les navires ne peuvent être précisément identifiés. La complexité du suivi de leurs mouvements dans les archives portuaires amène également à laisser de côté des bâtiments dont on ne connaît ni leur port de départ ni leur type. Néanmoins, 649 mouvements constituent la base du corpus des périodes retenues, soit 95 % des données utilisables [ANNEXE 14]. Les effectifs répertoriés pour le long XIX^e siècle constituent un socle solide permettant ainsi d'approcher au plus près de la réalité des vecteurs

432« Instruction réglementaire arrêtée par le Ministre de la guerre, de concert avec le Ministre de la marine, et approuvée par le Roi, pour servir à l'exécution de l'ordonnance du Roi en date du 30 décembre 1823, relative aux troupes d'infanterie envoyées en garnison dans les colonies », *Annales maritimes et coloniales*, 1824, I^{re} Partie, p. 597 à 616.

433D'après l'idée développée pour l'ensemble du XVIII^e siècle dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 127.

mobilisés par la Marine dans le cadre du service colonial.

Les impératifs technologiques nés de la Révolution industrielle provoquent après 1815 l'aménagement progressif des ports métropolitains. La mise en place d'infrastructures modernes, le développement d'escales intercontinentales adossées à des points d'appui militaires et l'amélioration des matériels navals permettent aux lignes de communications maritimes de se stabiliser sur l'ensemble de la planète. En parallèle de l'extension des empires anglais, français et plus généralement européens, les évolutions techniques des marines de guerre et marchande rendent possibles le transport des vivres et des munitions et le ravitaillement des nombreuses troupes sur des distances toujours plus longues. Sous la *Pax Britannica*, la sécurisation des mers et des océans autorise également le transport des passagers civils de manière beaucoup plus sereine et régulière.

Jusqu'au Second Empire, les tonnages limités à moins de 1 000 tonneaux des bâtiments en bois et à voiles imposent encore d'en réunir un nombre conséquent. En 1825 par exemple, l'envoi aux colonies d'Amérique et d'Afrique d'un contingent de relève de 2 673 hommes nécessite l'affrètement de neuf navires de commerce jaugeant entre 240 et 500 tonneaux et autant de navires des mêmes tonnages pour faire revenir au pays 1 411 soldats⁴³⁴. Près de soixante ans plus tard, c'est le seul transport et navire-hôpital *Seudre* qui effectue à dates fixes le trajet Rochefort-Nouméa en passant par Saint-Louis du Sénégal et Cotonou. Le navire, approvisionné pour un an, y débarque, à chaque escale, du ravitaillement et un nombre d'hommes équivalent à un total de 60 000 rations avant de rapatrier en France les malades⁴³⁵. Si l'autonomie limitée des *steamers* contraint les puissances européennes à disposer de dépôts de charbon installés en des lieux judicieusement choisis, la généralisation de la vapeur sur des bâtiments à coque métallique permet de faire tripler voire quadrupler le tonnage des navires qui passe alors à l'aube du XX^e siècle à plus de 3 000 tonneaux chacun.

Les progrès effectués dans la vitesse de projection outre-mer sont tout aussi visibles. Quand en 1802 il faut près de 60 jours entre l'embarquement en rade de l'île d'Aix puis l'appareillage et le débarquement des troupes à Saint-Domingue outre-atlantique, il n'en faut que 90 en 1860 pour arriver en vue des côtes de Chine en contournant le sud de l'Afrique. En 1900, les 17 navires qui transportent les 10 000 hommes du corps expéditionnaire français⁴³⁶ dont des compagnies du 3^e RIM de Rochefort ne prennent plus qu'un long mois pour rallier Shanghai, grâce au passage par le canal de Suez. Si les bâtiments de l'État utilisés, somme

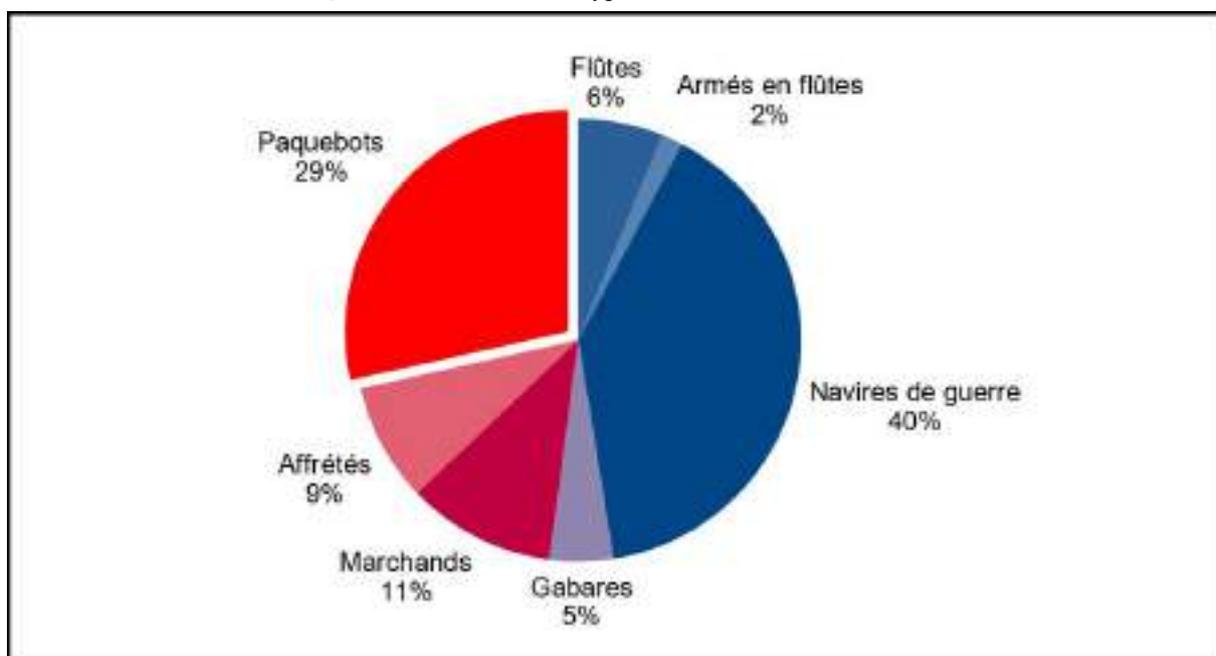
434SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N3 – « État des troupes passagères qui doivent embarquer sur les bâtiments du commerce d'après les actes d'affrètement passés à Bordeaux », le 29 octobre 1825.

435SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 152 et n°168 des 5 octobre et 7 novembre 1883.

436FRÉMEAUX Jacques, *De quoi fut fait l'empire. Les guerres coloniales au XIX^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2010, p. 230.

toute peu nombreux au regard de l'étendue des territoires ultramarins, sont avant tout réservés à la protection des convois lors des grandes expéditions en Algérie, à Madagascar et en Chine, aux voyages des hauts responsables et aux communications, ils peuvent aussi servir de plateformes de projection des troupes. En 1860, une frégate comme *L'Iphigénie* embarque ainsi pour la Nouvelle-Calédonie une compagnie de 284 hommes approvisionnés pour combattre les Kanaks⁴³⁷. Quant aux achats, tel le vapeur *Bonsonge* acquis pour effectuer le service du Haut-Sénégal⁴³⁸, ils restent exceptionnels. La marine marchande et les compagnies maritimes, bien pourvues en moyens logistiques, permettent en effet de répondre aux besoins de la Royale.

GRAPHIQUE 17 – Les différents types de navires en liaison avec les colonies.



Source : fichier « Circulations » [ANNEXE 14].

Malgré les difficultés soulevées par Paul Butel et Jacques Frémeaux en ce qui concerne le mouvement maritime pour la décennie révolutionnaire et l'appréhension particulière des tonnages pour l'ensemble des périodes⁴³⁹, le comptage demeure le meilleur moyen d'obtenir une vue d'ensemble du trafic colonial militaire au long XIX^e siècle. En suivant un à un chaque bateau de la noria qui se déploie entre la France, Rochefort et les colonies, l'analyse sérielle des données permet de dégager les grandes directions spatiales et temporelles de la colonisation à partir des ports métropolitains. La flotte militaire issue du XVIII^e siècle laisse peu à peu place à une majorité de navires de guerre isolés et surtout autonomes.

437SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 157 du 4 décembre 1860.

438SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 113 du 17 mars 1883.

439BUTEL Paul, *op. cit.*, p. 329 ; FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 227-228.

Les bâtiments utilisés par la Marine pour sa logistique se divisent ainsi en deux catégories principales, la deuxième pouvant elle-même être divisée en trois sous-catégories. Avec 48 % des transports du Service colonial, les navires marchands et les paquebots des lignes commerciales suivent de près les navires de guerre proprement dit qui comptent pour 52 % du total. Les données recueillies dans les sources donnent la possibilité de dresser un dossier technique de ces navires et en premier lieu d'examiner leurs provenances. Ainsi, pour près de la moitié des mouvements répertoriés, soit 311, la Marine s'appuie sur le potentiel des ports de commerce pour assurer ses liaisons avec les colonies. Bordeaux, Marseille et dans une moindre mesure Saint-Nazaire constituent de loin les principaux ports d'embarquement – hors bases navales – des personnes qui quittent les bords de la Charente pour les outre-mer.

À mesure que s'éloignent les perspectives coloniales américaines et que s'ouvrent les fronts africains et asiatiques, la hiérarchie portuaire traditionnelle du Ponant est remise en cause. Rochefort-sur-Mer, qui fait supporter par les ports de commerce nombre de transports ponctuels, se retrouve alors, afin d'assurer sa logistique coloniale, dans une situation de découplage entre les décisions prises à l'arsenal et leur exécution, externalisée⁴⁴⁰. Sur l'ensemble du XIX^e siècle, si Bordeaux, du fait de sa proximité géographique et de l'intensité de ses relations avec l'empire⁴⁴¹, reste en valeur absolue le premier partenaire de Rochefort, l'apparition de Marseille dans le réseau logistique du port de guerre charentais est un complet renversement comparé au XVIII^e siècle où La Rochelle tenait alors la première place⁴⁴². Ces deux ports du sud-ouest et du sud-est se partagent ainsi les liaisons avec l'Afrique et l'Asie, le premier ayant pour destination principale Dakar et le second Saïgon. Au nord-ouest, Nantes est, à l'instar de La Rochelle, rapidement remplacé en tant que port d'expédition par Saint-Nazaire. Venant en troisième position, ce nouveau venu sur la côte atlantique est pour Rochefort une aubaine pour assurer ses liaisons avec les Antilles et la Guyane : regroupant pôle de rassemblement des marchandises et de passagers⁴⁴³, il est tout indiqué pour le transport des militaires. Quant à la Manche, avec seulement 3 % de l'ensemble, la part des paquebots havrais n'a aucune commune mesure avec l'activité du Havre à cette époque puisqu'une partie des lignes de la *CGT* partaient de Cherbourg, autre port-arsenal depuis 1822. Cela confirme que si pour le port l'attraction de l'Amérique et de l'Afrique en fait une

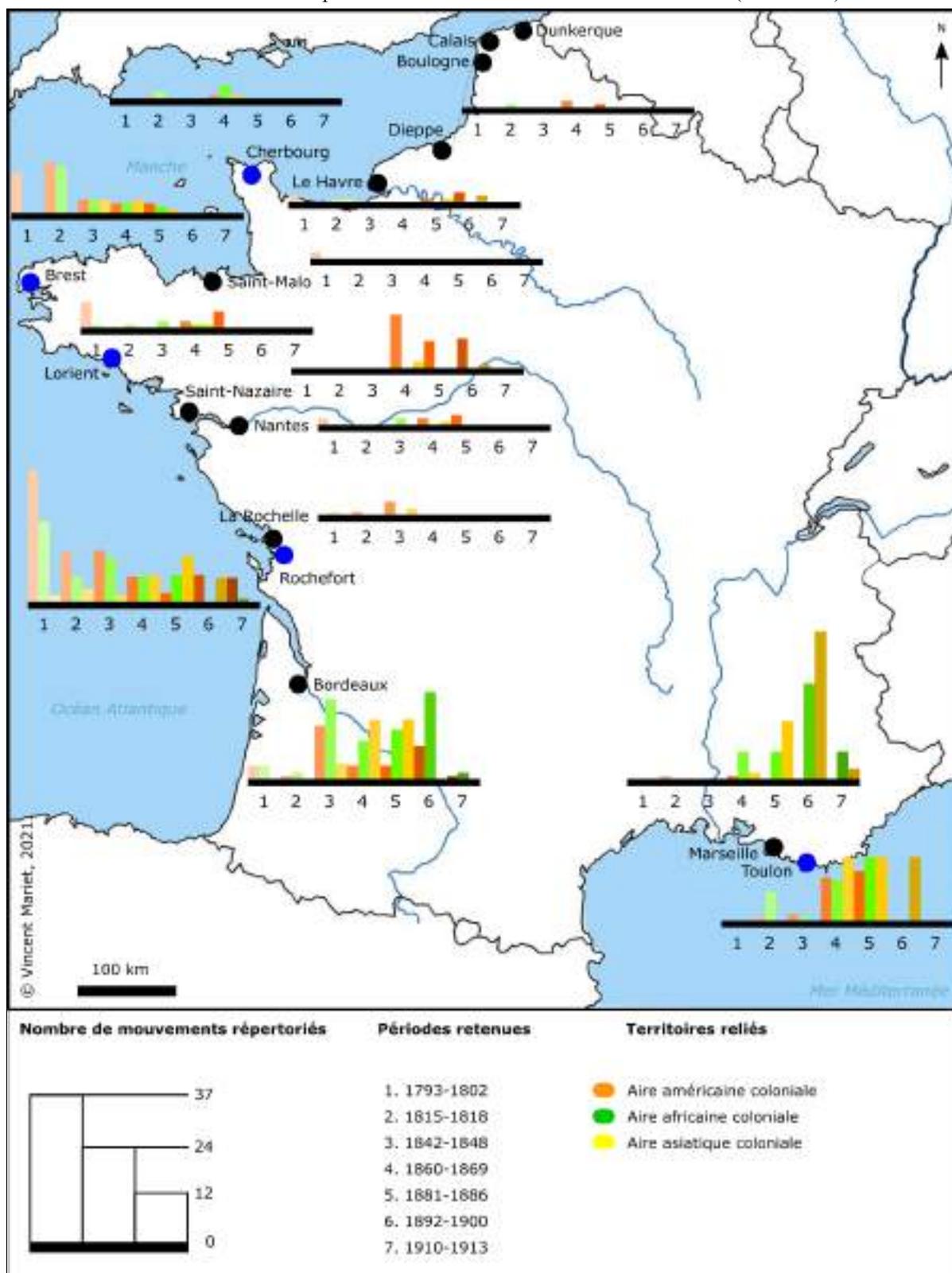
440SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 182-183.

441MARNOT Bruno, *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Bordeaux, PUB, Coll. « La mer au fil du temps », 2012, p. 11.

442MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 130.

443SAUPIN Guy, « Naissance d'une ville-port atlantique. Saint-Nazaire, avant-port et entrepôt (1845-1883) » dans ACERRA Martine, MARTINIÈRE Guy, SAUPIN Guy et VIDAL Laurent (dir.), *Les villes et le monde, du Moyen-Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2012, p. 189.

CARTE 6 – Ports de départ des navires en fonction des aires coloniales (1793-1913).



Source : fichier « Fournisseurs » [ANNEXES 11 et 12].

une place coloniale⁴⁴⁴, sa position excentrée au nord n'est pas compatible avec les aires

⁴⁴⁴MALON Claude, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Le Havre, Publications des Universités de Rouen et du Havre / Presses universitaires de Caen, 2005.

d'intervention de la marine rochefortaise. Enfin, les mouvements effectués depuis Saint-Malo, Dieppe, Boulogne, Calais et Dunkerque, en particulier vers Saint-Pierre-et-Miquelon, sont dans l'ensemble négligeables.

Pour leur part, les arsenaux, avec 338 mentions, représentent la majorité des mouvements. Éminemment militaire, le port de Rochefort travaille dans la première moitié du XIX^e siècle en collaboration avec ceux de Brest et de Lorient lorsque seules les possessions américaines et africaines constituent un semblant d'empire colonial. Puis, l'élargissement de l'aire asiatique des Indes au Pacifique provoque un resserrement des liens entre le Ponant et le Levant. Toulon prend ainsi la première place des arsenaux où Rochefort externalise son soutien. Si la Guyane, la Nouvelle-Calédonie, le Sénégal et la Cochinchine concentrent sous le Second Empire et au début de la Troisième République les passages rochefortais, c'est ensuite le Tonkin et la Chine qui constituent les destinations principales.

Dans la décennie 1860, l'essor des bagnes coloniaux et des unités de discipline de l'armée obligent à faire diriger sur l'arsenal méditerranéen les condamnés qui attendent sur les îles de Ré et d'Oléron. Plus rarement, un navire de Toulon fait escale dans la rade d'Aix pour les embarquer. Le grand écart du transport des bagnards entre l'Atlantique et la Méditerranée est finalement résolu lorsque la place Rochefort-Aix-Oléron devient en 1886 le carrefour unique des départs des condamnés pour les colonies. Les navires loués par la Marine à Saint-Nazaire, qui comptent pour plus de la moitié des affrétés sur l'ensemble du siècle, transitent alors tous par la Charente-Inférieure pour prendre, à Saint-Martin-de-Ré ou à l'Île-d'Aix selon les conditions⁴⁴⁵, les prisonniers. Lieu d'escale privilégié de Brest pour les Antilles et l'Afrique jusqu'aux années 1880, l'avant-port de l'arsenal de Rochefort devient ainsi jusqu'à la Belle Époque le point de ralliement des transports destinés aux bagnes guyanais et calédoniens.

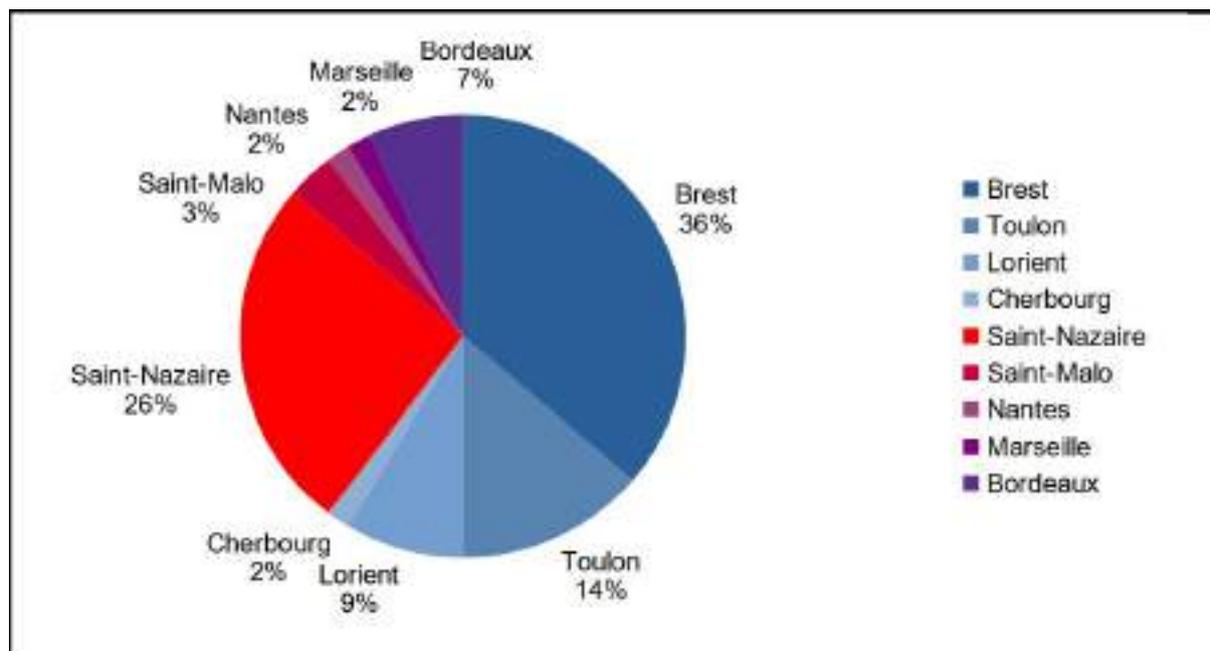
Enfin, le tableau serait incomplet sans parler de la cité de Colbert elle-même. Avec 160 mouvements de navires de guerre répertoriés sur l'ensemble du long XIX^e siècle, l'arsenal assure encore à hauteur de 47 % ses propres transports de passagers en parallèle des escales de bâtiments venus de Brest, de Lorient et de Toulon. Certes, si le tiers de ces passages a lieu avant 1850 vers les Amériques et l'Afrique – avec une nette prédominance des Antilles sous la Révolution – l'action navale de Rochefort n'est pas réduite à une portion congrue générale avant 1890 comme on a trop tendance à le croire. Les interventions en Extrême-Orient et sur le continent africain maintiennent les activités d'armement et d'embarquement de l'arsenal. En coopération avec Toulon et Bordeaux, devenu un véritable « arsenal privé » pour la Marine sous Napoléon III⁴⁴⁶, les navires rattachés à Rochefort se projettent dans l'océan Pacifique,

445SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 235 du 6 septembre 1886.

446PIERRON Robert, « La construction navale militaire à Bordeaux du Second Empire à la IV^e République : une

dans les mers de Chine, dans le golfe de Guinée ou encore dans le canal du Mozambique.

GRAPHIQUE 18 – Ports d’origine des navires en escale à Rochefort pour embarquement.



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

Après ces constatations et en tenant compte des différentes temporalités, il est possible de préciser l’analyse en précisant la participation de chacun des ports les plus impliqués. D’évidence, la proximité géographique avec Rochefort ne joue plus en la faveur de La Rochelle ni d’ailleurs de Nantes. C’est davantage la modernisation des équipements portuaires et l’état des relations des ports avec l’outre-mer qui poussent les autorités de la Marine à adopter une attitude rationnelle, eu égard aux moyens disponibles et aux distances à parcourir. Si Bordeaux, Saint-Nazaire et Le Havre ouvrent des lignes de navigation vers les Antilles et la Guyane, du point de vue de l’itinéraire à prendre, il est plus logique pour la Marine de faire diriger ses « administrés » vers la Gironde et la Loire plutôt que vers la Seine.

Le cas des villes maritimes de la Manche montre que l’éloignement géographique joue aussi en la défaveur des ports de commerce, en temps de paix comme en temps de guerre. Pourtant synonyme d’accroissement des besoins de la Marine, cette dernière situation ne justifie pas de passages supplémentaires significatifs par le nord, que ce soit lors des guerres franco-britanniques sous la Révolution et le Consulat ou lorsque la colonisation est relancée dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Si passages manchois il y a, c’est parce qu’un bâtiment malouin ou havrais fait escale à Rochefort en vue de soutenir l’effort logistique

composante clé dans la qualification d’un pôle industriel et technologique de premier plan », dans MARZAGALLI Silvia, (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre (XVII^e-XIX^e siècles)*, Bordeaux, PUB, 2002, p. 83.

révolutionnaire aux Antilles ou parce que des navires de Cherbourg sont utilisés pour ravitailler le Sénégal sous la Restauration et le Second Empire. Ce sont donc incontestablement les ports situés au sud de la Loire, ceux de Bordeaux, de Marseille et de Toulon, qui sont les plus disposés à faire passer aux Amériques, en Afrique et en Asie les effectifs rochefortais.

Centre d'attraction entre la Vendée et l'Espagne, le statut de métropole commerciale que prend Bordeaux au XVIII^e siècle dans la France atlantique et coloniale⁴⁴⁷ reste pour Rochefort peu ou prou le même au siècle suivant. Avec 134 mouvement de départs répertoriés, la cité girondine compte pour un peu plus de 40 % du total des passages effectués jusqu'à la Belle Époque. Après la Révolution et jusqu'à la Monarchie de Juillet, le maintien des circuits traditionnels avec les îles antillaises malgré la perte de Saint-Domingue pousse Rochefort à faire constamment supporter ses approvisionnements par les bâtiments de commerce de Bordeaux. Conséquence des entreprises coloniales de la France depuis 1830, l'ouverture des fronts pionniers ultramarins d'Asie-Pacifique ainsi que le développement des colonies africaines anciennes resserre encore un peu plus les liens déjà très étroits entre la cité commerçante bordelaise et la ville-arsenal militaire charentaise. Avec l'avènement du transport de passagers par paquebot, le port girondin devient sous le Second Empire une porte ouverte sur l'empire colonial⁴⁴⁸ et en particulier sur l'Afrique de l'Ouest et l'Extrême-Orient⁴⁴⁹.

Au Sénégal, l'établissement à partir de 1857 de l'escale de Dakar par la compagnie des Messagerie Impériales profite à la Marine qui peut alors soutenir de manière régulière les expéditions militaires menées par le gouvernement à l'intérieur des terres. Ce faisant, les troupes de marine se font l'instrument des milieux marchands bordelais qui cherchent à étendre leur emprise territoriale notamment dans le but d'exploiter toujours plus l'arachide. Jusqu'à la fin du siècle, l'expédition de matériels pour les navires de la flotte coloniale, des effets d'habillement ou encore des troupes est alternativement et principalement effectuée par l'intermédiaire des vapeurs de la maison *Maurel et Prom* et par les paquebots de la *Compagnie des Messageries Maritimes (CMM)*, qui sont en liaison constante avec Saint-Louis et Dakar⁴⁵⁰. Dans le même temps, le ravitaillement effectué pour Rochefort dans l'Asie-Pacifique montre que la navigation à voiles dans l'Océanie reste majoritaire jusqu'au début

447BUTEL Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974, p. 381-387.

448COULIOU Jean-René et LE BOUËDEC Gérard, *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Quimper, Éditions Palantines / Université de Bretagne Occidentale, 2004, p. 28.

449MARNOT Bruno, *op. cit.*, p. 130-139.

450SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-146 – DM n° 75 du 1^{er} juillet 1880 et (Colonies), 2A2-755 – DM n° 421 du 28 décembre 1885 ; Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 1489 du 27 décembre 1898.

des années 1880. Alors qu'en 1882, le trois-mâts *France* de la maison *Tandonnet & Cie* part de Bordeaux à destination de la Nouvelle-Calédonie en emportant les matériels et approvisionnements nécessaires aux besoins de la Division navale du Pacifique ; l'année suivante, il est signalé à l'administration de Rochefort que les transports à voiles de cette maison bordelaise ont été remplacés par un paquebot à vapeur⁴⁵¹.

Quant aux ports méditerranéens, ils représentent plus de 60 % des mouvements de départ vers les colonies, le couple Marseille-Toulon comptant respectivement pour 99 et 100 d'entre eux. Dans la deuxième décennie de la Monarchie de Juillet, le développement sous l'impulsion de l'État du chemin de fer qui relie Marseille à Toulon favorise un partage régional en dotant Marseille des moyens d'être un grand port de commerce et en renforçant le rôle militaire de Toulon mais sans permettre à cette dernière ville de devenir un port commercial⁴⁵². Point de contact majeur entre l'Occident et l'Extrême-Orient, Marseille devient, grâce à la mise en place du chemin de fer, un des principaux nœuds dans l'entrelacs des routes maritimes ouvertes au XIX^e siècle⁴⁵³. Dès les années 1840, une grande part de la flotte de l'État concerne directement les eaux méditerranéennes, notamment les paquebots-poste⁴⁵⁴. Puis, la mise en place de la navigation à vapeur pour le transport maritime – une des branches emblématiques de la révolution industrielle marseillaise⁴⁵⁵ – fait progressivement de la ville méditerranéenne un carrefour des lignes de navigation proposées par la *CCM*, cette dernière disposant du réseau de lignes régulières le plus important par l'étendue⁴⁵⁶. C'est par exemple de cette manière, dans la décennie 1880, que le Corps des disciplinaires des colonies installé au Château d'Oléron peut dans le cadre du Service colonial de Rochefort ravitailler le Corps des Cipayes de l'Inde basé à Pondichéry en effets de petit équipement et d'habillement⁴⁵⁷. Marseille, qui étend aussi son influence en direction de l'Afrique et de

451SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnement), 2A4-148 – DM n° 90 du 9 octobre 1882 ; (Colonies), 2A2-709 – DM n° 102 du 3 juillet 1883.

452VERSAILLES Robert, « 1857-1918 : le temps des profondes mutations », dans MEYRUEIS Jean-Paul et BUTI Gilbert (dir.), *Toulon, port de Méditerranée*, Toulon, Académie du Var / Éditions Autres Temps, 2015, p. 141. Voir aussi KHARABA Ivan, *Histoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var : l'action consulaire (1833-1896)*, thèse d'Histoire contemporaine, tap., sous la dir. de Philippe Mioche, Université de Provence, 2005.

453BECHINI Thibault, « Marseille, carrefour du XIX^e siècle », *Urbanités. Repenser la ville portuaire*, n° 4, 2014, p. 1-2.

454RAVEUX Olivier, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, Coll. « Patrimoine de la Méditerranée », 1998, p. 69.

455DAUMALIN Xavier et RAVEUX Olivier, « Marseille (1831-1865). Une révolution industrielle entre Europe du Nord et Méditerranée », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, n° 1, 2001, p. 164. Voir aussi COURDURIÉ Marcel et DAUMALIN Xavier, *Vapeur et révolution industrielle à Marseille (1831-1857)*, Marseille, CCIMP, Coll. « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille XIX^e-XX^e siècles », 1997.

456BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, Coll. « Histoire maritime, 2007, p. 20.

457SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 43 et n° 445 des 9 février et 21 novembre 1883 ; 2A2-755 – DM n° 124 du 29 juillet 1885 ; 2A2-773 – DM n° 124 du 14 mai 1886.

l'Asie-Pacifique, s'impose ainsi à l'aube du XX^e siècle comme un des ports de transit les plus importants pour les migrations de tous types⁴⁵⁸, dont font partie les fonctionnaires et les militaires de Rochefort en partance pour les colonies.

À proximité, l'arsenal de Toulon est d'abord longtemps perçu par les ports de guerre de l'Atlantique comme un cul-de-sac méditerranéen⁴⁵⁹. Mais l'ouverture en 1869 du canal de Suez est déterminante dans la reconfiguration des flux militaires et commerciaux de l'époque. Sur un plan géostratégique, l'événement est important : la Méditerranée devient subitement un lieu important de transit Est-Ouest. La position de Toulon s'en trouve alors considérablement renforcée et la ville-arsenal attire par conséquent vers elle la majeure partie des effectifs coloniaux des autres arsenaux destinés à passer outre-mer. Dans les années 1880, la politique d'expansion coloniale de Jules Ferry permet à Toulon de jouer le rôle de base logistique dans la préparation des expéditions, l'embarquement des hommes et leur transport et de devenir par la suite le port de guerre principal de l'empire colonial⁴⁶⁰. Lors de la conquête du nord de l'Indochine puis de Madagascar, toutes les troupes de marine dépendant de l'administration rochefortaise sont dirigées sur l'arsenal méditerranéen. En 1893, la relève du Tonkin est ainsi assurée par moitié par les 3^e et 7^e RIM de Rochefort en alternance avec les 4^e et 8^e RIM de Toulon⁴⁶¹. En 1898, au paroxysme de la crise de Fachoda, ce sont encore 350 hommes avec effets coloniaux, armes et munitions qui prennent passage sur le transport le *Biên Hoa*, « pour mobilisation de guerre » et « en extrême urgence » afin de rallier l'Indochine, en plus des effectifs réglementaires⁴⁶².

En profitant du matériel naval des ports parmi ceux qui comptent pour Rochefort au XIX^e siècle, la Marine permet à ses forces d'être opérationnelles à tout moment et sans restriction rédhibitoires pour l'ensemble des aires coloniales, même lors de la période révolutionnaire. Si les passages sont élargis à la Manche et surtout à la Méditerranée à partir du Second Empire, c'est avant tout grâce au chemin de fer qui rapproche les divers ports entre eux. Alors que 54 mouvements sont effectués vers les Amériques, le Sénégal et les Mascareignes depuis Rochefort dans la dernière décennie du XVIII^e siècle, ce sont 61 mouvements qui se font à partir de Marseille pour l'ensemble de l'Afrique et de l'Asie-Pacifique à la fin du XIX^e siècle. En l'espace d'une centaine d'années et parallèlement au *big switch*, le découplage logistique entre l'arsenal charentais et les ports de commerce est visiblement achevé.

458MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle*, op. cit., p. 143.

459VERSAILLES Robert, « 1857-1918 : le temps des profondes mutations », op. cit., p. 145.

460CROS Bernard et BARON Cristina (dir.), *Toulon, l'arsenal et la ville*, Paris, MNM, 2012, p. 24.

461SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N8 – DM n° 2199 du 27 septembre 1893.

462SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 1009 et n° 1010 du 11 septembre 1898.

B. L'aménagement des navires pour les passagers

Grâce aux passages effectués vers les outre-mer, la Marine s'attache donc les services des compagnies de navigation pour assurer ses liaisons. Si les navires marchands de la marine royale ont été particulièrement bien étudiés par Jean Boudriot⁴⁶³, il reste des inconnues en ce qui concerne les bâtiments spécialisés dans le transport de passagers en haute mer dans la seconde moitié du XIX^e siècle colonial. Sans rentrer dans le détail du port et de la jauge de ces derniers, il est possible d'aborder, sous l'angle particulier des « couchages », la manière dont sont accueillies à leur bord les personnes qui y sont dirigées par la Marine.

Alors que les flottes de commerce, les paquebots et la marine militaire profitent de perfectionnements fondamentaux en termes de construction, de propulsion et de salubrité, faire supporter le passage de troupes aux compagnies maritimes suppose logiquement des aménagements plus confortables pour les groupes de militaires qui montent à bord des *liners*. Il n'en est rien ou presque. Comme l'indique Jacques Frémeaux⁴⁶⁴, même à la fin du XIX^e siècle, les bâtiments ne sont encore que trop peu souvent aménagés pour les transports de soldats et, pour ces derniers, le hamac reste alors majoritairement la règle. En 1818, il est rappelé aux autorités administratives que, selon l'arrêté du 14 mai 1802, le Département de la Marine ne paye que le juste prix du hamac aux officiers qui passent aux colonies⁴⁶⁵. Chefs et subordonnés semblent logés à la même enseigne puisqu'au regard de la soumission du 19 mai 1802 pour une fourniture de 845 couvertures de laine et hamacs, ceux-ci sont en effet destinés à l'ensemble des troupes destinées à passer aux colonies selon un modèle déposé au Magasin Général du port de Rochefort⁴⁶⁶.

Les différentes règles édictées dans la première moitié du XIX^e siècle pour standardiser l'accueil des passagers sur les navires de commerce demeurent de toute évidence valables jusqu'à la fin du Second Empire. En 1831, l'imputation des dépenses des frais de passage sur les fonds coloniaux, avec indemnité de « *lit de bord* »⁴⁶⁷, pousse de nombreux passagers à se plaindre auprès de la Marine dès qu'apparaissent des négligences à leur endroit. En 1869, le manque de soins de la part du capitaine du navire l'*Ida* est signalé au Préfet maritime de Rochefort depuis Nouméa. Chargé d'effectuer un transport de l'arsenal à la Nouvelle-Calédonie, il fait placer ses passagers et leurs matelas en cale, où ils sont immanquablement atteints par l'humidité de l'océan. Cette absence de tact, qui ne manque pas d'irriter

463BOUDRIOT Jean, *Le navire marchand. Ancien Régime. Étude historique et monographique*, Paris, Éditions Jean Boudriot, Coll. « Archéologie navale française », 1991.

464FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 231.

465SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 30 du 1^{er} juillet 1818.

466SHDMR, Services administratifs (Marchés), 5E2-41 – Soumission du 19 mai 1802.

467SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – DM n° 662 du 31 octobre 1830.

l'administration qui doit alors rembourser les effets de couchage détériorés des plaignants⁴⁶⁸, montre que si le *clipper* constitue jusqu'en 1930-1940 l'ultime étape de l'évolution du navire marchand à voiles et en bois, il n'en reste pas moins un navire de fret destiné principalement aux pondéreux qui n'est plus adapté aux exigences de confort des passagers de l'époque lors des voyages lointains.

Dans cette même décennie 1860, l'essor des compagnies de paquebots à vapeur peut laisser croire que des améliorations significatives sont apportées aux conditions d'accueil des personnels de la Marine. Si la modernité du temps oblige en effet à loger les fonctionnaires, les officiers et leurs familles en cabine, pour les groupes de « simples soldats » il n'en est rien. Pourtant très liées au pouvoir politique, la *CMM*, comme d'ailleurs la *CGT*, utilisées comme des instruments de la politique de prestige impériale⁴⁶⁹, ne semblent pas juger utiles d'aménager des lieux spécifiques pour l'accueil des détachements de la Marine et de la Guerre, même lorsqu'elles sont confirmées dans leur rôle de service public en étant investies de la mission de relier la France et ses colonies à partir des années 1880. Les militaires, qui prennent régulièrement place sur les paquebots depuis 1862 pour rejoindre leur poste en Afrique et en Asie⁴⁷⁰, sont toujours astreints au couchage dans le hamac ou le matelas à même le sol vingt ans plus tard, malgré l'intensification des opérations coloniales. La fourniture à la Marine d'un transport et d'un ravitaillement fiable pour ses troupes projetées outre-mer se révèle peut-être très profitable aux compagnies, qui tirent de ces activités d'importantes ressources, mais elle se fait indéniablement au détriment des hommes.

La logique de la colonisation à moindre frais, alliée au désir d'occuper au maximum les places disponibles sur les paquebots, font que l'administration du port de Rochefort envoie régulièrement, en temps opportun, par le chemin de fer, à destination de Bordeaux et de Marseille, hamacs, matelas et couvertures destinés au couchage des détachements de militaires en partance par exemple pour l'Afrique⁴⁷¹. Avant les années 1890, les paquebots fonctionnent généralement avec deux classes, la « classe cabine » étant opposée à l'entrepont. Si l'émergence d'une classe moyenne éparse, composée entre autres pour la Marine de fonctionnaires en déplacement et de militaires en permission, permet la création d'une deuxième classe entre la première luxueuse et la troisième des émigrants, l'entrepont, apparenté à la troisième classe et qui accueille les détachements de militaires, reste très

468SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnement), 2A4-135 – Lettre n° 5 du 16 janvier 1869.

469BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, *op. cit.*, p. 337.

470SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-473 – DM n° 76 du 12 août 1862 concernant les lignes des Antilles et de l'Afrique et DM n° 102 bis du 20 novembre 1862 concernant la ligne de l'Indo-Chine.

471SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnement), 2A4-146 – Lettre n° 84 du 19 novembre 1880.

précaire jusqu'au début du XX^e siècle⁴⁷². En 1885, l'envoi en Afrique de plusieurs compagnies de la garnison du Château-d'Oléron montre comment les hommes sont soumis aux décisions administratives quant à leurs conditions de transport, très spartiates, dans des espaces-dortoirs réduits. Sur ces différents sujets, laissons maintenant la parole aux autorités rochefortaises :

« Il n'est pas question [dans votre lettre] des militaires du cadre qui doivent accompagner les 42 fusiliers et il est cependant impossible de laisser ces disciplinaires partir sans militaires gradés pour les surveiller [...]. Le département ne disposant que de 25 places à 7 francs par jour, sur chaque paquebot [...] il a fallu réquisitionner plusieurs places d'entrepont pour les 3 caporaux et 30 disciplinaires expédiés au Sénégal [...]. Des dispositions seront prises prochainement pour la création d'une 3^e compagnie destinée à servir à Madagascar, il y a donc lieu de n'expédier que le chiffre compris dans les prévisions budgétaires. »⁴⁷³

Huit mois plus tard, des places d'entrepont sont de nouveau réquisitionnées :

« Je vous informe qu'il résulte d'une entente avec l'administration des Messageries Maritimes à Paris que toutes les places d'entrepont du paquebot l'"Équateur" partant de Bordeaux le 5 octobre prochain, sont déjà retenues, mais que néanmoins il pourra recevoir la compagnie disciplinaire destinée au Sénégal, en supprimant les cabines supplémentaires pour passagers d'avant et en plaçant 60 soldats sur des matelas. »⁴⁷⁴

Ainsi, à l'image de la *Champagne*, type de paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique utilisé à la fin du XIX^e siècle, les troupes de la Marine qui partent du Havre, de Saint-Nazaire, de Bordeaux et de Marseille, sont cachées sous le « *morceau de la terre de France* »⁴⁷⁵ aux colonies qu'est le pont du paquebot. Reléguées aux extrémités de l'entrepont, dans le cas précédemment évoqué à la proue, ils sont soumis à tous les désagréments résultants des mouvements du navire. À cet égard, la préparation par les autorités anglaises de leurs bâtiments civils pour le passage des soldats de Sa majesté fait, d'après Jacques

472 RESCHE Antoine, *op. cit.*, p. 436 et 308.

473 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-755 – DM n° 55 du 24 février 1885.

474 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-755 – DM n° 327 du 25 septembre 1885.

475 DELMON Romain, *Géostratégie et diplomatie française sur les littoraux antillais et nord-américains : étude de la Division Navale de l'Atlantique-Nord, 1885-1888, op. cit.*, p. 44.

Frémeaux, l'admiration des Français lorsque les renforts anglais embarquent par exemple pour Le Cap en 1879⁴⁷⁶. Du point de vue des transports purement militaires, ce sentiment semble partagé dans les arsenaux atlantiques et méditerranéen puisqu'en 1868 déjà le Préfet maritime de Toulon transmet à son homologue de Rochefort des « *plans représentant les emménagements des transports employés par le gouvernement anglais pour les expéditions d'Abyssinie* »⁴⁷⁷. Peut-être ces plans inspirent-ils les ingénieurs des constructions navales lorsqu'ils mettent en chantier dans le port de guerre charentais deux avisos transports de troupes en 1882, la *Meurthe* étant affectée à la station locale de l'île de La Réunion et la *Durance* dans le golfe de Guinée, au large du Dahomey⁴⁷⁸. Quoiqu'il en soit, les troupes coloniales restent constamment soumises à un manque certain de considération de la part des autorités.

Enfin, le trafic, qui ne cesse d'augmenter entre la métropole et les colonies après 1860, appelle la Marine à rationaliser encore un peu plus son système logistique colonial en profitant des capacités d'emport des paquebots. Entre la France et l'Afrique notamment, des opérateurs se constituent des monopoles de fait par destination⁴⁷⁹, depuis des ports particuliers. La compagnie des Chargeurs Réunis, qui met en place des services postaux réguliers vers l'Afrique à partir de 1889, assure pour Rochefort depuis Bordeaux la desserte des ports du Sénégal, de la Côte-d'Ivoire, du Dahomey et du Gabon. La compagnie marseillaise de navigation *Fraissinet et Cie* y transporte de même les passagers tout en touchant aussi à la Guinée. Les deux exemples suivants sont significatifs. L'arsenal de Rochefort fait d'une part passer par paquebot ses soldats, son charbon et son matériel à Dakar pour les avisos coloniaux qui y sont basés⁴⁸⁰ et d'autre part envoie ses personnels médicaux et douaniers rejoindre leur poste à Conakry en les faisant embarquer à Marseille⁴⁸¹. Dans un cas comme dans l'autre, la procédure est totalement déléguée aux chefs du service colonial et à leurs référents des compagnies maritimes. Seul l'ordre est transmis par le Préfet maritime de Rochefort après que la dépêche ministérielle lui soit arrivée de Paris. L'embarquement se fait alors selon des modalités de passage qui varient peu entre le Premier Empire et la Première Guerre mondiale.

476FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 231.

477SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-134 – Lettre n° 244 du 10 juin 1868.

478PIERRE Joël, *Les constructions navales à Rochefort, Brouage, Soubise et Tonnav-Charente*, Paris, Le Croît vif, 2003, p. 60.

479DENIS Sylvie et FIQUET Nathalie (dir.), *Delmas-Vieljeux. L'histoire d'une compagnie maritime rochelaise*, La Crèche, Geste éditions, 2016, p. 140.

480SHMDR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 23 du 23 octobre 1902.

481SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-920 – DM n° 106 et n° 297 des 13 mai et 11 novembre 1897.

C. La mise à disposition des places de passagers

Dans le monde du XIX^e siècle, l'Europe en pleine expansion coloniale et exploitation économique du monde met en place des liaisons maritimes sûres entre tous les continents. Les enjeux militaires, économiques et culturels se partagent ainsi entre d'un côté la marine marchande et les compagnies de navigation et de l'autre la Marine. La vitesse, la régularité et les traversées fixes sont des atouts qui permettent à la navigation à voiles avec les trois-mâts et à vapeur avec les paquebots de capter de nouveaux trafics⁴⁸². Si les transports de passagers sont le plus souvent assurés par des navires civils spécialement nolisés et fournis par des armateurs, puis par des compagnies maritimes dont les navires sont réquisitionnés ou loués selon des modalités qui restent à étudier⁴⁸³ ; en ce qui concerne le cas de Rochefort, c'est bien la pratique de la réquisition qui est la plus usitée. Un point commun ressort en effet entre tous les types de navires : la mise à disposition, pour la Marine et selon conditions, de « *places de passagers* ».

La difficulté pour les navires de commerce de rejoindre les colonies lors des conflits révolutionnaires oblige ainsi parfois la Marine à faire embarquer sur ses propres bâtiments de guerre, en plus des militaires, les civils. En 1800, il est par exemple ordonné que la frégate de 12 l'*Embuscade*, puisqu'elle est déjà armée à Rochefort pour La Réunion, soit aménagée en transport de passagers et que chaque place soit prise⁴⁸⁴. L'entrepont doit alors être disposé de manière à ce qu'on puisse y loger 200 hommes avec femmes et enfants et la cale doit être transformée en poste pour accueillir les malades. Les autorités de l'administration portuaire doivent fournir à l'équipage et aux voyageurs la quantité de vivres, de biscuit et d'eau-de-vie nécessaires équivalente à une traversée de six mois tandis que le ministère demande aussi à ce que le commandant du navire soit un officier expérimenté ayant déjà navigué sur les côtes d'Afrique et dans l'Inde. Neuf décennies plus tard, la Marine doit encore tenir compte des diverses demandes d'embarquement pour le Tonkin afin de réduire au maximum les coûts du transport. En 1892, elle s'oblige à utiliser la totalité des 524 places disponibles à bord du navire le *Colombo* spécialement affrété à Toulon en y faisant embarquer les militaires, les familles des officiers mais aussi tous les civils désireux de séjourner au nord de l'Indochine⁴⁸⁵.

En ce qui concerne les réquisitions de places sur les navires de commerce ordonnées par l'État, les marchés passés avec les fréteurs, conservés dans les archives du port de Rochefort,

482CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André et PÉRON François (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 469.

483FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 230.

484SHDMR, Commandement de la Marine (Ports), 2A2-5 – DM n° 5 du 31 décembre 1800.

485SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N4 – DM n° 252 du 10 mars 1892.

livrent un aperçu détaillé. C'est l'arrêté du 16 juin 1802 et repris en 1815 qui pose les bases des conditions de mise à disposition des places de passagers pour la première partie du siècle. Il oblige alors « *les armateurs des navires partant pour les colonies françaises à fournir au gouvernement deux places de passagers par cent tonneaux de port* ». Le Préfet maritime doit par conséquent transmettre « *l'avis de l'époque présumée du départ de chaque navire en armement pour les colonies, avec mention du nombre de places de passagers éligibles pour le gouvernement, à raison du tonnage* »⁴⁸⁶. Près de trente ans plus tard, lorsque des passagers embarquent pour les Antilles à bord du vapeur à roues le *Gomer*, les conditions semblent toujours les mêmes, sauf en ce qui concerne la « ration de mer ». Alors gracieusement délivrée par l'administration pour la subsistance de chaque passager sous Napoléon I^{er}, c'est maintenant la Marine qui reçoit des instructions relatives au paiement par son administration de l'indemnité de frais de nourriture des passagers⁴⁸⁷.

En 1865, le traité conclut entre la Marine et Adolphe Ménier, demeurant à Paris, pour les passages entre Bordeaux et les colonies de la Nouvelle-Calédonie et de Tahiti peut aussi être pris en exemple⁴⁸⁸. Rédigé selon un modèle établi en 1847, le document présente sous forme d'un cahier des charges les conditions particulières relatives à l'adjudication du transport régulier de passagers, de vivres et de matériels à effectuer trois fois par an à dates fixes pendant trois ans entre la métropole et les établissements du Pacifique. Composé de vingt-neuf articles, il expose les modalités d'expédition pour le compte de l'administration de la Marine en prenant en compte les destinations ainsi que les trajets intercoloniaux dans l'Océanie, la direction des voyages par la voie du cap Horn ou du cap de Bonne-Espérance, la nature des transports, le type d'unités, les quantités et le prix de l'unité en nombre ou tonneau.

Passé dans le cadre du service colonial, le marché insiste particulièrement sur le fait que la Marine « *se réserve le droit de refuser tout navire qui ne serait pas reconnu présenter toutes les conditions désirables de sûreté et de navigabilité, et qui, dans le cas où des passagers devraient être embarqués, n'offrirait pas les aménagements convenables* ». De fait, une commission nommée par le chef du service de la Marine au port de Bordeaux est chargée de l'inspection de chaque navire utilisé pour le transport. Cette procédure en dit beaucoup sur le saut qualitatif et rationnel réalisé par la Marine, devenue plus exigeante avec les armateurs, dans le cadre de sa logistique coloniale depuis la fin du XVIII^e siècle. Les voyages de Bordeaux à l'océan Pacifique devant s'effectuer sans escale, le bien-être des passagers fait donc partie des priorités de l'autorité navale, qui impose aux frêteurs le respect de délais.

486SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 – DM n° 59 du 30 avril 1815.

487SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-319 – DM n° 14 du 4 avril 1843.

488SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-502 – DM n° 116 du 7 décembre 1865.

Enfin, la réquisition est aussi d'ordre individuel quand le besoin outre-mer se fait pressant. En 1883, le ministre de la Marine demande ainsi directement à celui des Postes et Télégraphes « l'établissement d'une réquisition pour l'embarquement sur le paquebot du 25 novembre courant, de M. de Biran, médecin de 2^e classe appelé à servir au Tonkin » et donne l'ordre de « [...] le faire diriger en temps utile sur le port de Marseille où il devra être rendu la veille »⁴⁸⁹.

Si Rochefort demeure une « terre d'escale »⁴⁹⁰ jusqu'au dernier quart du XIX^e siècle, il est manifeste, à travers ces deux exemples, que l'arsenal externalise presque entièrement son service colonial dans les ports de commerce où la Marine puis la Guerre placent du personnel référent. Lorsque des passages sont réservés sur un paquebot à Bordeaux pour les troupes de Marine et réquisitionnés pour les disciplinaires destinés à la Martinique et à la Guyane, le sous-intendant et le commissaire colonial du Service des transports sont chargés de contrôler les mouvements entre les villes où les troupes coloniales tiennent garnison et leur port d'embarquement. Ils s'occupent alors de la délivrance des ordres de transport et des bons de chemins de fer aux militaires et à leur familles qui partent de Rochefort et d'Oléron⁴⁹¹.

À côté des bâtiments du commerce et des *liners*, une place peut donc être faite aux transporteurs militaires. Du local à l'étranger, ils s'avèrent nécessaires au bon fonctionnement de la logistique coloniale. Frégate, flûte ou gabare, chaque type de navire constitue une composante indispensable de la flotte de transport de la Marine. La documentation révèle à de multiples reprises le signe tangible de la participation de bâtiments de guerre aux mouvements entre l'arsenal charentais, les ports de départ atlantiques et méditerranéens et les colonies.

2. Des flûtes et gabares aux paquebots

A. Les types de transporteurs de la Marine

En mettant de côté les navires de charge de la Royale du début du XIX^e siècle d'une part et les bateaux affrétés au commerce d'autre part, les mouvements indiquent que les bâtiments spécialisés dans le transport des passagers comptent pour 70 % de l'effectif total. À mesure que la Marine se dote à partir du Second Empire de ses propres navires de transport spécialisés et qu'apparaissent les paquebots, le recours à l'affrètement chute brutalement⁴⁹².

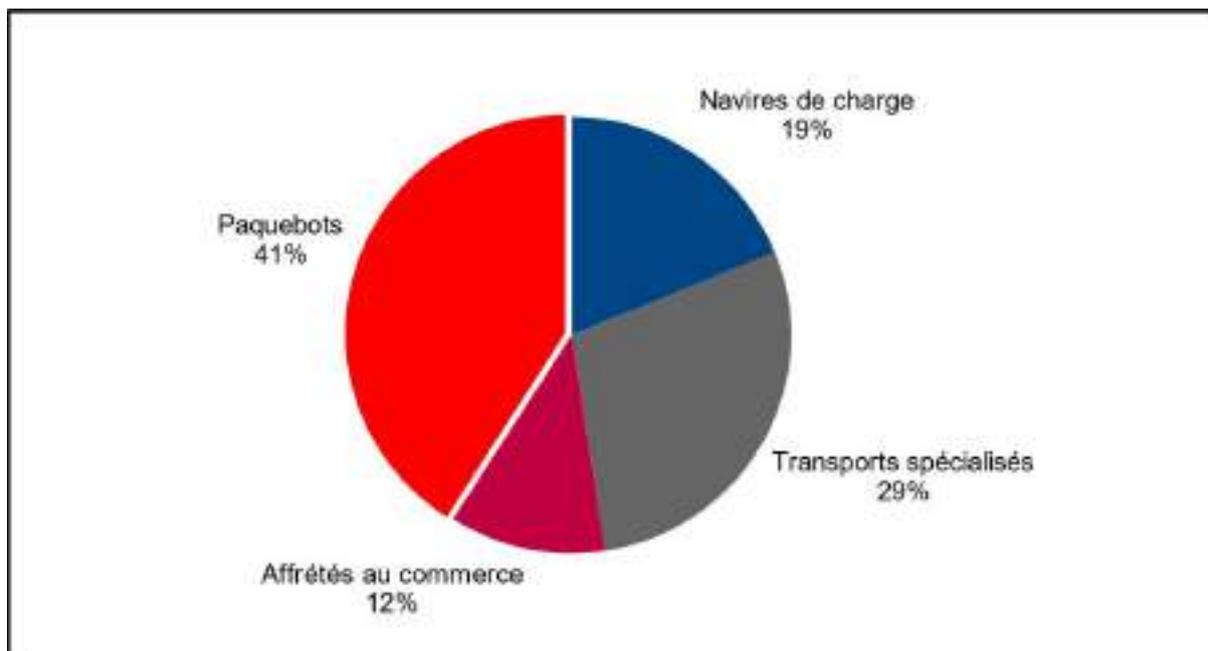
489SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 431 du 10 novembre 1883.

490MARTIN Sébastien, « Partir au nom du Roi. Le voyage transatlantique sur les navires de guerre au XVIII^e siècle », dans HRODEJ Philippe et MICHAUD Marie-Christine (dir.), *Entre mer et ciel. Le voyage transatlantique de l'Ancien au Nouveau Monde (XVI^e-XXI^e siècle)*, Rennes, PUR, 2015, p. 121.

491SHDMV, Troupes coloniales (Organisation des troupes coloniales), 7N-78 – DM n° 2114 du 12 juin 1901.

492D'après les mouvements répertoriés et selon DEMERLIAC Alain, *La Marine de la Révolution. Nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, Paris, Éditions Oméga, 1999 ; *La Marine du Consulat et du Premier Empire. Nomenclature des navires français de 1800 à 1815*, Paris, Éditions ANCRE, 2003 ; *La Marine de la*

GRAPHIQUE 19 – Types de transporteurs civils et militaires utilisés par la Marine.



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

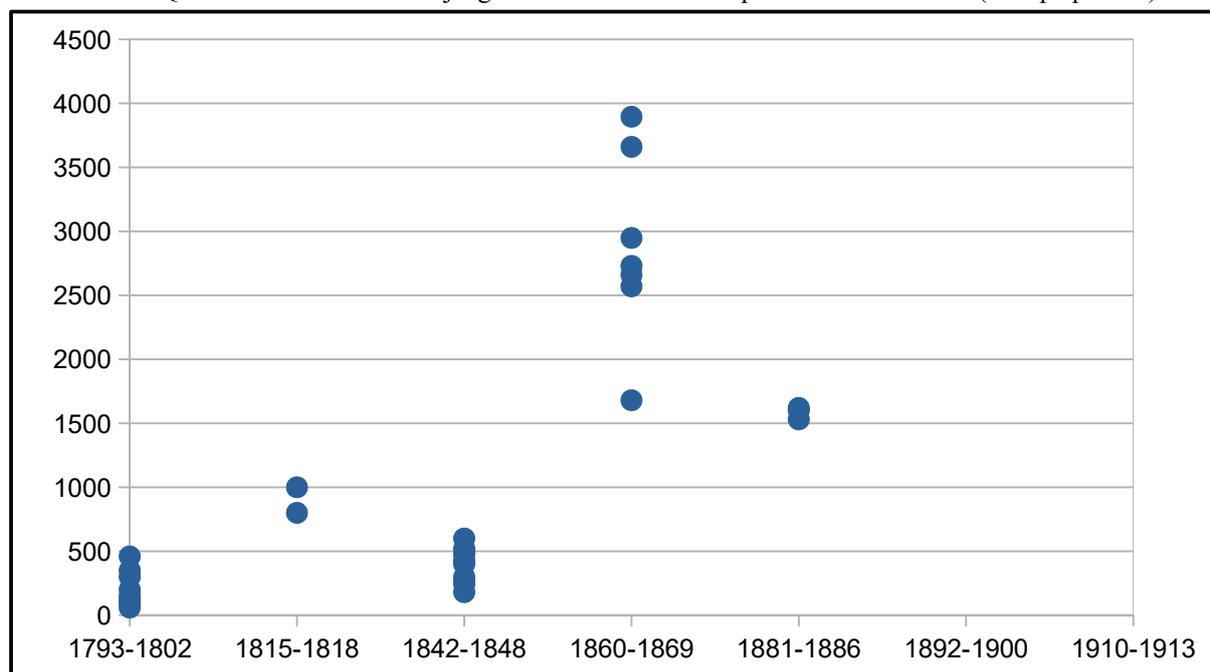
La priorité étant donnée, dans les arsenaux, à la construction, à l'entretien et à l'armement des bâtiments à vocation offensive, le lancement d'une partie des 29 % des navires de transport spécialisés mis en mouvement est par conséquent sous-traitée aux chantiers navals civils. Si les transports ayant pour port d'attache Rochefort constituent 21 % des mouvements, c'est Toulon qui est de loin le premier pourvoyeur de transports-mixtes à destination des trois aires coloniales avec 50 % des mouvements répertoriés, suivi de Brest à seulement 8 % tandis que les arsenaux de Lorient et de Cherbourg sont très en retrait avec 2 % chacun. Le détail des données montre à quel point le port de guerre méditerranéen devient celui de la flotte coloniale à partir du Second Empire et comment Rochefort y externalise son service colonial.

L'importance des acquisitions de navires de transport lourds indique aussi combien la Marine a besoin du secteur privé pour être soutenue dans ses entreprises impériales et coloniales. Les cas particuliers de Bordeaux, Saint-Nazaire et Nantes – avec 17 % des mouvements de transport – montrent assez bien que ces commandes interviennent dans leur grande majorité en temps de guerre, notamment lors de la guerre de Crimée puis des conflits avec la Chine. Si le secteur privé est sollicité de cette manière, c'est pour rapidement doter la Marine de capacités d'emport qui lui font défaut alors que la situation internationale l'exige. De même, elle prouve comment les décisions prises par l'État – ce dernier est omniprésent

Restauration et de Louis-Philippe 1^{er}. Nomenclature des navires français de 1815 à 1848, Paris, Éditions ANCRE, 2007 ; *La Marine de la Deuxième République et du Second Empire. Nomenclature des navires français de 1848 à 1871*, Paris, Éditions ANCRE, 2013.

dans le domaine de la construction navale depuis la fin du XVIII^e siècle⁴⁹³ – influent sur le choix du type de navires.

GRAPHIQUE 20 – Évolution de la jauge en tonneaux des transporteurs de la Marine (hors paquebots).



Source : SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-28 à 100, d'après sondage dans les devis.

L'analyse croisée des tonnages des transporteurs utilisés dans le cadre du service colonial permet d'aller plus loin. Elle révèle comment s'accélère la colonisation à mesure qu'augmente les possibilités d'export des navires. Jusqu'à la fin de la Monarchie de Juillet, les navires de charge de la Marine et les bâtiments du commerce affrétés jaugent entre 250 et 800 tonneaux. Sous le Second Empire, la faculté qu'ont les ingénieurs de la marine militaire à diminuer le poids des navires, en même temps que d'accroître leur volume, conduit au doublement puis au triplement des capacités d'export des approvisionnements, des animaux et des passagers. La révolution technique est toute aussi importante dans la marine marchande, où les avantages de l'adoption de la vapeur et de l'hélice sur les grandes lignes de navigation se font ressentir.

Lorsqu'au milieu du siècle commence à se manifester un début de spécialisation dans le transport maritime, le directeur du port de Bordeaux, dans un rapport de 1847, analyse la situation de la marine marchande. Il fait ainsi la distinction entre les riches négociants qui possèdent des navires, accessoires indispensables qui transportent les marchandises de leurs propriétaires et des autres ; et les armateurs qui mettent leurs bâtiments à la disposition de tous et les expédient indifféremment vers tous les points du globe⁴⁹⁴. C'est cette dernière

493 ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, vol. 1, 1993, p. 354.

494 BARAK Michel, « L'armement marseillais dans la seconde moitié du XIX^e siècle », *Revue d'histoire moderne*

catégorie qui, dans le cas des *Messageries Maritimes* notamment, résulte de la conjonction de la volonté de l'État de concéder à une société privée les services maritimes postaux d'une part, de la volonté de diversifier les activités de la société de roulage des *Messageries Nationales* d'autre part⁴⁹⁵, ces deux raisons permettant d'offrir au gouvernement français un nouvel instrument pour son armée et à la Marine, le nouvel outil qui va lui permettre de soutenir sa logistique. Constituant jusqu'à 41 % des mouvements répertoriés entre la France et les colonies, les paquebots exigent un investissement très important en moyens de navigation et nécessite en conséquence d'utiliser au maximum la place disponible à bord de ceux-ci⁴⁹⁶. La Marine va alors fournir aux compagnies une bonne partie de leurs voyageurs en vertu des obligations réglementaires signées entre l'État et par exemple la *CMM* en 1852, en ce qui concerne les passagers et la flotte elle-même⁴⁹⁷.

Dès l'instant où les autorités rochefortaises peuvent faire embarquer leurs personnels sur des paquebots mis à disposition, l'utilisation de transports militaires, aux capacités somme toute limitées comparées aux bâtiments des compagnies de navigation, se réduit. Après 1870, les paquebots les plus petits jaugent 3 000 tonneaux⁴⁹⁸, soit le double des navires de transport militaires encore utilisés au port de Rochefort. Au début des années 1890, la *Champagne* jauge près de 7 000 tonneaux⁴⁹⁹. En un demi-siècle, le volume des paquebots décuple. La Marine saisit donc l'opportunité d'utiliser à son profit cette flotte de transport spécialisée.

B. Les spécificités des navires de charge de la Marine

Les navires de charge, qui représentent 19 % des bâtiments contribuant à la logistique du service colonial, symbolisent la continuité entre le XVIII^e siècle et la première moitié du XIX^e siècle. Bien qu'ils aient avec les navires de commerce la même vocation de transport, ces unités de la flotte des colonies se distinguent par des caractéristiques nautiques sensiblement différentes, et surtout par leur appartenance aux effectifs de la Marine. Les noms qui leur sont donnés sont d'ailleurs souvent révélateurs de leur vocation, qu'il s'agisse de la *Nourrice*, de la *Pourvoyante*, de l'*Africaine* ou encore de l'*Éléphant*. Encore appelés « bâtiments de servitude » sous le Second Empire, ils sont alors affectés au transport du matériel destiné aux

et contemporaine, n° 3, juillet-septembre 1982, p. 474.

495BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, *op. cit.*, p. 20.

496ADAM Paul, « Les conditions techniques du transport maritime de passagers », dans MIÈGE Jean-Louis, *Navigation et migrations en Méditerranée*, Paris, CNRS Éditions, Coll. « Hors collection », 1990, p. 367.

497BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, *op. cit.*, p. 118-122 et p. 152. Les nombreuses conventions signées sous le Second Empire montrent que les paquebots-poste sont considérés comme les auxiliaires de l'armée.

498BODART Benoît, *op. cit.*, p. 158.

499RESCHÉ Antoine, *op. cit.*, p. 49.

colonies⁵⁰⁰. Ils font aussi office de « magasins flottants » voire de navires d'exploration, à l'instar des flûtes et gabares le *Rhône* et la *Durance* entre Rochefort, la Chine et la Guyane de 1818 à 1820 ou encore de la gabare la *Coquille* qui embarque des médecins de marine rochefortais pour son voyage de circumnavigation de 1822 à 1825⁵⁰¹.

Pour désigner les navires de charge, les termes « flûte » et « gabare » sont constamment utilisés dans le cadre du Service colonial. Ce n'est qu'après la Restauration qu'ils disparaissent progressivement pour ne laisser place qu'au terme généraliste « transport », ce dernier n'ayant alors plus rien à voir avec les bâtiments de servitude issus du siècle précédent. De même, les « gabares de haute mer » encore en activité sous la Monarchie de Juillet comme par exemple la *Sarcelle* et l'*Allier* qui jaugeant l'une et l'autre 520 et 300 tonneaux⁵⁰², disparaissent définitivement par la suite pour ne laisser place qu'aux « gabares plates » utilisées dans les ports à charger et décharger les navires⁵⁰³. Généralement plus modestes que les flûtes, les gabares n'en demeurent pas moins utilisées en nombre pour transporter du ravitaillement destiné aux colonies américaines et africaines les plus éloignées. Parfois, il arrive que la capacité d'emport des flûtes, près de deux fois supérieure à celle d'une frégate⁵⁰⁴, soit surestimée. À plusieurs reprises, la Marine fait par conséquent appel à des gabares pour seconder ses flûtes qui ne peuvent prendre tout l'approvisionnement prévu. À ce titre, l'expédition des Mascareignes de 1817 illustre la complémentarité voire l'interchangeabilité entre les flûtes et les gabares, comme l'évoque le Préfet maritime lors des préparatifs :

« L'intendant m'a annoncé que la flûte la Normande ne pourrait recevoir à son bord qu'environ 230 à 240 tonneaux, de l'approvisionnement général destiné pour l'île de Bourbon ; et qu'il lui resterait, ainsi, 50 tonneaux à expédier, sur les 280 tonneaux demeurés dans le port de Rochefort [...] L'intendant pensait qu'il serait économique de les charger sur un bâtiment du commerce ; mais que, dans le cas où l'on enverrait à l'île de Bourbon une gabarre-écuries, pour ses communications avec Madagascar, il vaudrait encore mieux que cette gabarre vienne prendre à

500SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 165 du 29 décembre 1860.

501LAMAISON Denis, « Libres mais "réduits presque à l'esclavage" : histoire des premiers engagés chinois de Guyane française (1819-1835) », *Mémoire(s), identité(s), marginalité(s) dans le monde occidental contemporain* [En ligne], n° 19, 2018, mis en ligne le 12 décembre 2018, consulté le 18 décembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/mimmoc/3033> ; MORGAT Alain (dir.), *Le tour du monde de la Coquille*, Paris, Éditions du Gerfaut, 2005.

502SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-333 – DM n° 84 du 28 novembre 1845 ; JOËL Pierre, *op. cit.*, p. 53.

503SHDMR, Construction navale (Marchés), 2G1-23 – Rapport du 6 octobre 1840 concernant l'entretien des bâtiments en construction, à flot et désarmés au port de Rochefort. Les gabares *Bucéphale* et *Licorne*, qui jaugeant 300 tonneaux et la gabare de servitude *Baleine*, qui jauge 550 tonneaux, croisent ainsi à l'arsenal, sur la Charente et dans la rade de l'île d'Aix une dizaine de gabares pontées et plates de port jaugeant moins de 50 tonneaux.

504MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 145.

En 1785, lorsque le ministre de la Marine demande à Brest, Toulon et Rochefort de déterminer « *les meilleures proportions pour une flûte destinée aux transports aux colonies* », il fait adopter, avec la *Normande*, un seul type de flûte de 800 tonneaux, construite sur la base des frégates de 18 de l'ingénieur Pierre-Alexandre Forfait⁵⁰⁶. Ce type de flûte, qui présente donc un profil assez proche de celui des frégates, soutient la reprise royale du ravitaillement des colonies. Donnant de fait à la flotte coloniale de Rochefort un aspect éminemment XVIII^e siècle après la parenthèse napoléonienne, elle symbolise – malgré la perte de Saint-Domingue et de l'île de France – le maintien de l'empire colonial français. Comme l'expose Jean Boudriot, d'une manière générale⁵⁰⁷, la marine en bois uniformisée du premier XIX^e siècle utilisée par les autorités rochefortaises aux colonies reste dans la stricte continuité de la marine de la fin de l'Ancien Régime.

Ainsi, lorsque la flûte la *Normande* navigue vers les Indes en 1817 puis vers la Guyane en 1818, elle côtoie également des unités de guerre elles-mêmes transformées en flûtes. Mise à l'eau en 1798 et « armée en flûte » en 1801 et en 1815 pour ravitailler l'île Bourbon, la frégate de 18 l'*Africaine* « *gouverne très bien, plie peu sous voiles* » tandis que « [les] *mouvements de tangage sont doux et ceux de roulis lents et réguliers* ». Elle n'est de plus « *ni lâche ni ardente et vire de bord vent devant et vent derrière très bien* »⁵⁰⁸. Ce type de navire représente parfaitement cette génération de bons bateaux nouvellement soumis à la standardisation, appliquée d'abord aux flûtes de commerce puis aux navires de guerre⁵⁰⁹.

Si ce descriptif est valable pour les flûtes et les gabares issues du XVIII^e siècle, il n'est plus de mise après 1860 quand plus de la moitié des unités mises en liaison avec les colonies n'ont plus aucun lien avec le modèle de la frégate type Forfait-Sané utilisé comme base de construction. L'introduction de la propulsion à vapeur et de l'hélice en lieu et place du vent et des voiles modifie profondément le profil de la flotte coloniale. Entre 1855 et 1870, les transports mis à l'eau selon les plans Guesnet-Huin constituent de formidables exemples de

505SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – DM n° 15 du 14 février 1817. La gabare-écuries dont il s'agit est l'*Alouette*, qui rallie effectivement par la suite Rochefort depuis Lorient en lieu et place du navire de commerce évoqué.

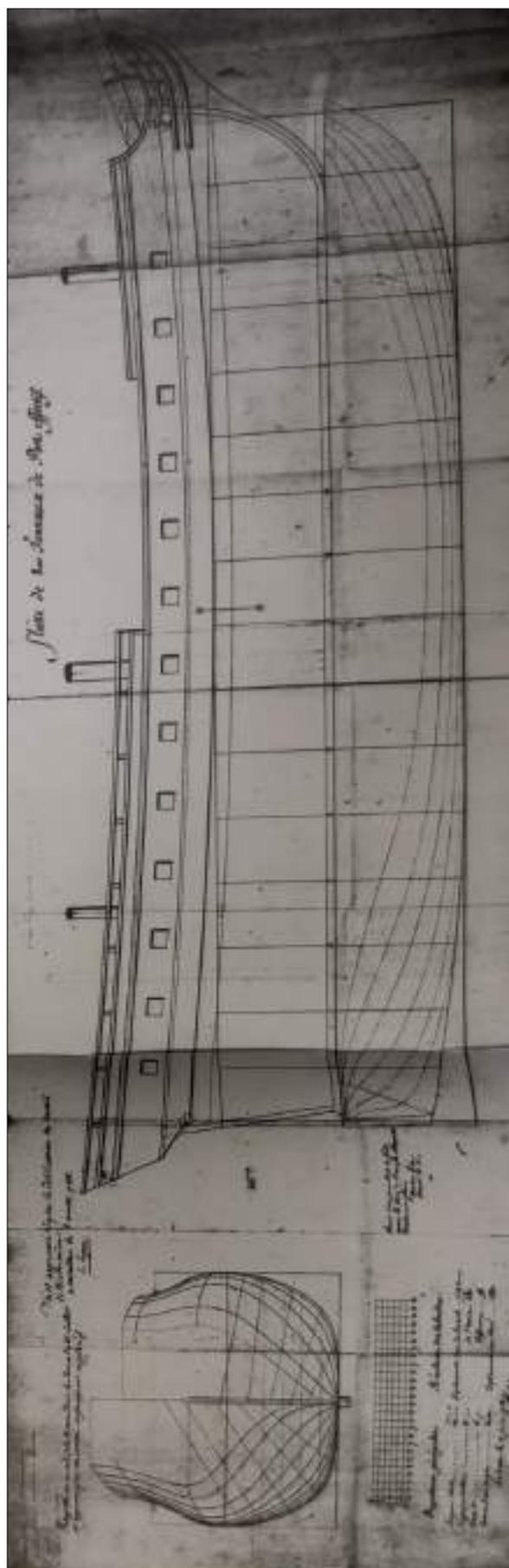
506BOUDRIOT Jean, *op. cit.*, p. 228, 232-233 et 238.

507BOUDRIOT Jean, « Vaisseaux et frégates sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », dans PEDRONCINI Guy et MEYER Jean (dir.), *Marine et technique au XIX^e siècle*, Paris, SHM / IHCC, 1988, p. 65-66 et p. 80.

508BOUDRIOT Jean, *La frégate. Étude historique, 1650-1850*, Paris, Éditions ANCRE, Coll. « Archéologie navale française », 1992, p. 136.

509MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 149.

FIGURE 11 – Coupe longitudinale de la *Normande* construite sur base des frégates de 18.



Source : BOUDRIOT Jean, *Le navire marchand. Ancien Régime, op. cit.*, p. 232-233.

construction. L'introduction de la propulsion à vapeur et de l'hélice en lieu et place du vent et des voiles modifie profondément le profil de la flotte coloniale. Entre 1855 et 1870, les transports mis à l'eau selon les plans Guesnet-Huin constituent de formidables exemples de plates-formes polyvalentes. Tour à tour utilisées en tant que ravitailleurs, navires-hôpitaux, transports-écuries, de troupes et de condamnés, ils peuvent cumuler l'intégralité des fonctions à l'image de la *Seudre* lors de ses missions en Afrique des années 1870 à 1900. Côté civil, les paquebots des compagnies de navigation offrent des services tout à fait comparables et de ce fait, une importance toute particulière doit leur être accordée pour comprendre la logistique coloniale de Rochefort notamment dans la seconde moitié du XIX^e siècle et à la Belle Époque.

C. Les transporteurs du Service colonial de Rochefort

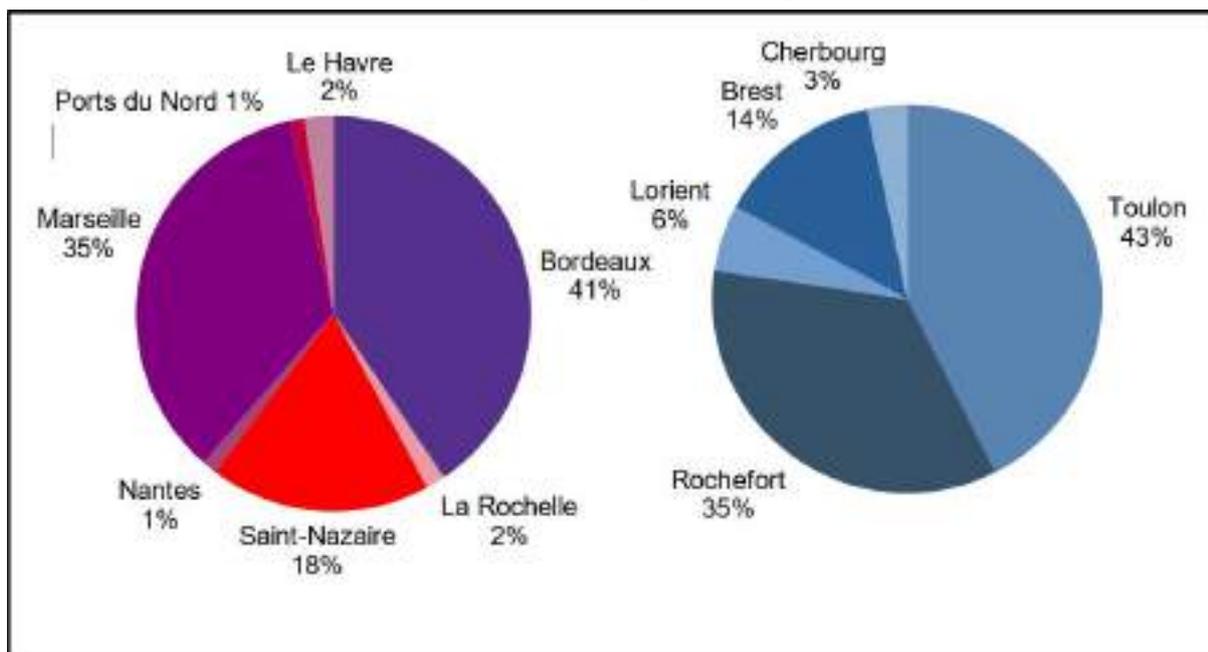
L'analyse de la navigation des bâtiments de transport montre que le service colonial de Rochefort s'appuie pour une large part sur la marine marchande puis les compagnies maritimes, jusqu'à parfois 100 % lors des relèves de garnison sous la Restauration⁵¹⁰ ou à l'occasion des expéditions coloniales comme celle de Madagascar entre 1894 et 1896. Si le profil des transporteurs utilisés pour le soutien aux colonies est assez proche de celui des bâtiments de transport dans leur ensemble, il présente néanmoins quelques particularités liées aux nécessités de la logistique coloniale, en partie externalisée dès le début du XIX^e siècle.

Dès la Restauration, la part des constructions navales locales spécifiquement dévolues au ravitaillement des possessions et au transport de passagers ne correspond ainsi plus aux besoins exprimés outre-mer. Une unique flûte de 1 000 tonneaux est mise à l'eau en 1814 tandis que dans les 35 années qui suivent, ce sont seulement deux gabares de haute mer et quatorze bricks jaugeant au maximum 500 tonneaux – tel le *Fabert* armé en 1836 et qui fait naufrage dans la mer des Antilles en 1838⁵¹¹ – qui sont lancés à l'arsenal de Rochefort. Cette réalité n'est pas étonnante, compte tenu de la situation coloniale d'alors. La paix continue depuis 1815 entre la France et la Grande-Bretagne et l'absence de nouveaux rivaux n'obligent plus la Marine à déployer des moyens offensifs depuis la Charente pour protéger son ravitaillement. Dans un souci d'économie, les ports de commerce peuvent donc s'en charger.

510SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N3 – « Extrait de la répartition arrêtée par monsieur le commandant de la Marine concernant les troupes passagères qui doivent embarquer sur les bâtiments de commerce destinés pour les colonies de la Martinique, de la Guadeloupe, de Cayenne et du Sénégal », le 29 octobre 1825.

511SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-311 – DM n° 35 du 28 juin 1842.

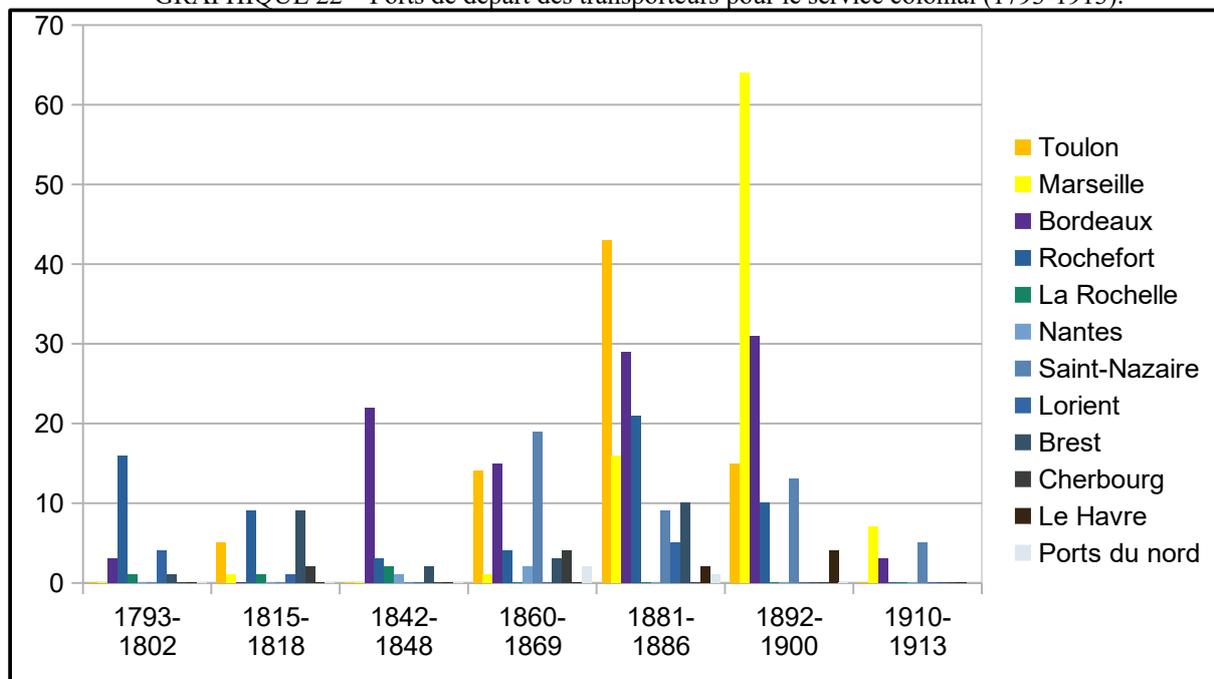
GRAPHIQUE 21 – Ports et arsenaux d’origine des transporteurs du Service colonial.



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

De ce point de vue, Bordeaux avant 1860 et Marseille après se partagent à plus de 75 % le transport du service colonial. En ce qui concerne les ports de guerre, si l’arsenal de Rochefort garde son importance sous la Révolution puis la Restauration, les mouvements indiquent que celui de Toulon le supplante au mitan du siècle, ce qui confirme encore une fois le *big switch*.

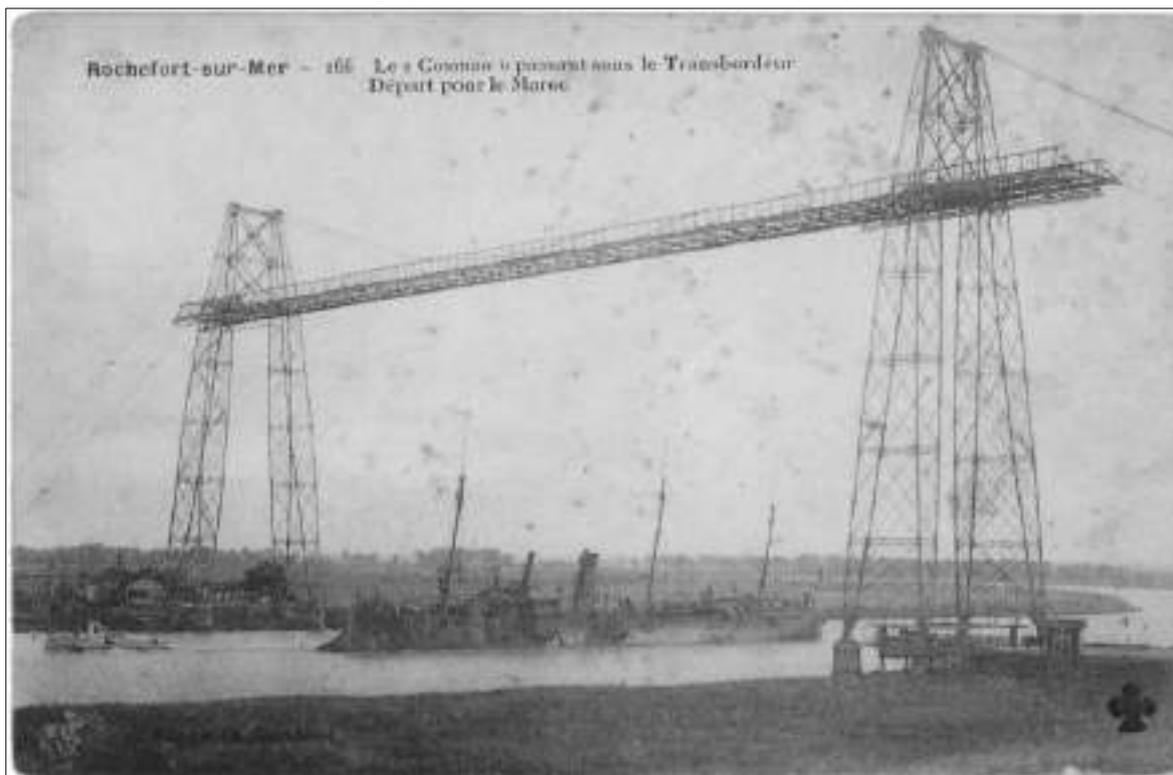
GRAPHIQUE 22 – Ports de départ des transporteurs pour le service colonial (1793-1913).



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

Césure s'il en est, le Second Empire renouvelle en partie l'horizon maritime de Rochefort puisque c'est à cette période que l'Empire colonial est multiplié par deux. Il est significatif de constater que sous Napoléon III, le Service colonial s'externalise dans sa quasi-totalité en direction des ports de commerce. C'est en effet en ces lieux que se trouve le potentiel de charge le plus important pour la Marine, partagé entre paquebots des grandes lignes subventionnées par l'État (*CMM* et *CGT*) et d'autres compagnies de navires marchands. À partir de la décennie 1860, l'extension du domaine colonial nécessite un soutien logistique accru et régulier. Les flûtes utilisées dédiées Service colonial ayant disparu, les paquebots des compagnies maritimes prennent le relais. Le tournant du XX^e siècle constitue à cet égard le stade terminal de la mutation de la flotte rattachée à Rochefort. Mis à part les départs des condamnés depuis les îles d'Aix ou de Ré, sa part dans les mouvements globaux est réduite à la portion congrue. L'embarquement de passagers sur un navire en partance – non plus de l'arsenal mais bien du port de commerce – comme le *Cosmao*⁵¹², s'avère alors exceptionnel.

FIGURE 12 – Le remorquage du croiseur *Cosmao* avant son départ pour Casablanca en 1913.



Source : SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Cartes postales), 100S4 – CP n° 30.

Avec 12 % des mouvements répertoriés, les navires affrétés au commerce constituent au XIX^e siècle la dernière catégorie de transporteurs – hors navires de guerre – utilisés par la Marine dans le cadre du Service colonial, loin derrière les paquebots déjà évoqués. Toutefois,

⁵¹²SHDMR, 100S-7 – Cartes postales, le « Cosmao » (croiseur de 3^e classe à barquette).

elle n'est pas négligeable dans la mesure où les bâtiments marchands affrétés permettent d'expédier à moindres frais des groupes d'hommes et des petites cargaisons sans avoir à aménager une unité de guerre tout en profitant de la vitesse des trois-mâts partant aux îles.

L'externalisation du Service colonial commence dès le Consulat, lorsque le port de commerce de Bordeaux est préféré à celui de Rochefort pour ravitailler Saint-Domingue : « *Il est de l'intérêt de la République que l'administration remplisse ses engagements envers les armateurs afin de maintenir la confiance et de s'assurer les ressources qu'offrent le commerce pour les expéditions coloniales* »⁵¹³. De fait, une fois les colonies officiellement récupérées au moyen d'unités de guerre et de charge de la Marine, c'est aux possesseurs bordelais de navires de commerce que Rochefort délègue l'approvisionnement des colonies, notamment antillaises et sénégalaises. Avant chaque départ, une commission dirigée par un contrôleur de la Marine missionné par le Préfet maritime s'assure que le bâtiment est en bon état « *et convenablement armé pour transporter le chargement que la Marine à l'intention de lui confier* »⁵¹⁴. À l'autre extrémité du siècle, c'est le manque de places sur les paquebots en partance de Marseille qui oblige exceptionnellement l'administration de la Marine à faire affréter pour un contingent de troupes de marine attendu dans l'océan Indien le paquebot *Ava* et à confier l'inspection de ce dernier au chef du Service colonial en poste au port phocéén⁵¹⁵. Ces exemples témoignent ainsi de toute l'attention que porte la Marine aux vecteurs logistiques. Enfin, les navires qui proviennent de Saint-Nazaire sont des affrétés utilisés dans le cadre du transport des condamnés sur lesquels sont toujours embarqués des cargaisons et des passagers.

Au final, si l'on additionne les catégories des bâtiments du commerce et des paquebots d'une part et les navires de charge et transports spécialisés appartenant à la Marine d'autre part, il en ressort que cette dernière s'appuie en majorité – à 53 % – sur les capacités des ports de commerce. En misant sur les services que peuvent rendre les armateurs de la marine marchande, la Marine fait le choix de se doter d'un nombre finalement limité de transports. L'évolution postérieure à la guerre de Crimée est en cela représentative de l'importance prise dans les circulations par les grands *steamers*. Mais outre ces derniers et les trois-mâts, la Marine compte également sur ses bâtiments de guerre pour étoffer son outillage logistique.

513SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-25 – « Rochefort – Extrait du registre des délibérations du conseil d'administration du 5^e arrondissement maritime » du 4 septembre 1802.

514SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-9 – « Procès-verbal de visite du navire du commerce la *Jeune Zélie* », le 11 novembre 1845.

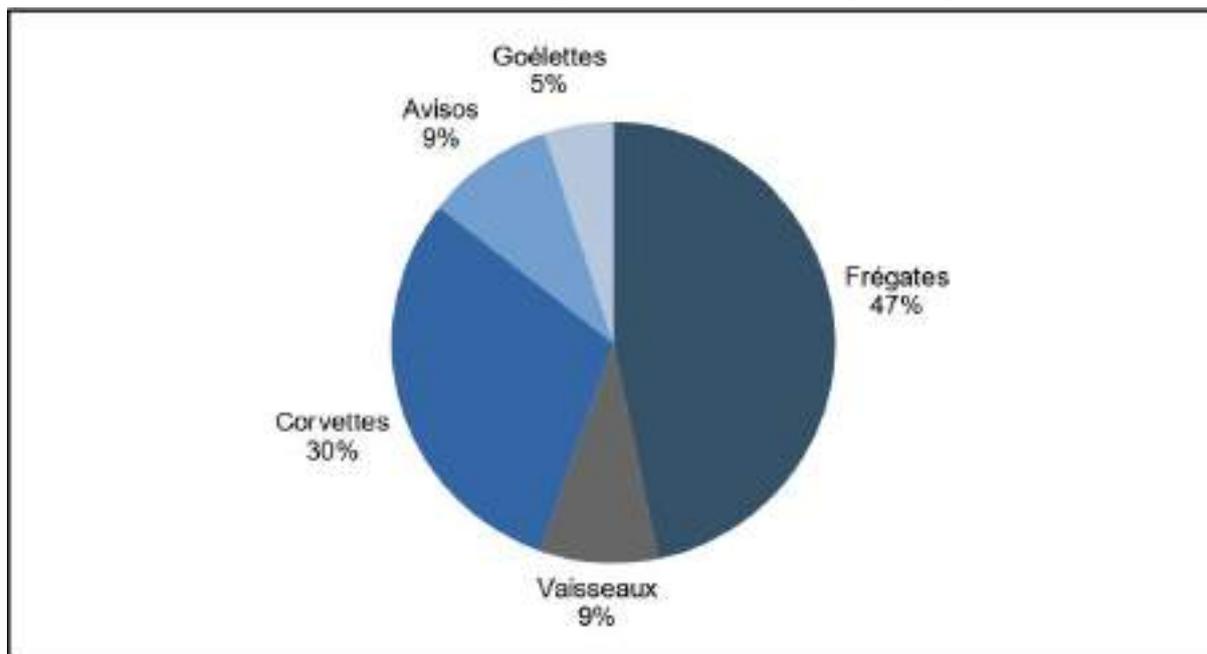
515SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N10 – DM n° 366 du 11 avril 1895.

3. Les navires de guerre de la logistique coloniale

A. Les types d'unités navales en liaison avec les colonies

Les bâtiments de guerre de la Marine dédiés aux colonies, qui comptent pour 40 % des mouvements répertoriés, constituent en valeur absolue la première catégorie. Toutefois, lorsqu'elle est comparée à l'ensemble des navires de transport – qu'ils appartiennent à la marine de guerre ou à la marine marchande civile – cette catégorie passe en seconde position. Mises à la disposition des autorités maritimes pour embarquer du fret ou des passagers à l'instar des flûtes et des paquebots, ces unités restent avant toute chose des vecteurs à vocation guerrière. L'ensemble présenté ici correspond – canonnières et sous-marins mis à part – à un regroupement fondé sur la composition de la flotte de guerre du Second Empire destinée aux expéditions lointaines⁵¹⁶. Vaisseaux, frégates, corvettes, avisos mais aussi goélettes constituent les cinq catégories de navires de guerre mis en mouvement dans le cadre du service colonial.

GRAPHIQUE 23 – Les navires de guerre utilisés comme transporteurs par la Marine.



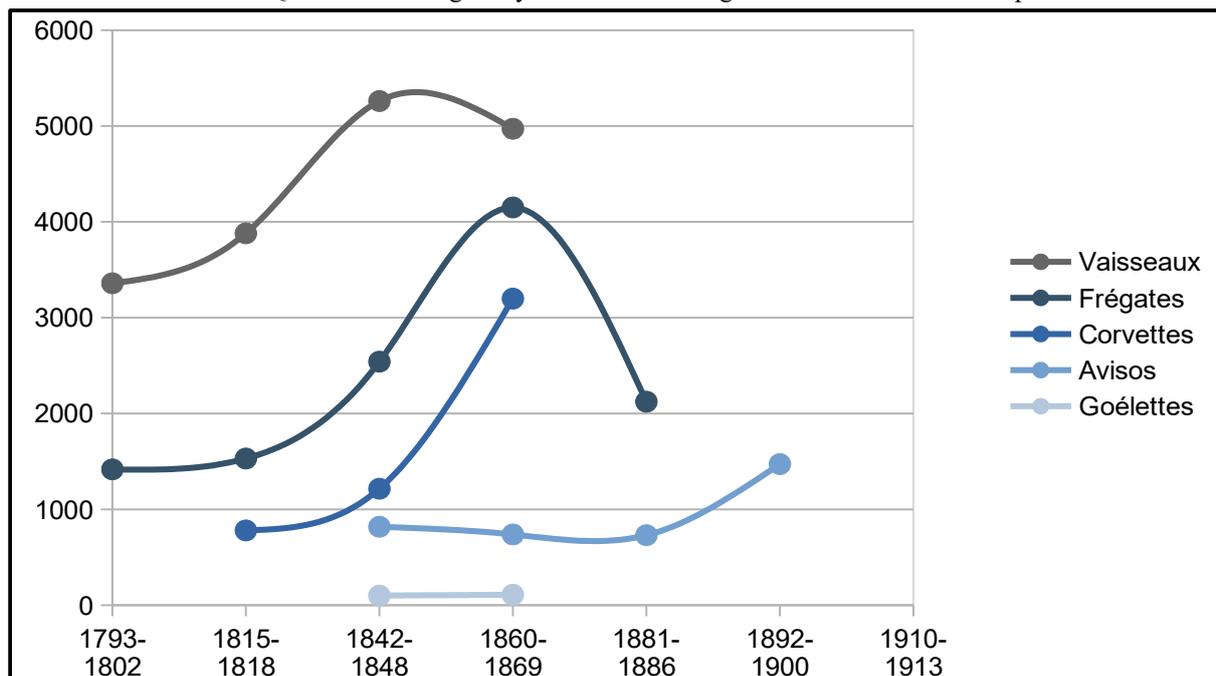
Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

Avec un tonnage moyen d'un peu plus de 2 000 tonnes pour l'ensemble du siècle, il apparaît d'abord que la marine coloniale privilégie des unités de charge plutôt légères, majoritairement des frégates. Parmi les navires les plus lourds, les vaisseaux ne représentent que 9 % de l'effectif total. Les mouvements indiquent qu'ils sont exclusivement utilisés lors

⁵¹⁶BATTESTI Michèle, *op. cit.*, p. 724 et p. 740.

des guerres de la Révolution pour transporter des troupes. Un vaisseau de 74 canons⁵¹⁷ peut embarquer dans ses flancs, moyennant un entassement conséquent, jusqu'à 500 hommes de troupes en plus de l'équipage réglementaire. Armé en flûte comme le *Marengo*, c'est alors le double qui peut partir aux Amériques à bord de ce type de navire⁵¹⁸. La ligne de fracture entre la guerre et la paix s'avère essentielle à prendre en compte. Elle montre combien l'utilisation des navires de guerre est circonstancielle, la Marine profitant des navires armés et prêts à appareiller pour faire transporter ses hommes et ses cargaisons aux colonies.

GRAPHIQUE 24 – Tonnage moyen des navires de guerre utilisés comme transporteurs.



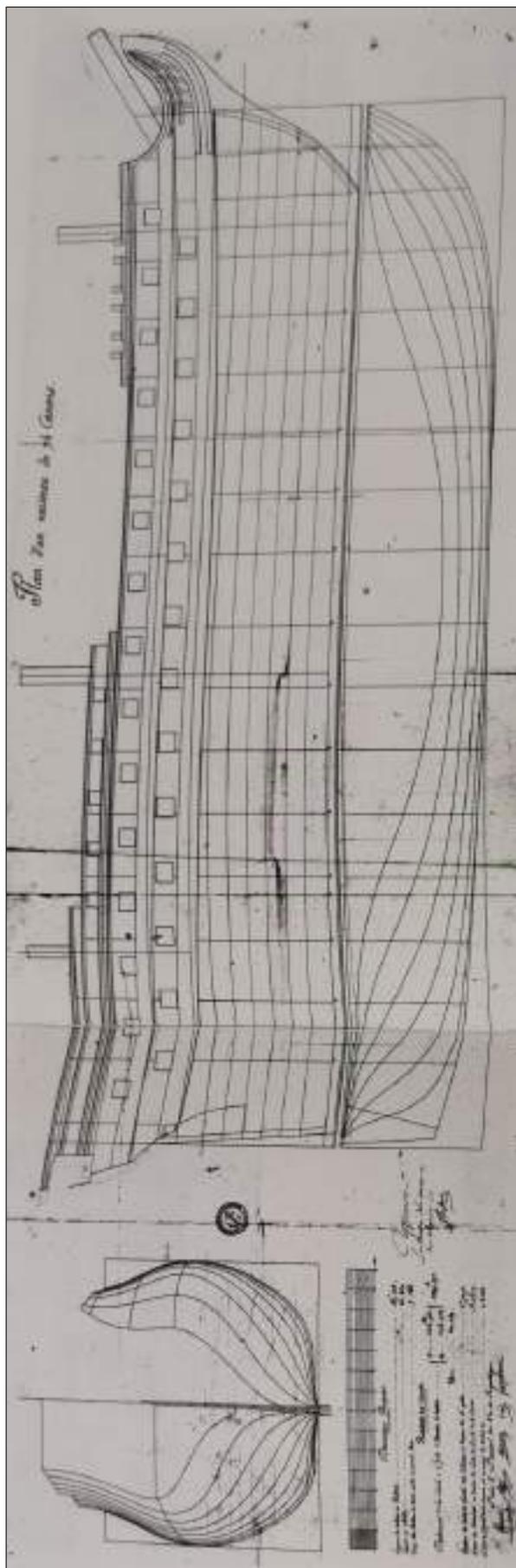
Source : SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-28 à 100, d'après sondage dans les devis.

D'un tonnage en moyenne moitié moins important que les vaisseaux, les frégates sont utilisées pour le transport de fret colonial jusqu'au dernier quart du XIX^e siècle. Selon les 66 mouvements répertoriés, elles comptent pour 47 % du total de l'effectif considéré. Possédant d'indéniables qualités nautiques, elles ont aussi l'avantage d'être polyvalentes au même titre que les corvettes qui, certes d'un tonnage inférieur, peuvent rendre les mêmes services de fret. Près de 80 % des embarquements de passagers et de ravitaillement effectués au cours du XIX^e siècle le sont ainsi à bord de ces deux types de navires de guerre. L'utilisation de bâtiments de moyen tonnage est conforme aux types d'unités construites à l'arsenal de Rochefort. Alors que l'utilisation des vaisseaux en tant que transporteurs cesse après la reprise des colonies au

517BOUDRIOT, Jean, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons. Étude historique, 1650-1850*, Paris, Éditions ANCRE, Coll. « Archéologie navale française », 1995, p. 174-175.

518SHDMR, 2A2-156 – Colonies, DM n° 118 du 22 octobre 1814.

FIGURE 13 – Coupe longitudinale d'un vaisseau de 74 canons.



Source : BOUDRIOT Jean, *Les vaisseaux de 74 à 120 canons. Étude historique, 1650-1850, op. cit.*, p. 174-175.

début de la Restauration, celle des frégates et des corvettes s'intensifie à mesure que leur capacité d'emport croît de façon exponentielle. En passant d'une moyenne de 1 000 à plus de 3 000 tonnes entre 1815 et 1865, elle permet en un navire seulement de ravitailler une garnison complète de troupes déployées dans le Pacifique. Seule l'apparition des paquebots et de navires spéciaux conçus pour la logistique au long cours met à un terme à leur utilisation.

Pour que la présentation de l'utilisation des navires de guerre dans le cadre du service colonial soit complète, il est nécessaire d'aborder le cas de ceux chargés de transporter les « paquets » et les « fonds », soit la correspondance officielle et la monnaie fiduciaire qui sont les marqueurs de la présence régaliennne de l'État outre-mer. Au tournant du XIX^e siècle, l'utilisation à 14 % d'avisos et de goélettes ainsi que d'avisos « mâtés en goélette » permet le maintien des communications entre la métropole et les colonies. En 1814, la goélette portant le nom évocateur de *Messenger* rallie par exemple la Martinique depuis Rochefort pour y porter le message de la monarchie nouvellement restaurée⁵¹⁹. Ce représentant des « *bateaux de l'Amérique* »⁵²⁰ inventés à l'arsenal de Rochefort n'est pas conçu pour engager le combat. Néanmoins, armé de caronades et destiné comme les avisos à servir de bâtiment stationnaire de surveillance aux Antilles et au Sénégal, il concourt de ce fait à la défense des côtes en ayant un rôle dissuasif. Après 1860, l'établissement des câbles télégraphiques sous-marins et la mise en place de lignes de paquebots régulières comme celle des *Messageries Maritimes* mettent un terme à l'utilisation de ces navires de la Marine en tant que « *long-courriers* ».

Quant aux fonds, ils sont convoyés par des frégates dans les zones de conflit, par des flûtes et des avisos dans les colonies en paix puis, au début du XX^e siècle, par des croiseurs cuirassés notamment pour le paiement des troupes coloniales engagées dans le Maroc en guerre. Ce fret étant de grande valeur, des précautions sont prises pour en sécuriser le transfert. Expédié aux colonies selon des ordres « confidentiels », il importe ainsi que « *les transports de fonds par bâtiments de l'État demeurent inconnus du public* » et que toutes les mesures soient prises pour que l'« *embarquement de fonds [...] soit entouré de la plus grande discrétion possible* »⁵²¹. De fait, ces envois illustrent assez bien l'évolution de la logistique coloniale qui, préparée dans un arsenal encore en partie ouvert sur la cité à la fin du XVIII^e siècle, s'enferme progressivement entre ses murs à mesure que la ville-garnison se militarise.

Après ce passage en revue des navires de guerre utilisés comme transporteurs, il est

519ANOM, Antilles (Martinique), C8/COL C8 A 119 F° 9 – Lettre n° 457 du 30 novembre 1814.

520BOUDRIOT Jean, *La Jacinthe. Goélette, 1823. Monographie. Étude historique*, Paris, Éditions Jean Boudriot, Coll. « Archéologie navale française », 1989, p. 26.

521SHDMR, Majorité générale (Campagnes), 1D3-237 – DM n° 40 du 30 août 1912.

maintenant utile de s'attarder sur la manière dont la Marine emploie ces vecteurs à l'origine conçu pour porter armes, munitions et tout l'approvisionnement nécessaire à l'accomplissement de sa mission première, à savoir faire la guerre dans les mers les plus lointaines. La spécialisation progressive de Rochefort dans la construction et le radoub des frégates⁵²² amène à regarder de plus près l'ingéniosité des constructeurs de navires qui créent de véritables « couteaux-suisse flottants », à la manière des frégates de 74 du XVIII^e siècle, lorsqu'ils transforment ces frégates en transports.

B. La polyvalence des bâtiments de transport

Des différentes situations observées, ce cas de figure apparaît être d'une ampleur considérable. Avec 130 mouvements répertoriés de 1845 à 1914 et 10ancements effectués à l'arsenal de Rochefort de 1855 à 1901, le « transport-mixte » s'impose, aux côtés de la frégate, comme l'outil naval indispensable du service colonial. Dans la continuité de la mise à l'eau des flûtes construites sur la base d'une frégate, l'utilisation de ce type de navire transformé atteint son apogée dans les années 1880 lorsque troupes mais aussi prisonniers sont expédiés aux Amériques, au Sénégal, à Madagascar, en Nouvelle-Calédonie et au Tonkin.

Au XIX^e siècle, le contrôle des mers par les Britanniques et l'absence de conflits armés entre les grandes puissances navales européennes favorisent l'utilisation de ces transports à trois-mâts à l'allure de clippers. La *Dordogne*, transport-mixte à voiles et à vapeur, est une parfaite illustration des nombreuses mutations qui interviennent au mitan du siècle. Construite pour la Marine à Bordeaux dans les chantiers privés fondés par Lucien Arman (1811-1873) – les *Chantiers navals de l'Océan* – modifiée, armée et radoubée à Rochefort jusqu'en 1872, elle effectue de 1856 à 1886 pas moins de neuf voyages dont plusieurs trajets inter-coloniaux. Rattachée à la Division navale des mers de Chine, elle participe ainsi aux expéditions de Chine, de Cochinchine, de Corée et du Japon avant de revenir en France *via* le Sénégal⁵²³. Éminemment logistique, son utilisation traduit la capacité d'adaptation de ce type de transport en fonction des besoins exprimés outre-mer, jusqu'à être « mâté » en canonnière à Shanghai.

Du fait de ses caractéristique proches d'une frégate, notamment en termes de tonnage, la Marine saisit l'occasion de s'équiper en matériel de transport polyvalent et à moindres frais. Après avoir mesuré le caractère pratique de l'utilisation de navires spécialement conçus pour le transport des troupes lors de la guerre de Crimée, les auteurs de la loi de programmation de

⁵²²SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 177.

⁵²³SHDMR, Forces maritimes (*Dordogne*), 3C236 – Journaux de bord du 13 juin 1863, appareillage de Hong Kong, au 31 mars 1865, transit par Dakar ; Entrées extraordinaires et privées (Fonds Boulineau), 2S1 – La *Dordogne* (1857-1865).

1857 permettent à la marine impériale de s'équiper tout au long de la décennie 1860 d'une flotte spécifique de transports capables de projeter jusqu'à 40 000 hommes outre-mer⁵²⁴. Un effectif aussi considérable nécessite par conséquent un soutien particulier et organisé. La guerre contre la Russie aux confins de l'Europe et le siège de Sébastopol mettent en évidence le besoin de perfectionner l'organisation des soins pour les troupes débarquées. Jugé supérieur à celui des Anglais⁵²⁵, le Service de santé navale français s'étoffe alors de véritables hôpitaux flottants. *Sister-ship* de la *Dordogne*, la *Gironde*, à l'origine transport-écuries, est transformée en navire-hôpital à Bordeaux et armée à Brest. Mais c'est à Rochefort, où se trouvent l'Hôpital maritime, le personnel de santé qualifié ainsi que tout l'approvisionnement nécessaire, qu'il est rattaché. En 1864 et 1867, c'est l'*Orne* qui, transformée et armée de la même manière, part de Rochefort pour soutenir les entreprises coloniales dans les mers de Chine. Réservée aux militaires, elle s'occupe en effet du rapatriement sanitaire des coloniaux de Cochinchine⁵²⁶, qui passent parfois par le lazaret établi à Poulo-Condore et mitoyen du bague éponyme fondé en 1862.

TABLEAU 5 – Service et navigation du transport à vapeur la *Dordogne* sur quarante ans.

Années	Destination	Utilisation
1854	Bordeaux	construction
1855	Rochefort	transport-écuries sur base frégate à vapeur
1856	Algérie	transport de troupes
1859	Chine	transport-mixte
1860	Philippines	transport-mixte
1861	Japon	transport-mixte
1864	Cochinchine	transport-mixte
1865	Sénégal	transport de passagers
1873-1875	La Réunion	transport de troupes
1883-1885	Nouvelle-Calédonie	transport-prison
1886	Madagascar	transport-hôpital
1893	Brest	démolition

Source : DEMERLIAC Alain, *op. cit.*, p. 871, entrées « Transport à hélice 1855/86 » et « Ponton hôpital 1886/92 ».

Ces deux exemples parmi tant d'autres, qui confirment au passage que Rochefort semble garder sous le Second Empire une place prépondérante dans le domaine de la santé navale, montrent que la relance de la colonisation à partir de la Monarchie de Juillet ne peut être poursuivie de manière constante sans des moyens de soutien logistique et sanitaire adéquats.

524BATTISTI Michèle, *op. cit.*, p. 694.

525FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 416.

526SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-62 – « L'*Orne*. Devis d'armement et de campagne d'un transport-mixte mû par un appareil à vapeur de 300 chevaux et armé de 4 bouches à feu », année 1867.

Si l'absence de conflits entre la France et la Grande-Bretagne puis leur entente coloniale favorisent cette situation, le désir de la Marine de demeurer la « brillante seconde » de la *Royal Navy* mais aussi de ne pas laisser le champ totalement libre aux Anglais en Afrique et surtout en Asie, pousse ainsi les amiraux-ministres de Napoléon III à lancer la création d'une « marine à tout faire »⁵²⁷. Déjà présentée mais si symbolique de cette flotte de transport coloniale, la *Seudre* fait partie de ces nombreuses unités qui assurent la continuité des moyens logistiques de la Marine entre la fin du Second Empire et le début de la Troisième République. Mis en chantier en 1868 puis lancé en 1872⁵²⁸, ce transport profite en effet des dernières améliorations apportées en termes de navigation à faible déplacement pour être utilisé, en plus de toutes ses autres fonctions utilitaires au Sénégal et au Gabon, comme stationnaire et canonnière en Nouvelle-Calédonie, à Madagascar puis à La Réunion jusqu'aux années 1890.

FIGURE 14 – Le transport-hôpital la *Gironde* à quai au port de Rochefort en 1855.



Source : Coll. privée Alain Claudeville.

Pour la Royale, s'inspirer de frégates pour construire des transports permet de gagner du temps en études de conception tout en standardisant encore un peu plus son outil naval. Et transformer des frégates en transports, c'est aussi plus largement libérer de la place pour accroître les capacités d'emport de fret et de passagers lors des transports militaires coloniaux.

527BATTISTI Michèle, *op. cit.*, p. 694.

528JOËL Pierre, *op. cit.*, p. 59.

De telles transformations de frégates en navires de charge constituent une preuve tangible de la bonne maîtrise de son outil naval par la Marine depuis la fin du XVIII^e siècle. Elles montrent aussi comment les ingénieurs des constructions navales peuvent contourner l'obstacle du manque d'unités de transport lors des expéditions coloniales et impériales. Localement, l'introduction de la vapeur dans les constructions navales de Rochefort dès les années 1820 permet aux ingénieurs et aux ouvriers d'être familiarisés de longue date avec cette nouvelle technologie et donc de l'adapter rapidement aux unités transformées de la Marine. Si cette dernière accroît effectivement son potentiel logistique pour pouvoir intervenir outre-mer, bien plus fréquentes sont les saisies d'opportunité de départ des navires pour les colonies. Parmi ceux-ci, les diverses expéditions de prisonniers avant le Premier Empire mais surtout l'instauration du bague colonial à partir du Second autorisent des liaisons régulières avec les colonies en profitant de leurs transports. Ne requérant aucune modification lourde, ils sont la preuve du pragmatisme dont fait fréquemment preuve la Royale tout au long du XIX^e siècle.

C. L'opportunité des départs de condamnés

En l'espèce, il s'agit pour la Marine de saisir l'opportunité des départs de condamnés au moment où elle a besoin d'acheminer un fret vers les colonies. Les sources indiquent que l'utilisation des transports de prisonniers pour faire passer du ravitaillement et des passagers destinés aux garnisons coloniales est régulière. Parmi les bâtiments utilisés, l'*Orne* est le plus emblématique. Ancien transport-écuries de 3 480 tonneaux construit à Bordeaux à l'instar de la *Gironde* et de la *Dordogne*, il navigue presque sans discontinuer de 1863 à 1890 entre Brest, Rochefort, Toulon et les colonies les plus éloignées. Après avoir transporté animaux puis soldats dont des hommes du 3^e RIM lors de son service dans la division navale de Cochinchine, ce navire est transformé en ponton-prison à l'île d'Aix en 1871. Aménagé dans ses batteries hautes et basses pour recevoir des déportés de la Commune, il garde dans la mesure du possible ses deux faux-ponts libres pour accueillir les passagers civils et militaires.

De 1873 à 1875, lorsque l'*Orne* est armée pour s'occuper de 3 des 14 convois de déportés entre Brest, Rochefort et la Nouvelle-Calédonie, la Marine en profite pour faire embarquer sur ce navire tout ce dont la garnison du 3^e RIM à Nouméa a besoin. La correspondance échangée entre le Préfet maritime et le Commissaire général du port nous renseigne sur cette pratique. En parallèle des vivres réglementaires à embarquer comme le vin, le pain, la viande ou encore les légumes verts ; chocolat, beurre conservé, saindoux et lait concentré sont spécialement commandés en sus auprès de quatre marchands rochefortais pour les enfants âgés de moins de

quatre ans résidant dans la colonie⁵²⁹. Le transport de condamnés n'est en effet pas la seule activité maritime générée par le système du bagne colonial. Soumis à l'autorité ministérielle, les besoins des colons permettent aussi d'assurer des contrats réguliers entre la Marine et les commerçants et donc de stimuler l'économie locale, elle-même reliée aux ports de commerce ouverts sur l'empire. En liaison avec les chefs du service colonial en poste à Nantes et à Saint-Nazaire, l'administration pénitentiaire permet donc d'assurer annuellement les frets coloniaux de Rochefort vers Nouméa puis Cayenne jusqu'en 1914⁵³⁰.

Cet exemple montre que l'exploitation minutieuse par la Marine des capacités volumiques de ses transports permet de dépasser les capacités d'emport théoriques fixées à l'origine par les ingénieurs des constructions navales. Spécialement conçu pour embarquer 400 passagers, 215 hommes et officiers d'équipage et 360 chevaux ou mulets, l'*Orne* en escale dans la rade d'Aix appareille en 1874 avec à son bord le fret colonial, 260 condamnés, 225 membres d'équipage, 187 militaires et 189 civils dont 59 femmes et enfants, soit un total de 870 personnes. Parmi ces gens, des émigrants libres, des religieuses, des épouses de gardiens et leur progéniture, en plus des surveillants et des troupes qui rejoignent leur poste en Nouvelle-Calédonie et à Tahiti. En 1875, le calendrier des opérations de l'*Orne* nous renseigne également sur le type de ravitaillement embarqué⁵³¹. En plus des bœufs, du foin ou encore des trousseaux des condamnés contenant savon et tabac, le Préfet maritime fait embarquer 2 000 mètres de câble sous-marin non-emballé, un détachement de 21 hommes du 3^e RIM avec armes et munitions et leurs 2 officiers ainsi que, mis à fond de cale, 116 colis d'effets d'habillement et d'objets divers destinés au bagne et à la garnison coloniale.

L'embarquement des passagers dépend constamment des places disponibles sur les transports, mais aussi du bon vouloir de l'administration. Lorsque la dame Dumesnil, venue seule à Rochefort avec son enfant de 12 jours (!) demande à monter à bord de l'*Orne* pour rejoindre son mari écrivain auxiliaire à Nouméa, il est demandé à ce qu'une place lui soit réservée et que tout soit fait pour lui assurer un voyage agréable⁵³². À l'inverse, si le passage pour Cayenne du lieutenant de port Jaguenaud, de sa femme et de ses deux enfants est retenu, il n'en va pas de même pour leur domestique, qui est recalée faute de place sur l'*Orne*⁵³³. Pour la Marine chaque place compte et l'entassement des passagers, s'il reste la règle, a ses limites.

Ces exemples d'utilisation des navires dans le cadre du service colonial témoignent de la

529SHDMR, Services administratifs (Substances), 6E2-6 – Note pour monsieur le Commissaire général du 11 mars 1874.

530PIERRE Michel, *op. cit.*, p. 134.

531SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-15 – Note du 27 mars 1875.

532SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-15 – Note du 3 juin 1875.

533SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 223 du 19 août 1886.

maîtrise technique acquise par la Marine et de la rationalisation progressive opérée depuis le XVIII^e siècle en ce qui concerne ses vecteurs. Combinant des bâtiments de nature et de statuts juridiques différents, y compris durant les difficiles années de la Révolution et de l'Empire, la Marine réussit à maintenir un lien constant, même ténu, avec les colonies. Le recours par contrat à la sous-traitance, tant pour les affrètements qu'en matière de transport individuel des passagers, témoigne d'un savoir-faire administratif maintenu au fil des décennies. La précision des traités de nolisation avec les fréteurs comme la délivrance des passeports et l'autorisation des passages après examen de la situation des demandeurs en témoignent sans équivoque. De la flotte coloniale, il ressort en outre la grande place prise par le secteur privé. Que ce soit la construction navale ou la mise à disposition de places pour les passagers, son poids appelle ainsi à reconsidérer les liens qui existent entre la Marine et l'économie. De fait, ce n'est pas seulement en termes de navires de guerre qu'il faut comprendre le Rochefort colonial du XIX^e siècle. Le Service colonial de la Marine, s'il a effectivement besoin de moyens flottants, ne peut être fonctionnel sans l'installation pérenne de ses personnels à terre.

Deuxième partie

*

**LES NAVIRES ET LES HOMMES.
LE PORT-ARSENAL CHARENTAIS
ET LA PROJECTION OUTRE-MER**

La composition de la flotte utilisée dans le cadre du service colonial indique que la France, au XIX^e siècle, suit constamment le modèle britannique. Le cas de l'Angleterre, qui délègue aux chantiers privés la construction d'une bonne partie de son matériel naval⁵³⁴, permet d'éclairer la politique de l'État français en la matière, au regard du poids du secteur privé dans les circuits logistiques de la Marine. Des frères Crucy⁵³⁵ de Nantes à la maison Arman de Bordeaux en passant par la *CMM* à Marseille, cette disposition n'est rendue possible qu'à la faveur d'une fusion complète du ravitaillement colonial avec les différents services administratifs de la Marine, alors qu'est créé un véritable ministère du même nom prenant officiellement en charge toutes les activités ayant trait aux colonies. Qu'il s'agisse d'embarquer des passagers sur les navires, de charger ces derniers en approvisionnements, d'expédier des produits depuis l'arsenal même ou de le faire faire dans un port tiers, toutes ces opérations requièrent une réelle mobilisation doublée d'une expertise.

Différent des missions traditionnelles de construction, d'armement, d'entretien et de réparation navals d'un arsenal, soutenir les colonies en leur envoyant des outils, des matériaux, des vivres et des hommes oblige la Marine à mettre en place un service colonial permanent, faisant suite à l'empirique service des colonies du XVIII^e siècle. Pour assurer son fonctionnement, il lui faut par conséquent se procurer, réserver, transporter matières et objets destinés aux colonies, tout en s'assurant en parallèle de la disponibilité des bâtiments, qu'ils soient de guerre ou de commerce. Distincts de l'approvisionnement de l'arsenal tout en étant confondus avec lui, les besoins suscités par ce ravitaillement obligent peu à peu à repenser l'ensemble du système d'approvisionnement. La particularité de certains produits, le

534Entre 1793 et 1815, la marine britannique est ainsi issue à 71 % des chantiers privés des ports marchands, selon KNIGHT R. J. B., « The building and maintenance of the British fleet during the Anglo-French wars, 1688-1815 », dans ACERRA Martine, MERINO José et MEYER Jean (dir.), *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1985, p. 37-38. Voir aussi, sur la dualité arsenaux de l'État / ports de commerce, RODGER N. A. M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Londres, Penguin Books, 2004, p. 808-809. Et en ce qui concerne les paquebots de ligne fournis par les compagnies maritimes à la *Royal Navy* ainsi que la mise en œuvre du transport militaire par mer, se reporter à FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 94, p. 227-228 et p. 230-231. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la mise en place d'un « *Transport Department* », la création d'un poste d'« amiral directeur des transports » et l'installation de magasins permanents spécialement approvisionnés pour les campagnes coloniales donnent à la Grande-Bretagne tous les moyens nécessaires pour intervenir rapidement dans chaque partie du monde.

535Sur l'activité des frères Crucy et leur entreprise familiale à Nantes, voir PLOUVIEZ David, « Le marché du travail des ouvriers de la construction navale : un outil au service des ports de commerce et des arsenaux », dans BARTOLOTTI Fabien et al., *Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique, XVII^e-XX^e siècle*, Aix-en-Provence, PUP, Coll. « Confluent des sciences », 2021, p. 99-114.

problème de la distance et du temps et l'urgence résultant des périodes de guerre contraignent la Marine à s'éloigner parfois des consignes réglementaires ministérielles, tout en les respectant malgré tout autant que faire se peut en temps. Loin d'être seule pour accomplir cette mission, la Royale recourt au service de nombreux entrepreneurs selon la nature des commandes, le type d'intervention, les délais à tenir et bien sûr la politique coloniale décidée par le gouvernement. Le profil des fournisseurs évolue ainsi, passant du simple fabricant rochefortais aux grands approvisionneurs parisiens de la Marine pour aboutir, à la fin du XIX^e siècle, à un regroupement des commandes, au titre du Service colonial, dans la capitale. Que ce soit au Magasin central de la Marine ou à celui des approvisionnements coloniaux, les fournisseurs peuvent en effet y livrer plus facilement, grâce au chemin de fer, les fournitures destinées à être expédiées aux colonies. Ce nouveau paradigme technique permet ainsi de mettre en exergue la continuité puis la rupture du milieu du XIX^e siècle tout en montrant l'évolution de la géographie de l'approvisionnement de l'arsenal de Rochefort. Peuvent aussi être étudiées les logiques mises en œuvre par la Marine au sein d'un monde en voie d'industrialisation, mêlant établissements portuaires et fluviaux plus ou moins bien équipés selon la période pour soutenir d'une manière efficace les entreprises de colonisation.

Des régions productives de France et d'Europe au cœur de l'arsenal, les produits transitent pour être réceptionnés, préparés et chargés en Charente-Inférieure ou envoyés dans un autre port. Suivre leur cheminement en observant l'ensemble des étapes qui permettent au bout de la première chaîne logistique de préparer les expéditions vers les colonies s'avère donc indispensable. À Rochefort, la Royale organise, comme dans ses autres arsenaux et les grands ports de commerce, une logistique fonctionnant en réseau. Que ce soit pour effectuer des chargements, préparer des navires ou faire embarquer des passagers, elle profite des infrastructures des sites portuaires les plus importants pouvant relever d'une manière ou d'une autre de l'État, par la réquisition si nécessaire. Pour mener à bien ses missions, la Marine, certes conservatrice mais qui sait se montrer pragmatique quand il le faut, s'adapte à tout un écosystème qui évolue sans cesse. Si le ravitaillement des colonies se confond la plupart du temps avec le service ordinaire de la Marine, le faisant passer presque inaperçu, il contribue cependant, jusqu'à la Belle Époque, à maintenir Rochefort dans le dispositif naval français.

Des guerres révolutionnaires au premier conflit mondial, le Service colonial se trouve en effet confronté à de nombreux impératifs, souvent changeants voire paradoxaux. Il faut ainsi soutenir pendant plus d'un siècle une activité coloniale plus ou moins régulière puis, après la campagne de Chine de 1900, gérer le passage des troupes de la Marine à la Guerre, la baisse drastique du ravitaillement à fournir dans l'empire et enfin anticiper la fermeture programmée

de l'arsenal charentais. Le suivi des événements donne aussi à voir un organisme bien vivant, mobilisé en permanence. C'est que la municipalité rochefortaise, bien décidée à faire valoir la place de son port de guerre au sein du système de défense de la France et de son empire, promeut jusqu'en 1913 l'utilité de son site pour assurer les relations avec les colonies...

Chapitre IV

Approvisionner et préparer les navires pour intervenir aux colonies

« Messieurs, [...] pour les îles du Vent ; [...] de nouvelles dispositions portent le total de l'approvisionnement [...], qui va être réuni à Rochefort, pour le service colonial, à 8 000 fusils et 7 500 équipements neufs. Les fusils, [...] livrés à la Marine par [...] la Guerre [...], sont tirés des Manufactures Royales de St-Étienne et de Tulle. »⁵³⁶

Le soutien de la Marine aux colonies répondant à des besoins spécifiques en termes d'expéditions de cargaisons, de transports de passagers et d'affrètements de navires, il est par conséquent nécessaire de remonter au début de la première chaîne logistique, celle reliant les terroirs français et européens aux arsenaux et qui met en relation artisans, manufacturiers et entrepreneurs. Appartenant aux domaines de l'approvisionnement et du transport, ces fournisseurs s'insèrent dans les circuits économiques de l'époque. La Marine, en relation constante avec ces partenaires, contrôle les commandes passées et leur acheminement jusqu'à Rochefort, quand ce n'est pas directement dans les autres ports, pour le service colonial.

1. Assurer le service colonial

A. Fournitures et transports

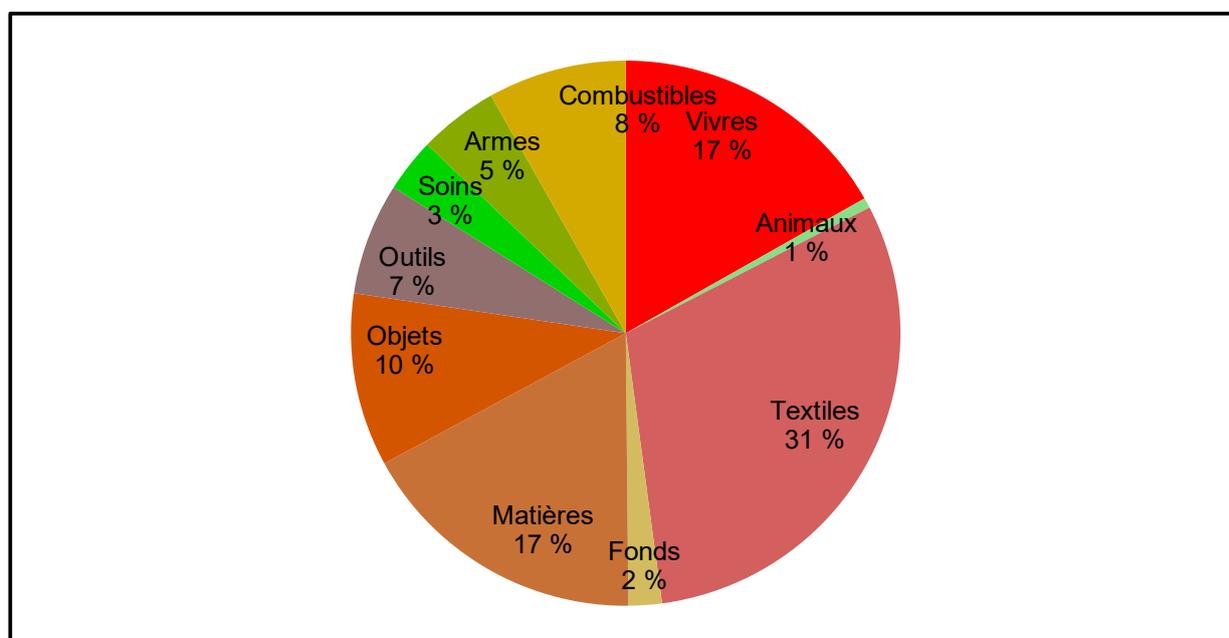
Les références sélectionnées dans l'« *État des objets nécessaires pour l'approvisionnement du Sénégal* » en 1801 illustrent pour l'ensemble du XIX^e siècle la diversité présente au sein des cargaisons préparées dans le cadre du service colonial : « haricots blancs », « eau-de-vie », « thé », « chemises pour troupes toutes faites », « cafetières », « poêles à frire », « fusils à un coup », « goudron », « poulies » ou encore « peinture à l'huile »⁵³⁷ font partie des dix catégories de produits retenues qui montrent quels sont les besoins de la Marine et des

536SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 46 du 11 septembre 1816.

537SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 – « État des objets nécessaires pour l'approvisionnement du Sénégal pendant 4 mois », DM n° 23 du 12 décembre 1801.

Colonies en matière d’approvisionnement. Constitué de vivres, de textiles, de médicaments, d’outils et d’objets, d’armes et de munitions, de matières solides et liquides, de combustibles, de numéraires et d’animaux, le soutien apporté aux colonies diffère sensiblement de l’approvisionnement de l’arsenal de la Marine proprement dit même si le trio bois/chanvre/fer se retrouve de temps à autre dans les cargaisons du service colonial. Toutefois, ce sont bien les produits manufacturés, les produits consommables et les médicaments qui constituent l’essentiel du ravitaillement – tant pour les troupes du port-caserne charentais que pour celles des garnisons coloniales – comparés aux besoins en matières premières que nécessite la construction navale. Dans le cadre du service colonial, l’analyse des marchés passés par la Marine montre ainsi que les fournitures en munitions navales (matières et combustibles), est moitié moins important que le couple textiles/vivres qui compte pour 48 % du soutien total.

GRAPHIQUE 25 – Nature des marchés passés pour le Service colonial au XIX^e siècle.



Source : fichier « Fournisseurs » [ANNEXES 11 et 12].

Lorsque, à l’instar de Joseph Vernet, des peintres de marine du XIX^e siècle comme Antoine-Léon Morel-Fatio et surtout Louis Garneray composent leurs vues de Rochefort, ils ne montrent que le caractère purement technique et militaire de l’arsenal. En mettant en avant navires de guerre, machines à mâter, canons et ancres dans le périmètre fluvial allant de la corderie au bagne⁵³⁸, ils occultent malgré eux un pan entier de l’activité du port.

⁵³⁸*Vue du port de Rochefort prise de la corderie*, Louis Garneray, huile sur toile, 0,330 x 0,460, dans ACERRA Martine, *Voiles et voiliers au début du XIX^e siècle*, Paris, Éditions du May, 1992, p. 92-93.

Contrairement à ce que l'on peut observer dans le tableau de leur illustre prédécesseur⁵³⁹, les produits pouvant être destinés au service colonial de la Marine ne sont pas présents sur la berge de la Charente. Entreposés dans les magasins de l'arsenal ou commandés ailleurs lorsqu'ils ne sont pas directement expédiés depuis les ports de commerce⁵⁴⁰, la farine d'armement de Nérac, le vin en caisse de Bordeaux, le lard salé de Toulouse pas plus que les outils et objets demandés à Brest, Lorient et Nantes ne sont visibles pour témoigner de la mission coloniale de Rochefort.

Pourtant, les cargaisons de vivres préparées au port en 1818 pour ravitailler Cayenne, la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Pierre-et-Miquelon, le Sénégal et l'île Bourbon sont en tous points semblables aux produits inventoriés dans le magasin général en 1878 lorsqu'il est prévu de ravitailler la Guyane⁵⁴¹. « Farine pour pain », « vin de campagne en bouteilles », « conserves de bœuf » cohabitent avec des denrées locales comme les « mogettes » et étrangères comme le « fromage de Hollande » et avec des aliments d'origine exotique tels que le café et le chocolat, qui constituent les vivres embarquées sur l'*Orne* pour les subsistances de la garnison et du bagne guyanais. Lié à la Marine tout au long du siècle, le service colonial draine ce qu'il est convenu d'appeler des « choses banales », partagées notamment entre les textiles et produits alimentaires de base d'une part et les produits coloniaux devenus d'usage courant en métropole et imposés par l'administration dans le régime alimentaire des marins d'autre part⁵⁴². Le soutien colonial de Rochefort, s'il va des matériaux aux armes en passant par les objets, les outils et les médicaments, s'attache avant tout à assurer l'alimentation et l'habillement des hommes dans l'empire. Au sein du dispositif naval français, cet aspect singulier fait ainsi du port charentais un carrefour important de la logistique de la Marine et préfigure par exemple la création à l'arsenal de l'École des fourriers, installée de 1912 à 1927. L'approvisionnement du Service colonial se situe à l'intersection des besoins relevant de la production manufacturière, de la vente en gros et ceux du commerce de détail voire de la boutique spécialisée, certains produits étant en effet achetés en très faible quantité, à l'instar des « 2 caisses marquées [...] contenant des ballons pour illuminations et des lanternes vénitienes destinées à la célébration de la fête nationale du 14 juillet au Gabon », en 1884⁵⁴³.

539MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 168-169.

540SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 6E2-4 – « État des vivres à expédier du port de Rochefort dans les diverses colonies dénommées [...] pendant les 6 premiers mois de 1818 », DM n° 1 du 17 février 1818.

541SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 6E2-6 – « Nécessaire. Ressource », du 1^{er} mars au 1^{er} septembre 1878.

542ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1997, p. 41 et p. 263-264.

543SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-724 – DM n° 107 du 21 avril 1884.

À Rochefort, la Marine doit donc réunir pour les colonies un approvisionnement à la fois commun et spécifique. Sélectionnés dans l'ensemble des catégories retenues, trois types de produits peuvent être évoqués pour éviter le passage en revue de tous les articles répertoriés. Ils mettent en évidence l'intégration de l'arsenal dans un système d'approvisionnement toujours plus large qui le fait par conséquent se confronter à de nouvelles problématiques.

En prenant en premier lieu le bois, ce dernier reste un matériau de première importance jusqu'au premier quart du XX^e siècle, tant dans le domaine de la construction navale que des subsistances. Bien sûr, les types de bois commandés pour le service colonial s'avèrent différents selon l'utilisation qui en est attendue. Qu'il s'agisse du bois nécessaire au chauffage des troupes en attente d'embarquement pour la Guadeloupe, du bois de construction pour les bâtiments de la Division du Brésil, des bordages en chêne et en pin pour les embarcations de Tahiti, ou des stères de teck pour des navires destinés à croiser le long des côtes africaines et asiatiques⁵⁴⁴, les besoins en bois interviennent à tous les niveaux de l'activité navale et coloniale. Cette matière première place de fait la Marine en situation de concurrence directe avec les autres besoins domestiques et productifs de la France entière et ce jusqu'à l'entre-deux-guerres⁵⁴⁵. Une pénurie de bois et ce sont les soldats qui souffrent du froid hivernal avant le départ pour les colonies et les retards d'expédition des cargaisons qui s'accumulent faute de futailles pour « embariller » la farine nécessaire au pain des troupes en garnison à Saint-Louis-du-Sénégal ou les effets d'habillement des disciplinaires stationnés à Diégo-Suarez⁵⁴⁶. Cependant, si le problème de l'approvisionnement en bois divers s'avère récurrent, les besoins du Service colonial ne paraissent pas être sources de conditions ou de réglementations particulières autres que la vérification par l'administration de la qualité de ce type de matériau.

En ce qui concerne le bois de chauffage par exemple, il est toujours question de « bois de corde », de « fagots » et de « bûches », matières au coefficient calorifique élevé. Les multiples déclarations de cargaison de bois déchargées à l'arsenal témoignent de la grande importance accordée à cette matière première somme toute banale. De l'autorisation immédiate du ministre de la Marine et des Colonies donnée pour une fourniture de bois de corde et de fagots à l'arsenal en 1797 en prévision des traversées pour la Guyane au marché passé en 1893 pour le chauffage des troupes de marine stationnées à Rochefort, à Saintes et à l'île d'Oléron⁵⁴⁷, le

544SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 1E301 – DM n° 60 du 27 janvier 1796. Voir aussi dans Commandement de la Marine (Outre-mers), 2A4-133 – DM n° 980 du 14 décembre 1867 ; (Approvisionnements), 2A4-135 – DM n° 49 du 29 septembre 1869 et 2A4-152 – DM n° 170 du 28 décembre 1886.

545CORVOL Andrée, *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 10.

546SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 33 du 25 juin 1818 ; 2A2-773 – DM n° 190 du 10 juillet 1886.

547SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 5E2-37 – DM du 7 décembre 1797 ; Troupes (Troupes de

bois reste ainsi avec les différents charbons un combustible indispensable au service colonial. Quant au conditionnement, les futailles d'emballage faites de chêne ou de châtaigniers ne font pas l'objet d'une attention particulière autre qu'une simple vérification de leur état au départ et à l'arrivée dans la colonie. En 1896 par exemple, les « caisses, barriques, boucauts et autres récipients » envoyés par « *les magasins du service colonial dans les ports de la Métropole* » font l'objet de négligences qui continuent à être commises par les « *services destinataires aux colonies* » malgré la mise en place de prescriptions réglementaires pour prévenir toute casse des futailles « *contenant les approvisionnements livrés logés par les fournisseurs* »⁵⁴⁸. Ainsi, à l'instar d'autres matières comme la pierre ou le chanvre, l'utilisation du bois dans le cadre du service colonial met en lumière des besoins qui diffèrent de ceux habituels de la Marine.

Ensuite, les produits manufacturés tels que les vêtements, les outils, les ustensiles et les objets peuvent être évoqués. Très hétéroclites, ces références sont essentiellement issues de trois secteurs productifs : le textile, la métallurgie et l'artisanat. Toutes ont en commun d'avoir été transformées avant leur livraison à l'arsenal à l'image du fer, recherché sous forme de « rivets » pour les ateliers maritimes de Saint-Louis-du-Sénégal par exemple⁵⁴⁹ ou des « fûts métalliques » utilisés pour le transport des huiles, du biscuit et de la farine aux colonies. À l'instar de ces fûts, c'est, en 1885, de la ferronnerie « de provenance française » qui est fournie pour les galeries et les combles de la caserne d'artillerie à construire à Papeete⁵⁵⁰. La différenciation avec l'approvisionnement habituel des services de l'arsenal et plus largement celui des constructions navales est bien visible. Pas ou peu de pièces lourdes comme les ancres ni de quantités importantes de barres en acier par exemple mais un nombre considérable de menus articles faits de métal, de cuir, de tissu ou encore de porcelaine.

Les listes des marchandises à expédier dévoilent cette réalité avec grande précision, les « vestons », « cabans », « sacs », « cuillères », « fourchettes », « assiettes », « tasses » et autres « pendules » rappelant en effet davantage les rayons d'un petit commerce en ville que les entrepôts d'un arsenal dédié à la construction de navires de guerre. Véritables quincailleries embarquées pour les colonies, les cargaisons rassemblent par ailleurs des « gamelles », des « réchauds », des « casseroles », des « passoires », des « louches », des « spatules », des « chopes », des « brochettes » ou encore des « crocs ». En 1816, la liste des « effets de casernement pour les troupes » préparés pour le Sénégal autorise dans un autre domaine encore, en l'occurrence celui des textiles, de traduire cette réalité. Sont ainsi

marine), IN7 – DM du 12 décembre 1893.

548SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-906 – DM n° 45 du 16 juin 1896.

549SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-152 – DM n° 137 du 29 novembre 1886.

550SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-755 – DM n° 99 du 26 mars 1885.

embarqués sur la *Méduse* des « paillasses », des « matelas de laine et crin », des « traversins », « des couvertures de laine », des « chemises », des « paires de draps de lit », des « coiffes de nuit » et des « capotes de drap » ; tandis qu'en 1902, ce sont cette fois des « vestes en toile bleue », des « pantalons », des « paires de brodequins » et de « chaussettes en laine » ainsi que des « cravates en lasting » qui sont attendus dans cette même colonie⁵⁵¹. Si cela illustre l'existence d'un domaine industriel en pleine expansion au XIX^e siècle, la présence de si nombreux articles suggère aussi que les divers besoins de la Marine obligent à avoir à disposition tous types de menus objets indispensables au quotidien des hommes de l'État français employés dans les outremer ; image bien éloignée d'un arsenal ne travaillant que le seul quatuor bois/chanvre/fer/cuivre au milieu de toiles à voiles et de goudron de pin.

L'eau est un troisième exemple éloquent permettant de cerner encore davantage les besoins du service colonial. S'avérant indispensable, tant pour la subsistance des hommes aux colonies que pour ceux attendant leur embarquement, l'eau permet en effet de dévoiler certains impératifs techniques inhérents à l'approvisionnement puisqu'elle sert aussi à nettoyer les futailles utilisées au transport des produits, des objets et des effets et bien sûr à avitailler les différents navires, vecteurs essentiels de la logistique coloniale de l'État. L'approvisionnement de ce liquide basique place alors la Marine au même niveau que d'autres secteurs de l'économie française comme l'agriculture ou l'industrie cotonnière, la réduisant au sort de la plupart des populations du siècle, contraints jusqu'à la Belle Époque de consacrer une bonne partie de leur temps à la recherche de l'eau⁵⁵². Sans cette dernière, c'est en effet toute l'efficacité opérationnelle du système de ravitaillement qui peut être remise en cause.

À Rochefort plus qu'ailleurs peut-être, du fait de l'encerclement de la ville-arsenal par les marais, produire une eau de qualité est une nécessité, pour s'assurer qu'elle ne soit pas corrompue. Cette question sensible est abordée à de multiples reprises d'après les consignes données à l'occasion du transport de l'eau aux colonies, que ce soit au sujet de sa désinfection ou de sa conservation⁵⁵³. Recherché, capté, conduit, stocké puis livré, le précieux liquide est constamment disponible pour la logistique coloniale grâce à la création d'une véritable filière de production industrielle. Pour fournir en eau les différents navires utilisés pour le service colonial, ce sont aussi des fontaines-réservoirs, comme celle de Saint-Nazaire puis dite de

551SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – « État supplémentaire de divers objets à fournir par le port de Rochefort pour l'approvisionnement du Sénégal », le 13 mars 1816 ; 2A2-986, DM n° 195 du 25 septembre 1902.

552Voir à ce propos GOUBERT, Jean-Pierre, *La conquête de l'eau du XVIII^e au XIX^e siècle, L'avènement de la santé à l'âge industriel*, Paris, Robert Laffont, 1986.

553SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A2-4 – DM n° 26 du 17 août 1801 ; Service de santé (Études sur les maladies), 5F90-2 – « Observations sur les appareils destinés à conserver l'eau à bord des navires », le 5 novembre 1864.

Lupin, construite sur la rive gauche en aval de la Charente, qui sont utilisées jusqu'au début du XX^e siècle⁵⁵⁴. En parallèle, lorsque les bâtiments sont en escale dans la rade de l'île d'Aix, seul le transport par gabares de Rochefort « destinées à faire de l'eau dans ce port »⁵⁵⁵ pour la Royale, puis par canonnière et citerne flottante, permet de les avitailler en eau. À titre d'exemple, les ingénieurs de la Marine n'hésitent pas à transformer en citerne à vapeur la bombarde la *Fournaise*, inutilisée dans le port de Lorient, en la renommant pour l'occasion et ce fort justement la *Jouvence*, fontaine flottante mise en service pour y faire aiguade⁵⁵⁶. La problématique de la fourniture à la Marine d'une eau de bonne qualité illustre ainsi la dimension technique du sujet, sensiblement présente dans tous les domaines du ravitaillement.

Parmi les produits, la farine peut d'ailleurs aussi servir à mettre encore un peu plus en lumière les caractéristiques techniques du soutien colonial. Au cœur de la problématique de l'approvisionnement, la farine s'avère en effet être un produit de première importance pour les colonies. C'est ce qu'illustrent encore au début du XX^e siècle les cahiers des charges adressés à Rochefort concernant la fourniture de cette substance alimentaire nécessaire au service de la Marine au Sénégal pendant l'année 1903⁵⁵⁷. Les farines, dont les capacités de conservation et de fractionnement sont adaptées aux conditions comme aux contraintes de transport, doivent avant les envois satisfaire aux critères retenus, en termes de qualité notamment. Les différentes désignations tirées des archives portuaires indiquent que la Marine se tourne avant tout vers la farine de froment, « fin minot » de qualité provenant de régions réputées pour leur production comme celles de l'Aunis qui va de Marans à Saint-Jean-d'Angély et de l'arrière-pays du port de Bordeaux avec Nérac en tête⁵⁵⁸.

Si les exigences de la Marine portent régulièrement sur la qualité du produit, elle n'en oublie par pour autant la bonne mise en œuvre des opérations de conditionnement, ces dernières étant indispensables pour éviter que le produit ne pourrisse durant la traversée. Les autorités rochefortaises veillent ainsi régulièrement et avec le plus grand soin au « logement » des farines. Ce n'est toutefois qu'en 1883, pour les magasins coloniaux du Sénégal et du Gabon, qu'est expérimenté son transport ainsi que celui du biscuit au moyen de caisses en fer

554SHDMR, Majorité générale (Campagnes), 1D3-237 – DM confidentielle du 2 février 1909 à propos du faible débit de la fontaine de Lupin en ce qui concerne l'eau douce pour éventuellement ravitailler une division de trois croiseurs cuirassés. Et ACERRA Martine, « Rochefort : l'arsenal, l'eau et les vaisseaux », dans ACERRA Martine, MERINO José, MEYER Jean, *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1985, p. 55 ; ACERRA Martine (dir.), *Arsenal et Patrimoine. L'Europe atlantique et Rochefort, XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2012, p. 127-128.

555SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 1E319 – DM des 10 et 19 juillet 1798. Le ministre de la Marine et des Colonies Bruix précise d'ailleurs à cette occasion que « pour le service du port [...] il n'y a aucune fontaine, qu'un seul tuyau à celle de l'Amiral, qui court gros comme une baguette de fusil [...] ».

556SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-58 – Devis d'armement de la bombarde la *Fournaise* mue par un appareil à vapeur, devenue la *Jouvence*, citerne au port de Rochefort, le 6 juillet 1871.

557SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 257 du 4 novembre 1902.

558SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 1E307 – DM n° 171 du 23 juin 1797.

blanc et de récipients métalliques et non plus avec des barils et des caisses en bois, après que plusieurs cas de farines retrouvées « gâtées » lors de l'ouverture des futailles à leur arrivée en Afrique ont été signalés à la Marine⁵⁵⁹. La question de la technicité prend dans ce cas tout son sens, notamment lorsque les autorités portuaires demandent à ce que les emballages fabriqués soient les plus étanches possibles. La farine, loin d'être une simple poudre de blé, présente en effet différentes qualités de mouture et d'épuration et nécessite par conséquent un outil de production et un savoir-faire bien spécifique afin de lui conférer et de lui faire conserver toutes les qualités demandées⁵⁶⁰. La farine permet également de mettre en exergue l'aspect économique du sujet. En effet, en concourant à insérer la Marine dans l'économie nationale, les besoins minotiers contribuent en parallèle à intégrer Rochefort dans les réseaux commerciaux. Car la farine, très contrôlée par les autorités lors des approvisionnements, est à la fois un produit de consommation courante nécessaire à l'alimentation des populations, une production spécifique mobilisant une main-d'œuvre qualifiée et des capitaux et donc, au final, une source de profit considérable pour certains⁵⁶¹. De la culture du blé à la production de la farine par les moulins en passant par les voies de transport et les marchés passés avec les fournisseurs, il existe donc toute une filière économique dont doit tenir compte la Marine lors de la mise en place de son ravitaillement.

Matières premières, vivres, effets textiles et objets divers forment ainsi un ensemble plutôt original, qui oblige la Marine à faire appel à de multiples secteurs d'activité. Enchâssés dans l'économie du XIX^e siècle, les besoins exprimés dans les colonies ne peuvent être satisfaits que par l'intermédiaire d'une logistique complexe et soumise, d'un bout à l'autre de la chaîne, à de nombreuses données techniques et économiques comme d'ailleurs aux impondérables. En attente d'une réelle qualité quant aux produits fournis et rappelant encore cette exigence sous le Consulat et à la Restauration⁵⁶², la Marine n'hésite pas à renvoyer des produits mal

559SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 187 du 23 novembre 1883.

560La Marine conserve la prise en charge de la transformation de cette denrée car opération jugée trop délicate pour être laissée aux seules mains d'entrepreneurs extérieurs, selon DESSAUX Pierre-Antoine, « Enclave ou promoteur de l'activité locale : l'approvisionnement des arsenaux français en denrées alimentaires au XIX^e siècle », dans LE MAO Caroline et MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 322. Par ailleurs, la farine de froment reste pour la Marine, par le tonnage et les enjeux financiers mis en cause, le produit le plus important à prendre en compte, notamment sous le Second Empire, d'après MARLIER Jean-Noël, *op. cit.*, p. 161.

561 *Ibid.*, p. 162. À l'instar de Brest, la farine fait à Rochefort l'objet de spéculation mais aussi de détournement qui aboutissent par exemple dans les années 1840 au scandale des malversations de l'intendant de Rochefort.

562SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 – DM n° 73 du 9 juin 1802 concernant l'habillement des troupes dans les colonies, le supplément de solde et la qualité des vivres à fournir ; Services administratifs (Passagers pour les colonies), 2E1-68 – DM n° 15 du 21 février 1814 concernant les ancres, « objet trop important pour en acheter dont la qualité ne soit pas éprouvée [...] : parce que la sûreté des vaisseaux en dépend ».

finis⁵⁶³ ou à faire jeter des vivres lorsque ceux-ci sont avariés⁵⁶⁴. Une étude plus approfondie concernant la problématique du rebut permettrait d'ailleurs de vérifier précisément le niveau d'adéquation entre les produits fournis à la Marine et les besoins exprimés dans les outre-mers. En conséquence, se pose alors maintenant la question de l'ampleur de ces besoins.

B. L'ampleur des besoins

Autre problématique, l'ampleur des besoins permettant d'assurer le ravitaillement des colonies et des troupes qui y sont mises en garnison. Faute de disposer suffisamment de séries de données précises, son évaluation demeure éminemment complexe et incertaine. Il est toutefois possible de donner un ordre de grandeur de l'ampleur des besoins en se fondant sur les approvisionnements annuels en vins et en eau-de-vie, produits non étudiés précédemment.

Au XIX^e siècle, un navire de guerre standard de type frégate ayant à son bord 700 hommes embarque en moyenne 10 000 litres de vin et 1 400 litres d'eau-de-vie pour chaque campagne de six mois minimum⁵⁶⁵. Au cours de la période 1842-1869, à raison de deux départs minimums de navire par an pour les colonies depuis le port de Rochefort [ANNEXE 14], ce sont donc entre 250 000 et 300 000 litres de vin et près de 40 000 litres d'eau-de-vie qui sont fournis au service colonial en plus de vingt-cinq ans. Dans les années 1880, les multiples transports de denrées alimentaires effectués entre Cognac, Rochefort, Bordeaux et l'Afrique de l'Ouest pour ravitailler les hommes en campagne montrent que les délivrances d'eau-de-vie n'ont cessé d'augmenter. Elles passent de 1 000 litres en 1818 pour le comptoir de Gorée à 6 000 puis 7 000 litres en 1883 et 1884 pour le Gabon et la Guinée où stationnent les troupes de marine et les « rationnaires indigènes »⁵⁶⁶. Quant au vin, les 15 000 litres délivrés pour la seule place de Saint-Louis au Sénégal en 1878 font écho aux 18 000 litres rassemblés par l'administration rochefortaise pour cette colonie en 1818. Autrement dit, il faut fournir chaque année pour le service colonial la quantité nécessaire à l'approvisionnement d'une population d'une ville industrielle de taille moyenne⁵⁶⁷. L'ampleur des besoins est telle qu'en 1902, les

563SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-724 – DM n° 2 du 3 janvier 1884 concernant des casques coloniaux attendus au Sénégal mais reconnus de mauvaise qualité et donc retournés au fournisseur.

564SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n°145 du 28 septembre 1883 concernant le café et le fromage de Hollande destinés à Tahiti ; 2A2-724 – DM n° 116 du 25 avril 1884 concernant la farine destinée au Sénégal.

565D'après BERNARD Gilles, *Le Cognac. À la conquête du monde*, Bordeaux, PUB, Coll. « Grappes & Millésimes », 2011, p. 140.

566SHDMR, Services administratifs (Substances), 2E4-17 et 6E2-4 – *op. cit.*, DM n° 1 du 17 février 1818 ainsi que la DM n° 41 du 5 février 1878 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 et 2A2-724 – DM n° 180 du 27 avril 1883 et DM n° 192 du 2 juillet 1884.

567Soit 5 000 à 30 000 personnes d'après BRAUDEL Fernand et LABROUSSE Ernest (dir.), *Histoire économique et sociale de la France, Tome III : L'avènement de l'ère industrielle (1789-années 1880)*, Paris, PUF, 1976, p. 228 ; avec calcul basé sur une quantité de 3 litres/ouvrier/jour en 1905 cité dans BRAUDEL Fernand et

autorités rochefortaises font directement appel au président de la Chambre syndicale du commerce en gros des vins et spiritueux de Paris afin d'assurer le ravitaillement du service Marine et des troupes coloniales⁵⁶⁸. À cela, il faut ajouter les vins dits « journaliers » nécessaires aux soldats mis en garnison à Rochefort, à Saintes et sur les îles d'Oléron, d'Aix, de Madame et parfois de Ré, mais impossibles à quantifier du fait de la variabilité des interventions effectuées aux colonies au XIX^e siècle. Au regard des quantités nécessaires à l'approvisionnement des grands ports et arsenaux atlantiques comme Bordeaux, Nantes, Lorient et Brest en liaison constante avec les outre-mers, ces besoins sont donc considérables.

Nécessaires au « logement » des liquides et avant tout du vin, les quantités de bois peuvent également être étudiées. Dans le cas d'un « tierçon »⁵⁶⁹ contenant 90 litres de boisson alcoolisée, il est *a priori* nécessaire d'utiliser entre 2 778 et 3 333 « tierçons » par an au milieu du XIX^e siècle. En se basant sur une moyenne de 42 pied-cubes de bois par tonneau, soit 1,2 m³, les besoins pour fabriquer les barriques atteignent ainsi entre 3 304 et 3 964 m³ de bois par an, soit l'équivalent d'un vaisseau type de 80 à 90 canons lancé à Rochefort de la fin des années 1790 au mitan des années 1860⁵⁷⁰. Ces quantités peuvent être comparées avec la consommation annuelle totale de bois de construction sous la Révolution, dernière décennie de lancement de vaisseaux de 74 canons, soit en moyenne 2 265 m³ de bois de chêne par an⁵⁷¹.

En considérant la nature comme le nombre des transactions passées dans le cadre du service colonial, il est possible de préciser l'approche quantitative tout en tenant compte des lacunes de la documentation. Sur ce point, la décennie 1890 s'avère intéressante car caractérisée par une remarquable stabilité du nombre de marchés passés, entre 5 et 10 par an, en dehors du cas exceptionnel de l'année 1899 lié à la préparation d'une commande globale à répartir entre le Sénégal, la Martinique, Tahiti et la Réunion [ANNEXE 12]. Selon les contrats de fourniture pluriannuels répertoriés, il est ainsi possible de situer le nombre de marchés du service colonial à un niveau juste supérieur à 10 par an, ce qui est conforme à la moyenne des autres secteurs de la Marine comme celui de la construction navale. L'analyse de ces marchés conduit à y voir un effet de masse industriel en parallèle d'une activité de « niche » d'essence artisanales qui perdure jusqu'à la fin du XIX^e siècle. La plupart des marchés passés portent soit sur un seul type d'approvisionnement conséquent comme les farines, les vins, le sucre ou

LABROUSSE Ernest (dir.), *Histoire économique et sociale de la France, Tome IV : L'ère industrielle et la société d'aujourd'hui (1880-1980)*, Paris, PUF, 1979, p. 498, soit plus de 10 litres par personne et par an.

568SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 289 du 3 décembre 1902.

569SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E308 – DM du 4 novembre 1795 ; 1E336 – DM du 17 novembre 1799 ; (Colonies), 2E4-17 – DM n° 41 du 5 février 1878. Outre les barriques, les tierçons constituent un autre type de futaille utilisé pour l'export des eaux-de-vie, notamment au Sénégal.

570D'après un rapport de la Marine sur le bois de chêne daté de 1826, cité dans BOUDRIOT Jean, *op. cit.*, p. 263.

571PLOUVIEZ David, *La Marine et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014, p. 186-187.

le café ; soit sur des articles et produits spécifiques à livrer en quelques exemplaires et en petites quantités tels les instruments, les médicaments ou les tabacs. Les 23 000 kilos de café du Brésil, les 3 500 fusils Lebel de la manufacture d'armes de Tulle et les 1 500 casques en liège fabriqués pour la Coloniale par l'entreprise parisienne *Jules Chautard & C^{ie}* croisent ainsi les 3 bicyclettes assemblées à l'Atelier de Construction de Lyon pour les troupes de Marine ou encore la jumelle-télémetre du fabricant Souchier attendue par le Corps des disciplinaires des Colonies⁵⁷². Inscrits au budget colonial, les marchés dévoilent par leurs quantités une structure à deux niveaux d'envergure, importante pour les vivres et les textiles et au final relativement modeste en ce qui concerne – armes mises à part – les outils et objets sortis des manufactures.

La connaissance des besoins du service colonial est pour l'historien un jalon certes complexe mais essentiel pour comprendre l'approvisionnement mis en place par la Royale. Pour le Préfet maritime de Rochefort et le ministre de la Marine et des Colonies, c'est chaque année une étape essentielle à accomplir pour subvenir aux besoins ultramarins.

C. Répondre promptement et efficacement aux besoins

Pour répondre promptement et efficacement aux besoins, il faut au préalable connaître les types et quantités de produits à fournir, ou tout du moins pouvoir les estimer. Déterminer le nombre de choses nécessaires dans telle ou telle colonie est en effet un préalable à tout approvisionnement, avant que les marchandises ne soient chargées sur les navires. Une fois la composition définitive de la liste des références à expédier dans les outre-mers établie, les produits peuvent être commandés, préemptés, achetés ou fabriqués et enfin livrés dans les magasins de l'arsenal ou directement dans les ports chargés des expéditions pour le compte de Rochefort. Le bon fonctionnement du service colonial dépend ainsi largement de la circulation des informations entre les différentes autorités de la capitale et de la province. La démarche empruntée n'est généralement pas très différente de celle communément utilisée pour le reste des approvisionnements généraux de la Marine. Et comme dans les autres arsenaux, c'est bien sur le binôme Préfet maritime/ministre de la Marine et des Colonies que repose la totalité du système⁵⁷³.

Pour bien comprendre, l'exemple des marchandises expédiées à Libreville en « deux

572SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 12 du 15 janvier 1902. Voir aussi dans Troupes (Troupes de marine), 1N11 – DM n° 1085 du 8 octobre 1895 ; 1N19 – DM n° 1369 et n° 1322 des 15 octobre et 3 novembre 1899 ; 1N9 – DM n° 1025 du 28 septembre 1894.

573MARLIER Jean-Noël, *op. cit.*, p. 55-65.

contingents » pour les années 1883-1884 est révélateur⁵⁷⁴. Directement adressée au ministre de la Marine et des Colonies en octobre 1882 par « *la colonie du Gabon* [qui lui en a] *signalé le besoin* »⁵⁷⁵, la demande constitue le signal du lancement à Rochefort des opérations. La mission du Préfet maritime – à l’époque le vice-amiral Véron – est ainsi de vérifier la disponibilité des « *principales denrées* » attendues et indiquées « *approximativement, à titre d’information préliminaire* » par le ministre dans sa dépêche. Si, d’après la situation des magasins, l’administration du port n’est pas en mesure de se procurer les vivres manquantes, le Préfet maritime doit par conséquent procéder à l’achat « *des espèces et quantités de denrées [...] nécessaires* ». Pour le biscuit, le vinaigre, les sardines à l’huile ou encore le bœuf conservé, tous ces produits sont probablement trouvés dans les magasins de l’arsenal, celui-ci étant alors spécialisé depuis près de trois décennies dans la fabrication des conserves de viande et des vinaigres. En revanche, la farine, les spiritueux et le vin, insuffisants dans les stocks du port, donnent lieu à la passation d’urgence de marchés de gré à gré à Rochefort et à Bordeaux, « *par application du paragraphe 10 de l’article 18 du décret du 18 novembre 1882* »⁵⁷⁶.

Si, dans les cas évoqués précédemment, le préfet « gère » l’intégralité de la demande en prenant les dispositions qui lui paraissent adéquates pour satisfaire le plus rapidement possible la commande, il en est parfois tout autrement. Les archives montrent en effet qu’en certaines circonstances le binôme se rééquilibre en faveur de la tête parisienne, le ministre opérant d’autorité une répartition des besoins entre ceux attribués directement à Rochefort et ceux relevant des fournisseurs par marchés généraux ou des traités de gré à gré comme l’exemple suivant. L’« *état des divers approvisionnements destinés pour la Direction du port et le service des hôpitaux de Bourbon en 1843* »⁵⁷⁷ illustre parfaitement ce centralisme décisionnel parisien. La commande est partagée par l’amiral-ministre Duperré entre l’arsenal et « *M. le Commissaire général, chef du service de la Marine à Bordeaux, qui est chargé d’en faire l’expédition à Bourbon* ». La nature des produits attribués aux uns et aux autres montre ainsi clairement que le choix est opéré en fonction de leurs capacités respectives : à l’arsenal et à sa pharmacie centrale, la fourniture des drogues et médicaments ainsi que de divers articles en stock comme des drisses de flammes, des chaînes en fer, des pots de peinture ou encore des « *étoupilles fulminantes* » ; au commissaire général à Bordeaux, la livraison d’objets relevant de la production semi-manufacturière et à acheter directement dans les commerces girondins.

574SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 26 et n° 149 des 22 février et 3 octobre 1883.

575SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 26 du 22 février 1883, pour l’envoi du premier contingent le 1^{er} mai.

576SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 149 du 3 octobre 1883.

577SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-311 – DM n° 17 du 16 septembre 1842.

S'il est délicat de statuer sur une ligne de partage des attributions de chaque élément du binôme entre les deux situations évoquées, il se confirme toutefois la réalité d'une étroite collaboration entre le ministre, homme de gouvernement décisionnaire ayant pour tâche première de mettre en œuvre la politique navale et coloniale de la France ; et le Préfet maritime, homme de terrain et d'action, connaisseur de son outil de travail et des capacités de son arrière-pays puis, à partir du Second Empire, unique représentant du ministre de la Marine et des Colonies à l'arsenal⁵⁷⁸. Par ailleurs, la nature des approvisionnements confiés de manière récurrente à Rochefort autorise à penser que le port de guerre se spécialise fortement dans les besoins en produits alimentaires conservés et surtout dans les effets textiles, semblant faire ainsi de la ville-arsenal charentaise le « foyer » des commis de la Marine. C'est d'ailleurs sur les bords de la Charente qu'est implantée, de 1912 à 1927, la première École des fourriers de la Marine⁵⁷⁹. Concernant les autres approvisionnements, la répartition s'effectue aussi sûrement en fonction des quantités nécessaires, des volumes disponibles ou même aussi des réseaux de connaissances d'affaires en vue dans les allées du pouvoir. Dans tous les cas, la détermination des besoins est un exercice fort délicat, nécessitant de la part des fonctionnaires une bonne connaissance des stocks de la Marine en des lieux dispersés non seulement en métropole mais aussi dans l'empire, comme d'ailleurs des facultés des fournisseurs nationaux et étrangers. Autant de données qui reposent sur une parfaite circulation de l'information, au moyen notamment des courriers puis des télégrammes entre les différents responsables de la Marine et des Colonies.

De fait, déterminer les besoins se fait bien sûr en premier lieu dans chacune des colonies. Chaque année, gouverneurs, amiraux ou commissaires généraux exposent les manques qu'ils jugent nécessaires de combler pour obtenir de quoi soutenir la présence de l'État outre-mer. Conformément à l'Ordonnance de 1689⁵⁸⁰, restée quasi inchangée sur ce point jusqu'à la Belle Époque, l'opération a lieu avant le mois de septembre pour le printemps suivant lorsque les approvisionnements sont embarqués sur un bâtiment militaire. La « *liste des substances alimentaires dont l'envoi est nécessaire à la Guyane pour le service des hôpitaux pénitentiaires pendant l'année 1862* »⁵⁸¹ est ainsi transmise au Préfet maritime dès les premiers jours de l'été. Il en va de même pour le Sénégal : en 1814, alors que toutes les marchandises et munitions achetées à Bordeaux sont expédiées de Brest sur Rochefort durant l'automne pour un départ du convoi dirigé par la *Méduse* prévu avant l'été 1815, l'opération

578MARLIER Jean-Noël, *op. cit.*, p. 56.

579SHDMR, Travaux maritimes et bâtiments civils (Travaux hydrauliques), 3K22-1/6 – École des fourriers.

580Citée dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 177.

581SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-466 – DM n° 45 du 20 juin 1861, reçue à Rochefort le 22, arrivée à Bordeaux le 29.

est finalement repoussée au printemps de l'année suivante du fait des événements résultant de la période des Cent-Jours. Mais le naufrage du navire en juillet 1816 oblige le Préfet maritime à faire remplacer en urgence et ce dès le mois d'août tous les produits perdus au large de l'Afrique pour que puisse finalement être accomplie la mission d'approvisionnement du Sénégal durant l'été 1817⁵⁸². Soixante-dix ans plus tard, la procédure semble rester la même puisque le « *contingent des vivres nécessaires à cette colonie pour l'année 1883* »⁵⁸³, supposément prêt depuis la dépêche du 16 octobre 1882, doit être embarqué au sortir de l'hiver pour Saint-Louis-du-Sénégal, ceci dans le but que « *cet approvisionnement parvienne à destination vers le 1^{er} mai [1883]* ». C'est donc sur place en premier lieu que les besoins sont exprimés, en fonction des stocks dans les magasins, de la situation militaire, de l'évolution des relations avec les populations colonisées ou avec les alliés européens lors des expéditions.

L'arrivée réelle ou supposée de troupes supplémentaires dans les colonies pour les défendre puis la mise en place des relèves régulières des garnisons d'infanterie de marine dans le cadre du service colonial ajoutent à l'unicité des produits demandés. Pour revenir sur l'exemple guyanais, les besoins sont régulièrement exprimés en fonction d'une réalité bien concrète, généralement en ce qui concerne la situation alimentaire de la colonie. Comment ainsi expliquer qu'en 1845, seule une commande de « *18 000 kilogrammes de biscuit d'armement* » pour « *le service des rationnaires en 1846* » à Cayenne est passée par le gouverneur ?⁵⁸⁴ Plusieurs autres exemples montrent cependant que le ministre de la Marine et des Colonies impose fréquemment sa vision des choses quant aux besoins à fixer, supprimant des produits, changeant des quantités, rayant certaines lignes en fonction des opérations, d'ailleurs souvent contraintes par des limites budgétaires strictes. Dans cet esprit, au début de l'été 1884, il est accordé, par Alexandre Peyron, un complément de vin, « *pendant la saison des chaleurs* », aux troupes disciplinaires encasernées à Oléron puis déployées outre-mer⁵⁸⁵.

Une fois les besoins exprimés et mis en forme, l'étape suivante consiste en la passation des marchés nécessaires à la fourniture des produits. Aussi, aborder ici les pratiques d'achat de la Marine dans le cadre particulier du service colonial semble être une nécessité. Dans le cas présent, évoquer des pratiques bien ancrées est bien plus juste que de parler de préconisations ou de procédures officielles car à part les adjudications, aucun autre mode d'achat n'est adopté, la Marine respectant en cela les principes de l'Ordonnance de 1689⁵⁸⁶ qui reste sur le

582SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 173 du 30 novembre 1814 ; 2A2-171, DM n° 53 du 24 septembre 1816 ; DM du 27 mars 1817 et voir DM n° 22 du 9 octobre de la même année.

583SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 18 du 8 février 1883.

584SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-333 – DM n° 25 du 29 août 1845.

585SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-724 – DM n° 198 du 9 juillet 1884.

586Citée dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 177.

long terme la référence administrative unique. Depuis l’Ancien Régime, la Marine continue donc traditionnellement à recourir, dans le cadre colonial, à la procédure des adjudications. Hors du cadre législatif, elle utilise également les contrats de gré à gré déjà évoqués. Dans le premier cas, la procédure en usage à Rochefort reprend à la lettre l’ordonnance édictée par Colbert fils : publicité du marché par voie d’affichage, enchère à la chandelle, puis remises ; la première pratique ayant encore cours au début du XX^e siècle⁵⁸⁷ tandis que les deux secondes perdurent jusqu’à la veille de la Belle Époque. Conservés dans les archives du port de Rochefort, plusieurs procès-verbaux d’adjudication livrent un aperçu très fiable du déroulé de ce mode opératoire visant à obtenir au final un approvisionnement par rabais. Limités au seul cas local, ces documents éclairent néanmoins les limites de cette procédure, vu l’ampleur relativement faible des milieux économiques présents sur les bords de la Charente. De fait, dans le cas de la fourniture des diverses marchandises et munitions nécessaires au service de la Marine et des Colonies en 1793 à donner au rabais, « *considérant que la guerre que la République vient de déclarer au Roi d’Angleterre et au Stathouder de Hollande nécessite des approvisionnements proportionnés [...]* »⁵⁸⁸, ce sont seulement 48 personnes qui enchérissent pour 225 produits, les uns étant en plus caution des autres. En 1883, seul André Leps, en tant que « *marchand de bois* », est présent pour obtenir la fourniture de bois de Suède et d’espars, alors qu’« *aucun soumissionnaire ne s’est présenté à l’adjudication du bois de yellow-pine* »⁵⁸⁹.

En effet, pour gagner en efficacité et en souplesse afin de pallier aux inconvénients de l’adjudication, la Marine utilise également la procédure de la soumission. Celle-ci lui donne la possibilité de choisir un fournisseur en imposant des conditions précises de fourniture. En 1803, Hèbre de Saint-Clément s’« oblige » ainsi à livrer « *la quantité de 5 000 couvertures de laine pour hamacs [...] destinées pour dix mille hommes de troupes d’embarquement* », de « *bonne qualité, conformes au modèle déposé au Magasin Général* »⁵⁹⁰. La soumission permet par conséquent à la Marine, grâce à un contrat bilatéral, d’énoncer des conditions très précises, *a priori* gages d’un approvisionnement en produits de qualité. Les discussions n’étant pas publiques, elles provoquent de plus la réduction des habitudes d’entente entre les fournisseurs. Pour la Marine, l’autre avantage de la soumission est de lui permettre d’effectuer

587SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 289 du 3 décembre 1902. Vingt affiches annonçant l’adjudication des vins destinés à Rochefort sont ainsi apposés dans les entrepôts de Bercy et du quai Saint-Bernard à Paris.

588SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 5E2-33 – « Marine et Colonies. 1793. Fourniture de marchandises et munitions. Adjudication pour la fourniture de diverses marchandises et munitions nécessaires au Service de la Marine et des Colonies, au Port et Arsenal de Rochefort », le 18 février 1793.

589SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-149 – DM n° 22 et n° 23 des 9 et 15 mars 1883.

590SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 5E2-43 – DM du 31 octobre 1803.

un choix discrétionnaire de ses fournisseurs et en premier lieu les plus fidèles, sans devoir se plier à la traditionnelle pratique du rabais. Enfin, dans le cadre du service colonial, cette procédure correspond à une adaptation à la mesure du bassin de production rochefortais, comme d'ailleurs aux problèmes d'approvisionnement inhérents aux situations coloniales.

Dans un tout autre domaine, les affrètements relèvent aussi de cette formule. Sans publicité aucune, les contrats sont établis en fonction des propositions des différents armateurs. La similitude avec les clauses des contrats d'affrètements, classiques voire traditionnels puisqu'encore une fois issus d'une grande ordonnance royale, en l'occurrence celle de 1681⁵⁹¹, montre que la formule de la soumission autorise l'utilisation des pratiques commerciales, beaucoup plus souples. L'aménagement des cales, les conditions d'assurance et de prise en charge de l'armement et bien entendu le volume loué sur le navire sont ainsi établis par les contrats. En dernier ressort, la procédure des marchés généraux est également utilisée pour approvisionner le service colonial. D'après la documentation, ces derniers semblent être utilisés surtout de manière indirecte, les quantités attendues aux colonies pouvant être facilement ajoutées au marché des vivres. C'est par exemple le cas pour celui du munitionnaire de la Marine jusqu'au début du XIX^e siècle, tout comme celui des grands fournisseurs d'effets textiles et de matières premières jusqu'au premier conflit mondial à l'image de l'entreprise de Jules Chautard qui produit des casques en liège coloniaux qu'il doit livrer dans les cinq ports-arsenaux⁵⁹². Ils ne semblent cependant occuper qu'une place limitée dans le service colonial, peut-être en raison de leur inadaptation aux besoins coloniaux dont les types et les quantités ne cessent d'évoluer tout au long du siècle.

Si les procédures continuent globalement à répondre aux règles de l'Ordonnance de 1689, la lecture attentive de la documentation permet cependant de constater que les contrats quant à eux évoluent au fil des décennies, notamment pour les affrètements. Dans leur cas, l'évolution concerne avant tout la précision. Entre les guerres de la Révolution et les campagnes du Second Empire, la mention de la visite du navire passe ainsi de régulière à obligatoire. Par ailleurs, dès la Restauration, lors du réinvestissement des colonies rendues par l'Angleterre, il est noté à chaque contrat la nature des aménagements intérieurs requis alors qu'auparavant le sujet n'apparaît pas systématiquement. De plus, les mentions d'utilisation par les fournisseurs d'échantillons référentiels déposés en magasin pour livrer les produits exacts demandés prouvent les progrès considérables qui ont été accomplis en termes d'exigence qualitative. Cette réalité s'inscrit d'ailleurs dans un mouvement plus général de durcissement des clauses de contrats, par l'intermédiaire notamment de l'élaboration de cahiers des charges, qui

591MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 178.

592SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 104 du 12 mai 1902.

s'avèrent devenir extrêmement précis à partir du Second Empire⁵⁹³. Parallèlement à cela, l'allongement de la durée des contrats peut être signalé, à mesure que s'ouvrent les lignes de navires à vapeur vers les possessions coloniales, zone Asie-Pacifique en tête à partir de 1862.

Par ailleurs, l'étude de la rédaction des soumissions permet d'observer le niveau de qualité des relations entre la Marine et ses fournisseurs. À l'intérieur de ces documents administratifs, certaines clauses contractuelles forment régulièrement un terrain de litiges, en particulier dans le cas des affrètements. Par manque de précision, sont ainsi souvent mis en cause les clauses concernant les temps d'attente et les conditions de déchargement, en rade de l'île d'Aix notamment. Les quelques demandes de dédommagement témoignent d'ailleurs d'un problème qui se perpétue jusqu'à la Monarchie de Juillet. L'autre grand motif de litige depuis Colbert, les retards de paiement⁵⁹⁴, semble au contraire ne plus être d'actualité à partir du Premier Empire et ce, malgré les difficultés budgétaires auxquelles doit faire face la Marine, en particulier au début de la Restauration puis au sortir du Second Empire.

Une fois le marché conclu, l'achat effectué, plusieurs étapes interviennent avant la conclusion de l'opération et le paiement. La livraison entraîne ainsi la production de justificatifs tels que les procès-verbaux et les factures. Pour les affrètements comme pour les produits livrés à l'arsenal, il est d'ailleurs bien question de « procès-verbaux de visite ». Conservés aux archives du port de Rochefort, plusieurs exemplaires de ces documents donnent à voir toute la rigueur de ces opérations et de leur importance pour une Marine soucieuse du moindre de ses deniers. Pourtant, en 1842, la visite du navire les *Deux-Sœurs*, à son arrivée au Sénégal, donne lieu, de la part du gouverneur de la colonie, à la rédaction d'un procès-verbal « constatant le mauvais état des 50 lits en fer envoyés de Rochefort [...] »⁵⁹⁵. Après enquête, il s'avère que ce n'est pas l'armateur du navire bordelais qui est en tort mais bien l'administration du port charentais, qui profite alors de l'approvisionnement des comptoirs africains pour se débarrasser de ses objets de mauvaise qualité ou usés. « *Ce peu de soin apporté à cet envoi* » vaut ainsi remontrances, de la part du ministre, au Préfet maritime.

Remis aux fournisseurs, les procès-verbaux leur permettent également de faire valoir leur droit au paiement auprès du Trésor public. Enfin, dans le cas des affrètements, il est nécessaire de produire un « certificat » ou un « bordereau de réception », les preuves de l'arrivée à bon port des effets et de leur état. Celui dressé en 1883 à Papeete par exemple et accompagné de deux procès-verbaux dévoile toute l'importance de ce document pour justifier d'une éventuelle perte de produit. En l'occurrence, le capitaine du *Théodore Ducos* doit

593MARLIER Jean-Noël, *op. cit.*, p. 248-249.

594MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 179.

595SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-311 – DM n° 1 du 7 janvier 1842.

répondre de la détérioration d'importantes quantités de café et de fromage de Hollande, retrouvées complètement avariées lors de leur arrivée dans la colonie et donc immédiatement condamnées. Les commissaires ayant inspecté les marchandises expliquent alors que la qualité inférieure des produits, leur emballage défectueux et surtout la longueur du trajet de Rochefort à Tahiti *via* Bordeaux sont les causes de la perte de ces vivres destinées au service colonial⁵⁹⁶.

Au travers de la procédure d'achat, c'est également toute l'importance des échanges d'informations et donc des problèmes de distance-temps qui est observable. Entre Rochefort et Paris, le processus de détermination des besoins ainsi que les achats nécessitent en effet des échanges épistolaires puis télégraphiques incessants, dans le but d'assurer une transmission des informations indispensables à la prise de décision du Préfet maritime. Dans le cas présent, cette observation illustre sans doute d'une manière assez proche le quotidien du fonctionnement des services de la Marine et des Colonies. S'il est fluide en apparence, le cheminement de l'information sur d'innombrables kilomètres et milles nautiques demeure toutefois une gageure faite de multiples contraintes. En effet, si du XVIII^e siècle à la Première Guerre mondiale, la distance influe fortement sur la mise en place de l'organisation de la Marine, elle atteint certainement un sommet dans le cadre du service colonial. En effet, aux allers-et-retours habituels entre l'arsenal et Paris s'ajoutent les traversées entre la France et les territoires d'outre-mer, des plus proches aux plus lointains. Retracer pour déterminer les besoins des colonies, le parcours des communications met en évidence les temps de transports et de traitement plus ou moins longs qui s'intercalent entre chaque étape du transit.

L'information provenant des outre-mers arrive ainsi dans les ports par « paquets » avant d'être transmise à Paris par les services de transport du courrier, ou directement par le télégraphe à partir du Second Empire selon le degré d'avancement de liaison des colonies à la métropole par le câble. Enfin, elle est retransmise, en sens inverse, à l'arsenal, une fois les décisions prises en haut lieu. Après le déclenchement des opérations d'achat, à Rochefort ou ailleurs, elle fait de nouveau un va-et-vient entre la préfecture maritime et les bureaux parisiens, pour que cela aboutisse enfin, au retour, à l'expédition d'une cargaison depuis le port de guerre ou à partir d'un port de commerce. Circulent aussi dans le même temps les informations indiquant l'armement des bâtiments qui vont servir de transport, les navires de commerce qui doivent être affrétés ou les réservations de passage effectuées sur les paquebots pour l'embarquement d'hommes et de matériels. Cette belle organisation issue de l'Ancien Régime ne cesse par conséquent de s'améliorer tout au long du XIX^e siècle, parallèlement à la modernisation des moyens de transport et de communication. C'est là encore un élément de

596SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 145 du 26 septembre 1883.

continuité de gestion impériale qui perdure jusqu'à, au moins, la Première Guerre mondiale.

L'approvisionnement pour le Sénégal en 1817 peut de nouveau être pris en exemple pour mesurer l'évolution de la logistique du service colonial. Entre la première formulation des besoins par l'administration suite au naufrage de la *Méduse* en juillet 1816 et le départ de la *Charente*, navire sur lequel est chargé le premier ravitaillement de la colonie en août 1817, il s'écoule un an. Toujours pour le Sénégal, l'année 1884 procure un autre exemple dont l'ampleur témoigne de la diminution de la distance-temps suite à l'apparition de la vapeur et de la télégraphie en métropole, en France comme d'ailleurs en Angleterre⁵⁹⁷. Ainsi, entre la première évaluation des besoins dans le Haut-Fleuve – qui devient peu à peu le Soudan – à la fin du mois d'août et l'arrivée de l'ordre de ravitaillement par dépêche télégraphique ministérielle à Rochefort, il ne s'écoule plus qu'une grosse vingtaine de jours, consacrés à plus de 80 % au transport⁵⁹⁸. Remises « *au chemin de fer* » le 18 septembre, « *7 caisses [...] contenant des graines potagères destinées aux postes du Haut-Sénégal* » transitent par le port de Rochefort le 27 avant d'atteindre Bordeaux dans les sept jours suivants. Elles peuvent ainsi être embarquées à bord du paquebot de la CMM l'*Équateur*, devant partir du port de commerce girondin le 5 octobre⁵⁹⁹. En admettant une traversée de l'océan sans problème, un débarquement efficace à Dakar puis un transport rapide opéré par voie fluviale au moyen d'une canonnière jusqu'aux postes à ravitailler, il faut donc moins de deux mois pour la Marine afin de prendre en compte les besoins exprimés dans la colonie avant de faire apporter sur place le soutien espéré. Cependant, la différence avec le dispositif britannique demeure notoire. En effet, au lieu des 5 jours minimum entre les lieux de décision parisiens et de réception du ravitaillement destiné aux militaires français qu'il faut encore à la fin du XIX^e siècle, il ne faut qu'une à deux journées depuis le XVIII^e siècle voire quelques heures seulement à l'époque victorienne grâce aux lignes télégraphiques et au chemin de fer pour que l'Amirauté britannique puisse faire parvenir ses ordres à ses différents arsenaux depuis son siège à Londres⁶⁰⁰. Par ailleurs, les durées de transmission de l'information depuis les colonies sont elles aussi plus courtes, la *Royal Navy* disposant des données rapportées par les croisières assurant le transport de son propre ravitaillement ainsi que par le service de la « voie

597GRAY Steven, *Steam Power and Sea Power. Coal, the Royal Navy, and the British Empire, c. 1870-1914*, Londres, Palgrave Macmillan, 2018, p. 16.

598SAGNA Olivier, « De la domination politique à la domination économique : une histoire des télécommunications au Sénégal », *tic&société* [En ligne], vol. 5, n° 2-3, 2^e semestre 2011 / 1^{er} semestre 2012, p. 72, mis en ligne le 18 juin 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ticetsociete/1030>. Le courrier arrive à Bordeaux par bateau puis au moyen du train à Paris.

599SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-724 – DM n° 265, n° 273 et n° 286 des 23 et 27 septembre et du 8 octobre 1884 et avis du commissaire aux approvisionnements du 6 octobre 1884.

600ACERRA Martine, « L'arsenal, pivot de la puissance maritime ? », dans BUCHET Christian, MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *La puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004, p. 435. Voir aussi, concernant le « réseau télégraphique global » de la *Royal Navy* dans l'Empire britannique, GRAY Steven, *op. cit.*, p. 17.

d'Angleterre »⁶⁰¹. Si un certain handicap français demeure, il est néanmoins nettement atténué, tant la Marine déploie d'évidents efforts logistiques pour soutenir autant que faire se peut « ses » colonies.

À la fois singuliers et similaires avec le reste des approvisionnements de l'arsenal, la détermination des besoins dans les outre-mers montre que l'ensemble des fournitures du service colonial divergent finalement peu de celui des autres services de la Marine. Les procédures apparaissent, de plus, identiques. Mais dans le détail, bien des différences sont visibles, à commencer par la nature même de certains produits demandés par les colonies qui contraignent la Marine à adopter parfois une stratégie d'approvisionnement pouvant être qualifiée de « sur-mesure ». Tout au long du siècle, la distance-temps s'avère, de plus, rester un facteur quelque peu contraignant, notamment en ce qui concerne les colonies les plus éloignées de la métropole. À cet égard, elle explique sûrement pourquoi jusqu'à la Monarchie de Juillet, certains préfets jouent la montre pour se « mettre à disposition » navires et produits. S'il n'est pas le plus détaillé qui soit, ce décryptage de l'approvisionnement du service colonial au XIX^e siècle vient néanmoins compléter la connaissance d'un sujet restant encore bien méconnu en ce qui concerne la France.

Une fois les besoins définis et évalués pour les satisfaire, il faut que soit assurée la mise à disposition des ressources, la préparation des produits et leur expédition à travers les différents territoires, pour que tout ce qui a été commandé par la Marine arrive dans les délais fixés dans les contrats. Pour cela, elle doit donc pouvoir compter sur des hommes appartenant à des réseaux économiques, occupant des terroirs et exploitant des zones de production.

2. Les fournisseurs et transporteurs

A. Les marchés passés avec les fournisseurs

Tirées des archives du port de Rochefort, les informations sur l'approvisionnement permettent d'identifier les origines, les noms, les produits, parfois les quantités, dans le but de constituer un corpus permettant de répondre précisément à la double interrogation suivante : qui sont les fournisseurs de la Marine et des Colonies et d'où viennent les produits destinés au service colonial ? Dans cette optique, 662 marchés et commandes passés entre le Ministère et

601SHDMR, Inscription maritime (Commissaire général), 6P2-2 – Correspondance entre le ministre de la Marine et des Colonies et le ministre des Finances du 12 au 27 février 1862 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-473 – DM n° 61 du 2 septembre 1862. De la fin de la Restauration au milieu du Second Empire, la France semble extrêmement dépendante des paquebots-postes anglais pour le service de communication courant avec ses territoires d'outre-mer, tant en Asie qu'en Afrique. Le corps expéditionnaire du Mexique lui-même reçoit en grande partie ses ordres de Paris par les paquebots britanniques des compagnies *Cunard* et *White Star* partant de Southampton en direction des Antilles, le 30 de chaque mois.

les différents fournisseurs sont pris en compte sur l'intervalle étudié pour ce long XIX^e siècle. Une fois dissociés les marchés passés pour le « service Marine » proprement dit – les travaux du port et les constructions navales notamment – de ceux passés pour le « service Colonies » ou « service colonial », ainsi que mises de côté les transactions impliquant les différents « citoyens » et « particuliers » sans autres précisions, ce sont par conséquent 252 fournisseurs qui sont formellement identifiés. S'il confère au corpus une certaine représentativité, ce nombre permet également d'étudier, d'une manière globale, le milieu des fournisseurs de la Marine importateurs des produits nécessaires au service colonial, même si la localisation exacte des rochefortais impliqués avant les années 1880 est quasi impossible à connaître sans recourir aux archives notariales.

Comme au XVIII^e siècle⁶⁰² et sans prendre en compte pour le XIX^e siècle les achats effectués directement « en ville » avant le départ des navires comme dans les années 1840, l'analyse de ces données aboutit à dégager 4 catégories de fournisseurs, déterminées en fonction du nombre de marchés passés avec la Marine : le groupe des fournisseurs à 1 marché, celui de 2 à 4 marchés, celui de 5 à 10 marchés et celui à plus de 10 marchés.

TABLEAU 6 – Part de l'effectif des fournisseurs en fonction du nombre de marchés passés.

Part de l'effectif des fournisseurs	Part des marchés
4 % (9 fournisseurs)	25 % (162 marchés)
53 % (133 fournisseurs)	20 % (133 marchés)
43 % (110 fournisseurs)	55 % (367 marchés)

Source : fichier « Fournisseurs » [ANNEXES 11 et 12].

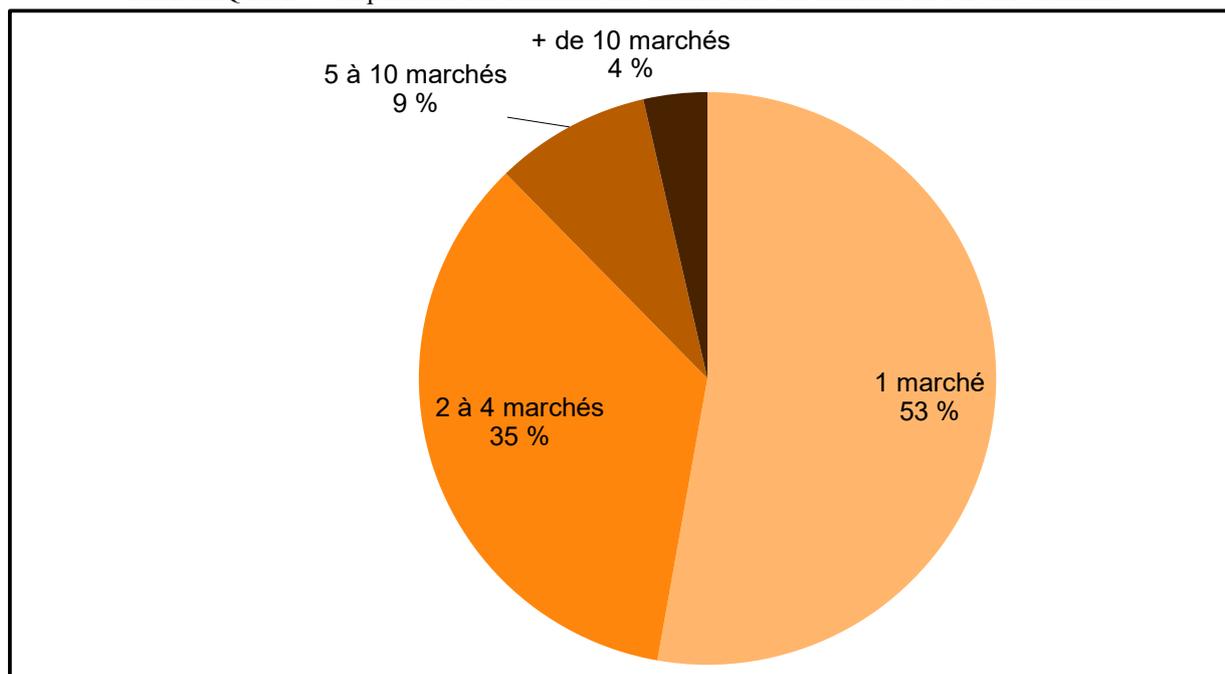
Cette première approche met en exergue l'importance des deux extrémités de l'échantillon, qui constituent une tendance de fond représentative du soutien réel au service colonial. Sur l'ensemble du XIX^e siècle, avec d'une part 162 marchés accordés à moins d'une dizaine de fournisseurs et d'autre part 133 marchés répartis entre 133 approvisionneurs uniques, c'est bien une répartition plutôt originale qui se dévoile, l'approvisionnement étant écartelé entre la forte fidélité d'un petit nombre au ministère et l'importante volatilité des autres fournisseurs.

En premier lieu, sont visibles les relations fortes qui unissent la Marine à ses fournisseurs. Avec certains partenaires, leur fiabilité voire le monopole pris sur un certain nombre de livraisons se révèlent au travers de l'importance du nombre de marchés passés avec l'État. Est ensuite observable l'important turn-over des partenaires, qui témoigne du caractère unique de

⁶⁰²MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 182.

nombre de fournisseurs, parfois très spécialisés. Cependant, cette particularité ne doit pas être vue comme une tendance du Ministère à ne pas réussir à fidéliser ses partenaires pour soutenir son service colonial, contrairement à la majorité des fournisseurs des approvisionnements généraux de la Marine au XVIII^e⁶⁰³ puis au XIX^e siècle. En effet, la nature d'une grande partie des besoins demandés par les colonies relevant de l'économie spécialisée, ceci explique qu'un manufacturier ou un marchand a pu répondre ponctuellement à un marché, par opportunité due à la guerre ou par coïncidence entre l'offre et la demande de la Marine.

GRAPHIQUE 26 – Répartition des fournisseurs en fonction des marchés du service colonial.



Source : fichier « Fournisseurs » [ANNEXES 11 et 12].

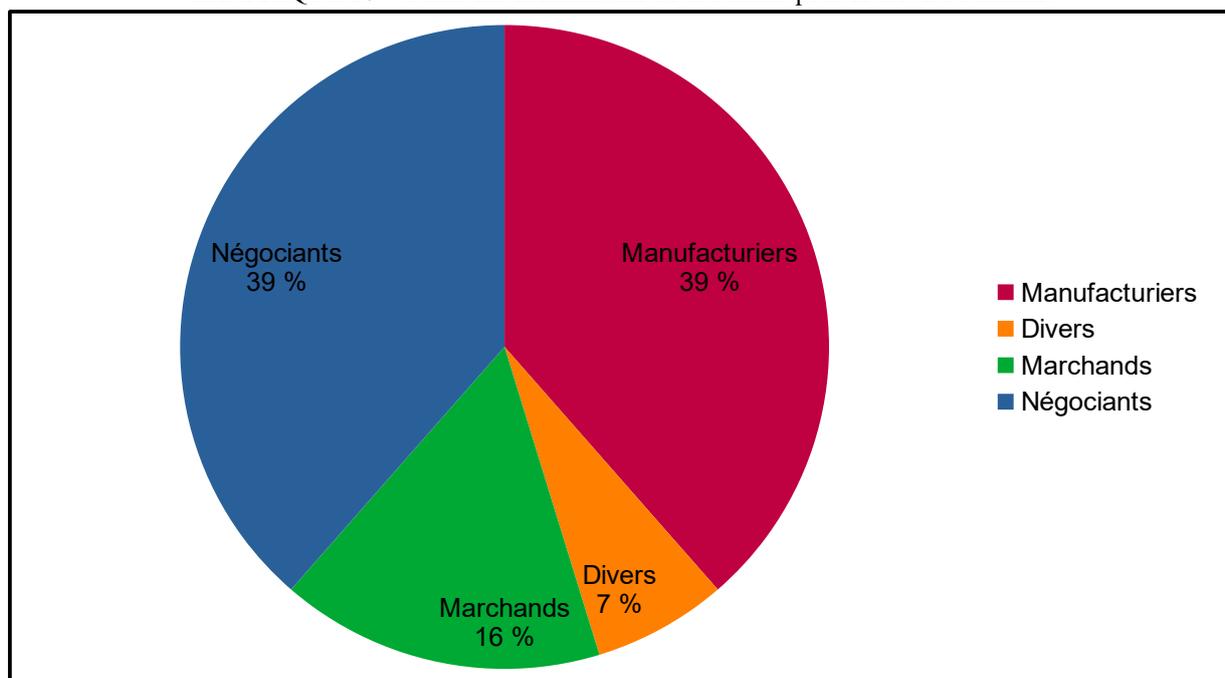
Véritable volonté d'engager des affaires en direction des colonies ou simple opportunisme commercial, les différentes trajectoires adoptées par les fournisseurs méritent un plus ample développement. Il est ainsi permis de s'interroger sur les conséquences que provoque la présence de la Marine dans la municipalité de Rochefort-sur-Mer et sur ses alentours. Pour répondre à cette interrogation, les différentes mentions lues dans la documentation permettent ainsi de préciser davantage le profil des fournisseurs de l'arsenal et en premier lieu leur statut.

Il ressort très largement, à 78 %, que les fournisseurs du service colonial appartiennent aux milieux du négoce et du commerce. Si de nombreuses distinctions séparent les deux groupes, ils participent néanmoins, par leurs approvisionnements, à la stratégie de « mise en valeur » de l'empire, selon un système fonctionnant en circuit fermé entre la métropole et les

⁶⁰³ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 230.

colonies⁶⁰⁴. Dans la présente perspective, ils peuvent être regroupés sans crainte car négociants et marchands sont tous des fournisseurs ayant des connaissances avant tout commerciales, à la différence des fabricants industriels tournés vers la production de masse. Les lier correspond à la réalité des archives, où le même fournisseur peut être qualifié au fil des marchés de « négociant » ou de « marchand » comme par exemple le couple Guérin, négociant et/ou marchand pour la Louisiane au début du XIX^e siècle.

GRAPHIQUE 27 – Statut des fournisseurs de la Marine pour le service colonial.



Source : fichier « Fournisseurs » [ANNEXES 11 et 12].

Le groupe des « manufacturiers » vient ensuite. Avec 39 % des marchés, son importance dans le cadre du service colonial doit être soulignée tant il ne cesse d’augmenter tout au long du siècle pour devenir, à la veille de la Belle Époque, le premier pourvoyeur de produits alimentaires et textiles standardisés. Enfin, le groupe des « divers » regroupe une petite vingtaine de fournisseurs opportunistes identifiés comme « artisans », « propriétaires », « capitaines », « gabariers », « tanneurs », « maîtres sellier » et « cloutier » ou encore des « ingénieurs », qui fournissent ponctuellement à la Marine et à ses troupes des instruments spéciaux à emporter outre-mer tels que des paratonnerres ou des appareils photographiques⁶⁰⁵.

À l’échelle de l’échantillon, les 252 mentions géographiques disponibles autorisent une dernière remarque relative à l’origine des fournisseurs. Avec 70 fournisseurs représentant

604 ETEMAD Bouda, *De l'utilité des empires. Colonisation et prospérité de l'Europe (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris Armand Colin, 2005, p. 207.

605 SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 5E2-43 – DM du 31 mars 1803 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 85 du 2 avril 1886.

28 % des noms, les partenaires originaires de Rochefort restent, en proportion, en tête de liste des multiples fournisseurs répertoriés tout au long du XIX^e siècle. C'est dire l'importance du port-arsenal et du service colonial pour l'économie locale. Et si l'on ajoute à ce premier contingent les fournisseurs originaires des ports de l'arrondissement dépendant de la préfecture maritime de Rochefort, à savoir La Rochelle, Saint-Martin-de-Ré, le Château-d'Oléron, Tonnay-Charente, Bordeaux et Bayonne ; et ceux des villes et villages du grand Sud-Ouest atlantique allant de Poitiers et Niort à Orthez et Agen en passant par Périgueux, Angoulême-Ruelle ainsi que la succession de bourgs charentais tels que Vibrac, Saintes, Saint-Savinien, Saint-Jean-d'Angély ou encore Tonnay-Boutonne, le tout représente 48 % des mentions. Ces chiffres sont à opposer à la région Île-de-France qui concentre en second lieu, d'un point de vue géographique et avec 72 fournisseurs implantés à Paris mais aussi à Vincennes, à Neuilly et à Meaux, 28 % de fournisseurs qui gravitent autour du ministère de la Marine et des Colonies. Du couple de banquiers et négociant *Michel frères jeunes* et Antoine Grouët sous la Révolution et l'Empire au manufacturier Helbronner et sa *Société générale de fournitures militaires* sous la Troisième République, les grands partenaires de la Marine sont continuellement présents à Paris, capitale politique, économique et centre financier du pays.

Enfin, les origines sont pour le reste conformes à la localisation des régions et centres urbains pourvoyeurs de produits pour les services de la flotte au XIX^e siècle : le Nivernais suivi de la Bourgogne pour les approvisionnements en matériaux métalliques ; les bassins miniers du Nord et du Rhône pour les combustibles ; les manufactures de Tulle, de Châtellerault, de Saint-Étienne pour les armes ainsi que les usines de Rouen et de Lille pour les textiles sans oublier les îlots industriels que sont les ports et arsenaux de Dunkerque, de Cherbourg, de Brest, de Nantes, de Bordeaux et de Toulon qui permettent de fournir nombre de produits. Si la logique de proximité demeure prégnante, elle est néanmoins contrebalancée par une augmentation manifeste du nombre de fournisseurs installés à l'étranger. Depuis New York, Boston, Dantzig, Londres et à la fin du siècle La Plata, ils approvisionnent sur commande spéciale le service colonial. Il est enfin à noter que plusieurs négociants installés dans l'empire fournissent en vivres à partir des années 1880 les troupes de marine en garnison à Rochefort et dans les outre-mers ou désignées pour partir en campagne dans les colonies.

Une fois ces observations exposées, il s'avère nécessaire d'étudier dans le détail chacun des 4 groupes de partenaires avec, pour commencer, celui des fournisseurs à 1 marché. Ces derniers représentent la variété. Les traités passés portent en effet en grande majorité sur la commande d'une multitude de produits, la plupart du temps en petite quantité. Ce groupe, qui représente 53 % de l'effectif, montre un approvisionnement ponctuel et souvent opportuniste.

En témoigne la diversité des produits livrés mais jamais en grandes quantités à l'arsenal, comme des « chanvres de France », des « charpentes », des « chandelles de suif », des « gilets de tricot » ou encore du « charbon de terre ». Ne concernant le plus souvent qu'une seule référence de produit, les marchés passés avec ces fournisseurs sont très courts, sauf lorsque davantage d'articles similaires sont commandés. Toutefois, l'augmentation qui en résulte est toujours liée à une commande regroupant plusieurs éléments communs, telle une tenue vestimentaire constituée d'un « caleçon », d'une « culotte », d'un « gilet » et d'un « bonnet ».

Avec 28 % de Rochefortais, ce groupe est aussi celui de la proximité, du « *voisinage* »⁶⁰⁶. La présence de tant de gens du cru dévoile par conséquent un recours conséquent à la production locale, usage qui perdure dans le temps. Tout au long du XIX^e siècle, les mentions lues dans les documents ne laissent aucun doute à cet égard. En 1883 encore, la production insolite de « *4 paires de meules dites à l'anglaise* » est confiée à « *Madame veuve Laidain* », qui exige de la Marine des « *pierres de la Dordogne, dont l'emploi serait très apprécié* »⁶⁰⁷. Toutefois, ressort dans ce paysage séculaire un approvisionneur particulier en la personne de monsieur Lenoir, « *ingénieur et fournisseur* » ayant un pied à Paris, l'autre à Rochefort. En 1814, il fait spécialement livrer à l'arsenal « *deux caisses, pesant ensemble 80 kilog. et contenant des instruments de mathématiques pour [...] l'île Bourbon* »⁶⁰⁸. Ce cas mis à part, la nature des effets fournis par les différents partenaires de la Marine atteste de la capacité rochefortaise à subvenir correctement aux besoins du service colonial. Lorsqu'il est question d'« enclumes », d'« étaux », de « bottes à semelles de cuir fort », de « chaux vive » ou encore de « bois à brûler », ce sont autant de références relevant de l'échelle locale qui sont livrées.

Les quantités sont d'ailleurs à l'échelle de ces approvisionneurs de l'arrière-pays charento-girondin proche de l'arsenal. En 1800, Jean-Baptiste Brelay livre par exemple à Rochefort « *1 500 livres d'huile de rabette* » pour les officiers tandis qu'en 1842, le sieur Lemoine fournit « *au compte des Établissements français de l'Inde [...] 2 litres de vin de Madère* » débarqué à Bordeaux⁶⁰⁹. Formé à 73 % de « négociants » et de « marchands » et d'un peu plus de 20 % de « manufacturiers », le groupe est cependant représentatif de la place de plus en plus prépondérante prise par les fournisseurs ayant des capacités financières et industrielles suffisantes pour livrer rapidement et en de très grandes quantités les vivres, textiles, outils et matières indispensables au service colonial. Lorsqu'en 1803 le négociant Couturier signe pour la livraison de 4 000 mètres de frise et pas un de plus, en 1883 le manufacturier Tournier est

606 PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 245.

607 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 139 du 6 septembre 1883.

608 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 94 du 11 octobre 1814.

609 SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 5E2-39 – DM du 25 mars 1800 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-333 – DM n° 75 du 26 octobre 1842.

sollicité pour fournir au service pénitentiaire des colonies, en plus des 5 500 mètres de toile à sacs déjà commandés, 5 000 mètres supplémentaires dans les plus brefs délais⁶¹⁰. La très forte spécialisation manufacturière observée permet ainsi de répondre aux besoins les plus pressants de la Marine presque au pied levé, grâce à des actes additionnels permettant la prorogation des marchés passés. La présence de « négociants-manufacturiers » conduit par conséquent à s'interroger sur le développement économique de la région de Rochefort. En effet, le *putting out system* ou système du marchand-fabricant hérité du XVII^e siècle⁶¹¹, encore d'actualité sous la Révolution, laisse progressivement place au XIX^e siècle à un système de production industriel s'appuyant sur un capitalisme de province en relation constante avec les différents milieux parisiens⁶¹².

En ce qui concerne le second groupe de fournisseurs, celui ayant obtenu de 2 à 4 marchés, les tendances s'inversent. L'implantation très locale de ces fournisseurs tend à disparaître. Seuls 23 % d'entre eux sont originaires de Rochefort. Néanmoins, la diversité des marchés montre que le groupe est formé d'agents commerciaux, marchands ou négociants, relevant toujours ou presque de la petite ou moyenne entreprise régionale et installés à La Rochelle, à Saint-Martin-de-Ré, à Saint-Jean-d'Angély, à Saint-Savinien, à Tonnay-Charente, à Vibrac, à Angoulême, à Nantes, à Bordeaux. Toutefois, des « manieurs d'affaires » régionaux apparus au XVIII^e siècle, comme les Charrier⁶¹³, demeurent jusqu'au Premier Empire, tandis que d'autres restent des partenaires de la Marine jusqu'au milieu du XIX^e siècle. C'est par exemple le cas de la famille Roy, originaire de Port-des-Barques et dont le fils, Eugène Roy-Bry, est élu maire de Rochefort de 1851 à 1864. Reconnus, les Roy obtiennent par conséquent à intervalles réguliers des marchés de fourniture de vivres, d'objets et de munitions navales.

Dans ce panorama de fournisseurs, seuls quelques négociants spécialisés dans l'exploitation ou la fabrication de certaines marchandises comme les charbons et les médicaments sont installés dans des villes lointaines, où il est logiquement possible de se procurer ces produits particuliers, comme à Saint-Étienne, à Lille et à Paris. Cependant, la récurrence de ces fournisseurs dans l'obtention des marchés témoigne de leur réelle capacité à répondre aux besoins formulés par la Marine, soit de manière intensive sur une durée brève, soit de manière régulière et pluriannuelle. En 1802 et 1803 par exemple, « *Dame Julie*

610SHDMR, Services administratifs (Substances), 5E2-43 – DM du 18 décembre 1803 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 177 du 25 avril 1883.

611D'après Guillaume Daudin, cité dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 186. Aussi appelé *verlagsystem*, ce système consiste à faire sous-traiter le travail de fabrication, chez les artisans notamment, en fournissant à ces derniers, qui possèdent les outils, les matières premières nécessaires aux productions demandées.

612CAYLA Philippe, « La Loire arsenal du XVII^e au XX^e siècle », dans BOIS Jean-Pierre (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes. Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes et documents », 2013, p. 203.

613MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 186.

Robein, marchande, demeurant en cette ville » de Rochefort obtient quatre marchés de fourniture de textiles allant du drap bleu provenant de la manufacture de Lodève au drap pour capotes fabriqué à Jonzac. À l’opposé, « *M. Veysset, entrepreneur général des Prisons à Périgueux* » obtient en 1882 puis en 1891 la fourniture des trousseaux de femmes condamnées aux bagnes coloniaux avant de solliciter, en tant qu’« industriel » et fournisseur de ces effets « depuis 15 ans », la faveur d’être à nouveau appelé à la concurrence sur ce marché de niche⁶¹⁴.

Avec des interventions dans 5 à 10 marchés, le troisième groupe de fournisseurs offre un ensemble certes bien plus restreint mais présentant de nombreuses similitudes. Avec 22 noms seulement, il indique en premier lieu un mouvement notoire de concentration des marchés entre les mains d’un groupe de fournisseurs dont la capacité à répondre aux besoins de la Marine demeure réelle. La famille rochefortaise Leps est ainsi sur les rangs des adjudications et marchés de l’arsenal de 1799 en tant que « marchand » de « chandelles de suif », à 1883 en tant que « négociant » pour du bois blanc. Un autre exemple significatif concerne la compagnie du sieur Pelletreau, négociant et « vice-consul de la nation danoise au port de Rochefort » puis à Bordeaux avec représentation à Paris, continuellement présent à l’arsenal de 1792 à 1815 malgré les difficultés rencontrées sous la Révolution et l’Empire. L’expression « partenaires de la Marine » prend dans leur cas tout son sens. La composition de ce groupe est par ailleurs plus hétérogène que le précédent, avec certes une majorité de « négociants » et de « marchands » mais aussi plus d’un quart de « manufacturiers » présents. Fabricants spécialistes incontournables de certains produits, ce sont en effet ces derniers qui possèdent les capacités de production industrielle. Parmi eux peuvent par exemple être cités Tissot pour les lanternes sous le Consulat, le particulier Delpon et la *Société générale des fournitures militaires* créée par Helbronner pour les textiles sous la Troisième République, sans oublier les manufactures d’armes de Tulle et de Saint-Étienne qui fournissent aux troupes de la Marine, tout au long du XIX^e siècle, les fusils, mousquetons, pistolets et revolvers mais aussi, sous la Restauration, les sabres, baïonnettes et autres armes blanches réglementaires.

Énoncé lors de la passation du marché, le nombre de références listées indique l’épaisseur commerciale dont peut faire preuve le fournisseur, celui-ci montrant ainsi qu’il peut répondre à l’ensemble des besoins de la Marine, si larges soient-ils. Dans les premières années du Consulat, la veuve Romme, négociante de Rochefort, est par exemple capable de satisfaire simultanément à des marchés concernant les vivres, les textiles et les matières. Quant à la société *Pellé père et fils*, la diversité des marchés dans lesquels ils sont impliqués confirme la

614SHDMR, Services administratifs (Substances), 5E2-42 et 43 – DM des 30 avril et 28 septembre 1803 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-920 – DM n° 6 et n° 45 des 13 janvier et 15 mars 1897.

capacité de leur entreprise à couvrir tout le panel des besoins de la Marine en termes d'outils, objets de soin et de matières. Dans ce groupe de fournisseurs, l'évocation des Pellé amène d'ailleurs à voir une évolution significative. En effet, si de nombreuses mentions signalent le maintien de la présence locale pour plus de la moitié d'entre elles, celle-ci est toutefois régulièrement en recul au profit de partenaires éloignés de Rochefort, toujours plus spécialisés dans leurs domaines respectifs. Parmi eux se retrouvent ainsi d'importants fournisseurs de la Marine, en activité de la Monarchie de Juillet au Second Empire, comme Joseph Martin, spécialiste de l'élevage de sangsues à Paris et dont les ports s'approvisionnent par milliers ou encore Auguste Jullou, négociant de Brest particulièrement investi dans la livraison de fonte de fer anglaise ainsi que dans le transport à vapeur⁶¹⁵. Dans ce vivier d'approvisionneurs potentiels, les différents traits observables autorisent donc, dans le cas de l'étude du troisième groupe, à identifier ce que peut être le profil-type des fournisseurs du service colonial de la Marine.

Le quatrième groupe est celui des fournisseurs ayant obtenu plus de 10 marchés, soit neuf fournisseurs en tout, ce qui est somme toute très restreint pour le long XIX^e siècle. Mais leur participation à l'approvisionnement du service colonial s'avère avoir été inversement proportionnelle à leur importance numérique en allant sans doute bien au-delà des 4 % déjà mentionnés, notamment au regard des volumes fournis. Le faible effectif permet une approche précise de ce groupe, en individualisant les quatre plus importants fournisseurs de l'effectif : Faurès et Gachinard, Hèbre de Saint-Clément et le « Corps des Disciplinaires des Colonies ».

Les deux premiers fournisseurs appartiennent au monde du négoce. Avec une trentaine de marchés à eux deux, Bernard Faurès ainsi que Léon Gachinard puis son fils ont su se rendre indispensables en tant que partenaires de la Marine, le premier jusqu'au Consulat et les seconds jusqu'à la fin de la Monarchie de Juillet. La présence de locaux à ce niveau de l'approvisionnement constitue d'ailleurs une preuve de leurs qualités et fidélité. À l'occasion des 14 marchés pouvant être attribués aux Gachinard de 1795 à 1846, apparaît très clairement la capacité de cette maison de commerce rochefortaise à mobiliser à la fois le tissu économique local et régional mais aussi des réseaux internationaux élargis. Gachinard fournit ainsi par exemple, du « café », du « sucre blanc », de la « gomme arabique », de la « pierre d'alun », du « charbon de terre de la Belgique » et des matériaux et munitions navales indispensables à la flotte coloniale tels que des « chanvres de Riga » ou encore des « planches en bois rouge de Norvège et de Suède ». Quant à Faurès, avec 15 marchés obtenus entre 1792

615SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-348 – DM n° 63 du 3 août 1847 ; Services administratifs (Substances), 5E2-46 – DM du 15 mars 1847. Concernant l'ensemble de leurs activités sous le Second Empire, voir MARLIER Jean-Noël, *op. cit.*, p. 456 et 465.

et 1802, il prouve que l'union de sa famille avec celle de Pierre Hèbre, au milieu du XVIII^e siècle, lui reste certes profitable du fait de sa totale insertion au tissu économique local⁶¹⁶, mais aussi de la relance de la guerre sur les océans entre la France et l'Angleterre à partir de 1793.

Avec 19 marchés de fournitures obtenus jusqu'en 1815, Pierre-André Hèbre de Saint-Clément puis François-Nathanaël Hèbre, ce dernier proche de la famille Chasseloup-Laubat⁶¹⁷, confortent encore un peu plus la position de cette illustre famille rochefortaise à tous les niveaux. Plus seulement maison de commerce locale, « Hèbre St-Clément & Compagnie » agit en qualité de commissionnaire du grand négoce et des importants manufacturiers du pays. En agissant la plupart du temps « pour et au nom de » tel ou tel producteur ou fournisseur, elle demeure jusqu'à la fin du Premier Empire un intermédiaire indispensable entre l'arsenal et les autres agents économiques : Deschezeaux de la Flotte-en-Ré pour les mâts du Nord ; Jean-Baptiste Letailleur de Nantes pour le charbon de terre des mines de Montrelais ; Jean-Baptiste et Joseph Vimal d'Ambert pour les étamines à pavillon ou, encore, les entrepreneurs fabricants d'Angers, d'Amboise et du Creusot pour les toiles à voile, les limes, les carreaux d'acier et les tôles⁶¹⁸. Leur qualité de « partenaires » s'affiche à travers l'obtention des marchés proposés par une Marine satisfaite de pouvoir compter à long terme sur des interlocuteurs pouvant répondre à ses attentes, tant pour les services ordinaires du port-arsenal que pour le service colonial.

Le quatrième et dernier d'entre eux et le plus important en volumes, le dépôt du Corps des Disciplinaires des Colonies, installé au Château-d'Oléron, relève d'un statut assez particulier puisqu'il s'agit d'un établissement « sous-traitant » dépendant du ministère de la Marine et des Colonies et disposant d'un conseil d'administration spécial ainsi que d'ouvriers tailleurs et cordonniers. L'expression « Dépôt d'Oléron » désigne en fait un pénitencier militaire dirigé par des commandants « fournisseurs » qui obtiennent une à deux fois par an la responsabilité de la fourniture des produits textiles destinés aux personnels dépendant de la Marine, si divers soient-ils. Le nom de l'« entrepreneur » n'apparaît jamais, tandis qu'un certain flou subsiste quant à son implication réelle dans cette activité manufacturière. Cependant, en 1900, l'enquête de Georges Dubois-Desaulle, qui se fait passer pour un « voyageur de commerce », nous apprend que le commandant de l'établissement se nomme alors « Dagnau »⁶¹⁹.

616MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 188.

617CAUSSIN Michel, « Une famille de notables rochefortais aux XVIII^e et XIX^e siècles : les Hèbre », *Roccafertis. Bulletin de la Société de géographie de Rochefort*, 2^e série, Tome III, n^o 7, octobre 1975, p. 218.

618SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 5E2-33 – DM des 22 janvier, 10 et 20 mars, 14 avril et 14 juin 1793 ; 5E2-42 – DM du 6 décembre 1802 ; 2E1-68 – DM n^o 10 du 17 janvier 1814 concernant encore les blés, la farine et le pain.

619DUBOIS-DESAULLE Georges, *Le bagne militaire d'Oléron*, Paris, Éditions de la Revue blanche, 1901, p. 5.

Les 44 commandes que le Dépôt d'Oléron obtient dans la seconde moitié du XIX^e siècle ne reflètent pas entièrement son implication, puisqu'il est lui-même fournit en matières premières par des entrepreneurs extérieurs pour que soient confectionnés en interne les effets d'habillement. Sa présence confirme cependant la tendance déjà signalée à recourir à des fabricants spécialistes ou du moins, ici, à des personnes capables de fournir la main-d'œuvre qualifiée nécessaire pour répondre à des commandes précises, en l'occurrence des produits textiles en grandes quantités. Cette spécialisation ressort d'ailleurs des commandes le concernant car, outre le classique couple pantalon/vareuse, le Dépôt d'Oléron assure également la fourniture de « souliers », de « vestes », de « gilets », de « capotes », de « cabans » ou encore de « paletots en molleton ». Le choix de ce type d'établissement pour l'approvisionnement des colonies constitue, en outre, un signe tangible de la volonté de la Marine de disposer d'un fournisseur entièrement soumis à son ministère. Son cas illustre d'autre part la pérennité de l'usage par la Marine de la force de travail carcérale qui, si elle disparaît du continent sous le Second Empire, est de fait dissimulée dans les bagnes coloniaux et à l'intérieur de la citadelle du Château-d'Oléron. Grâce à « *la modicité des prix de main-d'œuvre payés aux ouvriers* »⁶²⁰ dans cet établissement pénitentiaire, ce dernier s'arroge ainsi de 1861 à 1901 le quasi-monopole des approvisionnements spéciaux des troupes coloniales.

Allant des chéchias aux sandales en passant par les musettes, les couvre-casques, les képis, les bonnets, les guêtres, les jambières ou encore les « brodequins napolitains », ces produits sont expédiés aux régiments d'infanterie de Marine, aux tirailleurs recrutés au Sénégal, au Dahomey et au Gabon, aux tirailleurs Annamites et Tonkinois ou encore au « corps des cipahis de l'Inde »⁶²¹. L'administration de la Martinique reçoit également, de la part du « maître-bottier de la compagnie disciplinaire de l'île d'Oléron », sa commande de « chaussures nécessaires à l'École des arts et métiers de la colonie »⁶²². À plusieurs reprises, le Corps des Disciplinaires des Colonies s'associe également avec la maison bordelaise *Tandonnet & C^{ie}* pour faire délivrer, grâce à ses navires de commerce, les effets d'habillement nécessaires aux troupes stationnées en Afrique de l'Ouest et dans le Pacifique. En 1898, c'est aussi par l'intermédiaire de la maison Delagrave qu'il fait livrer des céréales, des volailles et des documents à l'administration coloniale de Kourou⁶²³.

Si l'échelle est certes différente, ces deux exemples ne sont pourtant pas sans rappeler

620SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N10 – DM n° 569 du 8 juin 1895.

621SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 235 du 4 juin 1883 ; 2A2-773 – DM n° 386 du 18 décembre 1886 ; 2A2-851 – DM n° 217 et n° 300 des 8 août et 10 novembre 1892 ; 2A2-906 – DM n° 135 du 23 mai 1896.

622SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-491 – DM n° 82 du 1^{er} décembre 1863.

623SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-933 – DM n° 385 du 2 décembre 1898.

l'étendue du réseau du munitionnaire de la Marine⁶²⁴ qui, officiant jusqu'au début du XIX^e siècle, obtient entre 1792 et 1803 pas moins de 14 marchés de fourniture de denrées alimentaires, ceci privilégiant encore l'exploitation des ressources locales voire régionales⁶²⁵. « *Jean François Baucheron, Lavauverte, et Edme Gaspard Varigny, Munitionnaires généraux des vivres et viande [...] demeurant à Paris, rue des Fossés à Montmartre, n° 40* », tirent ainsi de Cognac, de Bordeaux et de Cherbourg le ravitaillement destiné à Rochefort d'abord et ensuite au service des colonies du Sénégal et de l'île de France notamment⁶²⁶.

Enfin, avant de terminer cette présentation des fournisseurs du service colonial, il n'est pas possible de passer outre le cas très particulier de l'arsenal lui-même, lieu d'approvisionnement exempté de fait des marchés de fournitures. À plusieurs reprises en effet, les expressions et mentions présentes dans les documents mettent à jour un soutien colonial se nourrissant des capacités matérielles, manufacturières et de stockage de l'arsenal. En 1816, l'« *aperçu général des chargements de toute nature à effectuer dans le port de Rochefort, pour l'île de Bourbon, sur la flûte l'Éléphant* », est à ce titre exemplaire car sur la cinquantaine de références demandées, plus d'une trentaine sont prises dans les magasins du port dont des objets laissés en dépôt depuis 1814 tels que « 200 kg de chandelles », « 300 kg de savon », « 893 tuyaux de fonte » ou encore des « médicaments, pour un hôpital de 70 malades, pendant un an »⁶²⁷.

Le domaine qui illustre le mieux ce rôle de fournisseur hors normes – car ne relevant pas de la logique des marchés – est celui de l'artillerie, avec par exemple ces 60 canons-obusiers expédiés depuis Rochefort *via* Bordeaux au Sénégal, à la Guadeloupe et à la Guyane⁶²⁸. Tout au long du XIX^e siècle en effet, les pièces d'artillerie sont prises directement dans les réserves de Rochefort pour être utilisées dans le cadre du service colonial mais ne semblent pas être commandées et fabriquées spécialement, à la fonderie de Ruelle notamment, pour cette mission particulière. Peuvent aussi être cités les différents métaux ou encore les bois. L'expédition, à partir de Rochefort puis au moyen d'un paquebot de la *CMM*, des matériaux nécessaires à la réparation des stations locales et navales du Gabon et de la Plata dans l'Atlantique-sud constitue un autre exemple de l'implication de l'arsenal dans l'approvisionnement des navires chargés du maintien de l'ordre impérial. En partance de Bordeaux, la *Gironde* embarque en effet, en 1884, pour Libreville *via* Dakar et pour

624MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 187.

625DESSAUX Pierre-Antoine, « Enclave ou promoteur de l'activité locale : l'approvisionnement des arsenaux français en denrées alimentaires au XIX^e siècle », dans LE MAO Caroline et MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVII^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 315.

626SHDMR, Subsistances, 5E2-35 – DM du 5 juin 1796 ; Colonies, 2A2-4 – DM n° 6 et n° 45 des 6 juin et 31 décembre 1801.

627SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 36 du 22 août 1816.

628SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-323 – DM n° 2 du 23 janvier 1844.

Montévidéo, les « tôles d'aciers et les tôles de fer » ainsi que « les rechanges et approvisionnements » nécessaires à l'avis à roues l'*Alcyon* d'une part et à la canonnière la *Tactique* d'autre part⁶²⁹.

Ces exemples permettent ainsi de constater que la fonction coloniale de Rochefort reste éminemment singulière, dans le sens où elle est à la fois intégrée à l'arsenal par le biais du service ordinaire de la Marine, tout en étant distinguée lorsque est créé le service colonial proprement dit pour ravitailler, défendre, aménager et administrer les territoires ultramarins.

B. Les traités passés avec les transporteurs

L'externalisation de la majeure partie des envois de marchandises et des passages de fonctionnaires après 1800 consacre l'entière militarisation de l'arsenal entamée sous Napoléon I^{er}. En 1801, 1802 et 1803, ce dernier ordonne en effet aux ports de commerce de contribuer, en temps de paix comme en temps de guerre, au ravitaillement des colonies. Lors de la paix d'Amiens, l'amiral-ministre Decrès insiste sur l'« *intérêt d'établir des liaisons, de multiplier les services et de diriger ces opérations sur les colonies importantes* », attendu qu'« *il est indispensable que le commerce de France s'occupe de l'approvisionnement de nos colonies* »⁶³⁰. Une série d'arrêtés et des dépêches ministérielles permettent d'organiser le soutien colonial à partir des ports marchands et de régler les divers détails du transport avec les armateurs. Le « *Conseil d'État (section Marine)* », sur le rapport du Ministre de la Marine et des Colonies et sous l'autorité du Premier Consul, règle ainsi de nombreux points tels que « *les prix à accorder pour les passages aux frais du Gouvernement par des bâtiments du commerce* », les « *places de passagers dans les navires expédiés pour les îles et colonies françaises [...] que les armateurs [...] seront tenus de fournir au Gouvernement* » ou encore « *les prix des passagers aux frais de la République pour toutes nos colonies, soit en allant, soit en revenant [...], des denrées, des matières de construction et d'armement [...], le prix du fret [...], pour ramener dans cette partie du service la précision et l'uniformité [...], règle invariable, dont il faut que toutes les dispositions soient ponctuellement suivies* »⁶³¹.

Les données accumulées concernant les départs des navires affrétés et des bâtiments astreints au transport des passagers dépendant des services de l'État permettent d'établir des statistiques significatives, qui montrent une rupture indéniable à partir du Consulat. L'indication du port d'expédition pour le compte de Rochefort puis le signalement aux

629SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnement), 2A4-151 – DM des 3 et 11 décembre 1884.

630SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 – DM n° 88 du 15 juillet 1802.

631SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-4 – DM n° 6 du 29 janvier 1801 ; 2A2-18 – Arrêté du 16 juin 1802 ; 2A2-25 – DM n° 67 du 29 mars 1803.

autorités de l'arsenal de l'établissement de lignes régulières de transport entre la France et ses colonies permettent d'approcher le milieu des transporteurs maritimes du XIX^e siècle, ces sous-traitants indispensables à la mise en œuvre des services de la Marine et des Colonies.

Ces fournisseurs de services forment un groupe bien spécifique, l'immobilisation d'un capital sous la forme d'un bateau petit ou grand prouvant de fait leur situation de solidité financière, indispensable à la fourniture de ce type de prestation. L'analyse est ici constituée d'un corpus de 660 mouvements, comprenant affrètements de navires complets et simples embarquements de fret et de passagers. Dans le cas présent, dans le but de démontrer l'importance de l'externalisation du service colonial hors les murs du port-arsenal de Rochefort, la différence est faite entre les navires affrétés et partis de la Charente ou de la rade de l'île d'Aix, ceux affrétés dans un port tiers d'où s'effectuent les départs pour le compte des autorités rochefortaises et, enfin, les bâtiments conçus spécialement pour le service de transport de marchandises et de passagers sur des lignes de navigation fixes à partir des grands établissements portuaires.

Du négociant rochefortais Bernard Faurès sous la Révolution aux armateurs bordelais *Tandonnet & C^{ie}* sous la Troisième République, plusieurs associations de personnes et maisons de commerce signent des traités d'affrètement et des contrats de transport de passagers avec le ministère de la Marine et des Colonies et l'administration rochefortaise. Dès le tournant du XIX^e siècle, les « Garesché », « Allier », « Loirette et D'Albo » de La Rochelle, les « Thoinnet » et « Cossin » de Nantes et bien sûr les patrons de la société *Hèbre Saint-Clément & Compagnie* de Rochefort, figures représentatives du Service des colonies au siècle des Lumières, disparaissent peu à peu du domaine des transports mis en place pour la Marine et laissent place à d'autres acteurs. À plusieurs reprises, au début du règne de Bonaparte notamment, de nombreux traités d'affrètements sont d'ailleurs annulés par le ministre Decrès, du fait de l'insuffisance de crédits disponibles pour payer les armateurs d'une part et de circonstances défavorables à la France en guerre d'autre part⁶³². Tobago, Sainte-Lucie, Saint-Domingue ou encore l'île de France, avant leur disparition définitive de l'empire colonial, sont ainsi presque exclusivement ravitaillées par la voie militaire des frégates et des corvettes de la Marine.

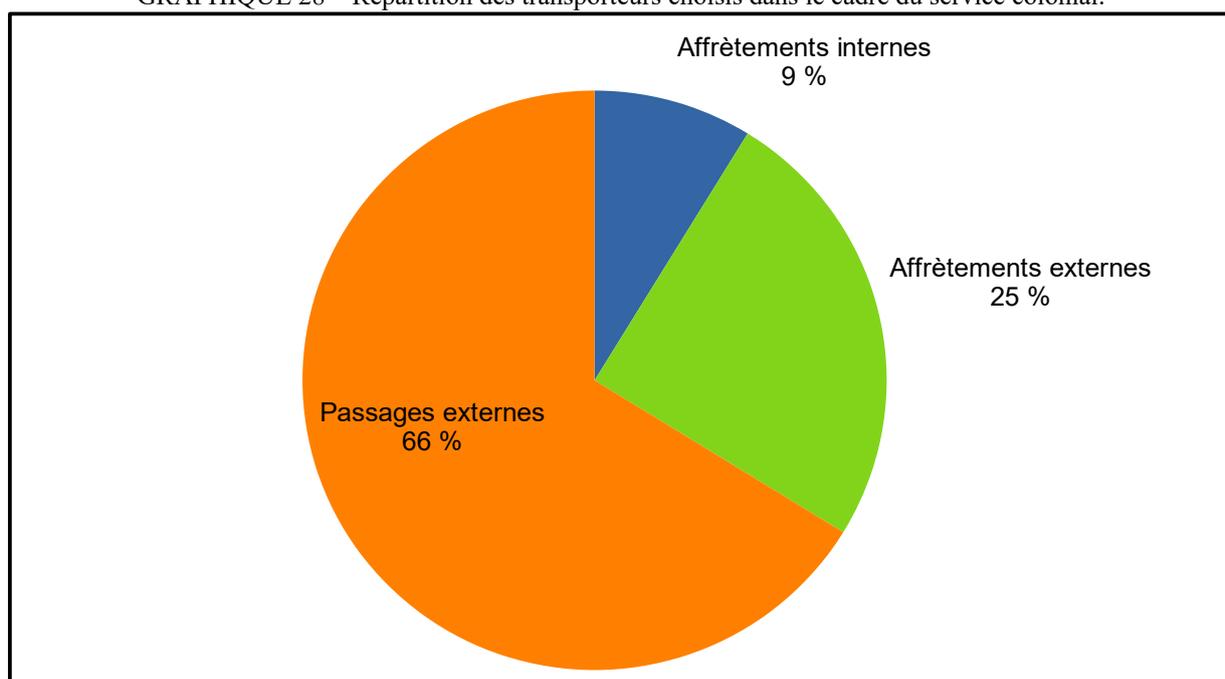
Plus d'un demi-siècle plus tard, les sujets abordés de 1867 à 1886 dans les registres de correspondance du Préfet maritime⁶³³ dévoilent le débat constant entretenu par les différents

632SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-25 – « Extrait du registre des délibérations du conseil d'administration du 5^e arrondissement maritime », séance du 4 septembre 1802 concernant Rochefort, Bordeaux et Saint-Domingue ; et DM n° 86 du 26 mai 1803 concernant « *tous les traités d'affrètement [...] pour les colonies* ».

633Qui se divisent généralement entre « Approvisionnements », « Bordeaux », « Autres ports » et « Colonies ».

responsables parisiens et rochefortais en termes de moyens de transport du ravitaillement. Expédier des fournitures depuis le port de Rochefort « *par la voie du commerce* » implique par exemple un transit par Bordeaux avec d’une part l’utilisation d’un navire côtier ou du train pour le transport et d’autre part le transbordement des produits voire des hommes des wagons dans lesquels ils ont été placés au pont ou dans la cale du navire en partance pour les colonies, à voiles d’abord puis de plus en plus à la vapeur. Ainsi, lorsqu’il s’agit, en 1863, de délivrer « *à des bâtiments comptant au port de Rochefort* » des effets d’habillement, des vivres, des médicaments et des « *approvisionnements généraux* », l’opération s’avère certes complexe mais tout à fait réalisable : tous les navires (transports, avisos, corvettes, frégates) détachés dans le monde dans le cadre de leur mission, à Singapour, en Chine, en Grèce, à La Plata, en Guyane, à la Martinique, à la Guadeloupe, au Sénégal, au Gabon et à Tahiti reçoivent en effet leur ravitaillement au cours de l’année sans aucune exception. Émis par les fonctionnaires des dépôts du service colonial de la Marine, transmis au préfet maritime puis au ministre, les bordereaux numériques des pièces constatant les délivrances effectuées en sont la preuve⁶³⁴.

GRAPHIQUE 28 – Répartition des transporteurs choisis dans le cadre du service colonial.



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

De fait, la géographie de l’empire colonial détermine à elle seule de quels ports doivent partir les approvisionnements et par l’intermédiaire de quels transporteurs. Alors que des années 1820 aux années 1840, la quasi-totalité des envois ordonnés par Rochefort sont

⁶³⁴SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-491 – DM n° 25, n° 26, n° 27, n° 62, n° 63 et n° 64 des 11 mai et 22 août 1863 accompagnées des pièces jointes constatant les délivrances faites aux bâtiments.

effectués depuis Bordeaux, une bascule est observée entre 1860 et 1870 à la suite de l'apparition du port de Saint-Nazaire d'une part et de l'ouverture véritable du front colonial asiatique d'autre part. De 1880 à 1914, la répartition est nette : Bordeaux reste le port de liaison par excellence avec les colonies d'Amérique et d'Afrique tandis que Marseille s'impose comme la place commerciale indispensable au soutien du service colonial en Asie-Pacifique. Quant à Saint-Nazaire, seule l'existence des bagnes de Guyane et de Nouvelle-Calédonie et des dépôts de disciplinaires coloniaux dans les Antilles lui donne, dans le cadre de l'administration de ces établissements, une utilité aux yeux de la préfecture rochefortaise.

En abordant le premier groupe des transporteurs, les fréteurs ayant vu leurs navires partir directement du port-arsenal de Rochefort, ceux-ci se concentrent en grande majorité lors de la période révolutionnaire de la fin du XVIII^e siècle, dans la continuité du service des colonies [ANNEXE 13]. Armateurs reconnus, ces partenaires sont alors effectivement loin d'être des gens de mer inconnus. Les Garesché de La Rochelle et les Pelletreau et Hèbre de Rochefort peuvent ainsi être cités. Leur appartenance à cette catégorie, où les fréteurs régionaux s'avèrent d'ailleurs, à 70 %, plus que nombreux, confirme bien l'idée d'interventions occasionnelles, selon la loi de l'offre et de la demande, pour le compte des autorités rochefortaises qui désirent disposer, à l'arsenal, des navires affrétés.

Qu'il s'agisse du ravitaillement des colonies en temps de guerre ou de transports de condamnés supplémentaires en temps de paix, 20 % des fréteurs nommément répertoriés à l'occasion de la signature d'un unique traité parmi l'ensemble des voyages effectués dans le cadre du service colonial n'interviennent qu'à ces moments-là. L'ampleur de l'affrontement naval franco-britannique lors des guerres de la Révolution et de l'Empire puis les répercussions de la Commune six décennies plus tard obligent en effet la Marine à recourir ponctuellement aux services de transporteurs particuliers. Cette volatilité s'explique aussi en partie du fait de l'incapacité des fréteurs sollicités par les autorités portuaires à préparer un ou plusieurs navires dans les délais fixés par la Marine. Perdant patience quant à son calendrier à respecter, elle se permet par conséquent d'annuler unilatéralement des traités d'affrètement passés avec les armateurs fautifs pour les remplacer par d'autres.

C'est le cas par exemple avec le sieur Pelletreau, « *tout prêt à prendre en charge aux mêmes conditions* », sur son navire l'*Union*, les effets et marchandises rassemblés à Rochefort pour l'île de France et qui n'ont pu être chargés ni sur la frégate la *Thémis* ni sur le bâtiment de commerce des Loirette et d'Albo, dont le traité signé le 6 juin 1801 est finalement annulé le 8 mai 1802⁶³⁵. La pratique de la réquisition au nom de la République permet également de

635SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 – DM des 16 décembre 1800 et 14 octobre 1801 et des 11 janvier, 12 mars, 8 et 31 mai et 26 juin 1802.

parer au plus pressé. L'origine des effectifs également confirme que la signature des traités s'effectue avec des transporteurs présents dans les ports de la façade centre-atlantique les plus proches de l'arsenal. Présents à hauteur de 36 % dans le groupe, les Rochelais et les Rochefortais, fortement actifs jusqu'au Premier Empire notamment, démontrent combien il est encore facile pour eux de faire voguer à cette époque leurs navires d'une rade à l'autre, entre la cité commerçante et le port militaire.

Mais à l'opposé de ces effectifs et à la fin du siècle suivant, la présence écrasante des Nantais, à 49 %, s'explique par les traités passés et renouvelés avec la *Compagnie nantaise de navigation à vapeur* de 1886 à 1915. Dans le cadre particulier du service de transport des condamnés dans les bagnes coloniaux à partir de la rade de l'île d'Aix, la Marine désire en effet au début de la Troisième République ne plus assumer directement cette tâche avec ses navires de guerre⁶³⁶. Enfin, entre ces deux extrêmes, quelques armateurs de Bordeaux, de Tonnay-Charente et même de Marseille dans les années 1890 « prêtent » ponctuellement leurs navires à Rochefort pour que puissent avoir lieu des missions spéciales de transport de vivres, d'habillement, de matériels et d'hommes dans des colonies aussi diverses que Saint-Domingue, la Guyane, le Sénégal ou encore l'Algérie.

Voulant à tout prix maîtriser son approvisionnement en navires, la Marine n'hésite pas non plus à profiter du turn-over pour faire jouer la concurrence entre les frêteurs et ainsi s'assurer des tarifs raisonnables. Sous la Révolution, certains transporteurs sont ainsi accusés par les autorités de profiter des circonstances de la guerre pour augmenter leurs prix. La société *Chegaray frères et C^{ie}* par exemple, négociants rochelais et armateurs de la *Julie*, demandent en 1799 le double du prix à payer de 1791 pour faire passer des employés de l'État dans l'océan Indien. Mais au cours du printemps et alors que l'été commence, après deux mois de négociation, ils sont finalement écartés au profit des « *citoyens Garesché, armateurs du navire l'Abeille destiné pour l'île de France* », qui « *se sont montrés raisonnables dans les arrangements* », en affichant en effet un tarif divisé par deux et donc conforme à celui espéré par la Marine⁶³⁷.

Le second groupe, celui des frêteurs faisant appareiller leurs navires dans des établissements portuaires en dehors de la zone de l'estuaire de la Charente dépendant directement de Rochefort, montre que les partenaires de la Marine se fidélisent à mesure qu'est mis en place un service voulu comme régulier. Comme nous l'avons vu précédemment avec les décisions prises par Bonaparte et Decrès, l'externalisation du service colonial

636PIERRE Michel, *op. cit.*, p. 133.

637SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E324 – DM des 14 mars, 22 avril et 29 juin 1799.

commence dès le Consulat, en 1801, en 1802 et en 1803 notamment, lorsque les représentants de la Marine à Bordeaux supervisent la prise en charge par les armateurs, pour le compte de l'arsenal de Rochefort, des expéditions de ravitaillement, des embarquements de soldats et des transports de passagers de l'État en direction principalement du Sénégal mais aussi de Saint-Domingue, de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Louisiane.

Au sortir du Premier Empire, la Restauration ne revient en aucun cas sur cette manière de faire. Le seul traité passé par la Marine avec un négociant local, un rochelais nommé Kermel, pour pouvoir disposer de ses navires directement à l'arsenal de Rochefort afin d'effectuer le transport à fret des approvisionnements dans les colonies orientales et occidentales, est finalement annulé⁶³⁸. De fait, la majeure partie du ravitaillement du service colonial est expédiée par l'intermédiaire de navires de commerce partant de Bordeaux et dans une bien moindre mesure de La Rochelle, de Saint-Malo et du Havre vers le Sénégal, La Réunion, l'Inde, Java, les Antilles ou encore Saint-Pierre-et-Miquelon. Les neuf actes d'affrètements passés à Bordeaux en 1825 pour pouvoir faire expédier, pour le compte de Rochefort et au moyen de neuf navires différents, les hommes nécessaires aux garnisons de l'ensemble des possessions coloniales de la France (sauf celles de l'océan Indien)⁶³⁹, montre à quel point l'externalisation du service colonial est devenue le meilleur moyen pour la Marine de maintenir sa base charentaise en activité. Cette situation ne change d'ailleurs pas tout au long de la Monarchie de Juillet puisque Bordeaux expédie pour Rochefort autant vers les Amériques que vers l'Afrique de l'Ouest et Madagascar, les Mascareignes, les Indes et le Pacifique. Seules les îles de Saint-Pierre-et-Miquelon font exception, le transport d'hommes et de ravitaillement médical en particulier étant assuré par deux navires de commerce de La Rochelle nommés l'*Albertine* et l'*Amédée*.

À partir du Second Empire, la répétition des contrats avec certains armateurs signale une collaboration certaine, fondée sur la satisfaction d'intérêts réciproques. La Marine sait qu'elle peut compter sur les navires d'entrepreneurs privés tandis que ces derniers obtiennent le fret indispensable à l'équilibre de traversées parfois fort longues, dans le but d'éviter les déficits. L'établissement de services de transport par plusieurs maisons de commerce entre la France et les colonies du Pacifique en est une bonne illustration. La maison *Ménier et Ballande* de Bordeaux, qui s'installe à Nouméa en 1863, devient ainsi, selon le choix du ministre de la Marine et des Colonies, le fréteur attitré du service colonial de Rochefort en effectuant chaque

638SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 – DM n° 60 et n° 86 des 5 mai et 19 septembre 1815.

639SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N4 – « État des troupes passagères qui doivent s'embarquer sur les bâtiments du commerce ci-après désignés, d'après les actes d'affrètement passés à Bordeaux par Monsieur le Commissaire Général de la Marine », le 29 octobre 1825.

année pour son compte un transport en février et en août puis à partir de 1865 en février, en juin et en octobre, en cas de manque de place sur les bâtiments de l'État pour y emporter marchandises et passagers⁶⁴⁰. Après la guerre de 1870, c'est la maison bordelaise *Tandonnet & C^{ie}* qui, dans le même port de commerce et pour la même aire coloniale, remplace Ballande pour effectuer le ravitaillement, à raison de six expéditions par an tous les quinze du mois et cela tous les deux mois à partir de 1882⁶⁴¹. Un gros marché. Cette montée en gamme des frêteurs, capables de relier à la métropole de manière régulière des possessions aussi éloignées, s'accompagne de l'apparition d'un phénomène de récurrence des navires qui laisse apparaître de véritables « flottes » spécialement dédiées aux liaisons fixes avec les colonies.

Avec ce groupe de transporteurs issus du monde du négoce, la Marine dispose de partenaires de confiance sur qui elle peut compter, généralement positionnés sur une seule aire coloniale et donc spécialisés sur une ou plusieurs colonies dépendant du même ensemble géographique. Cela montre aussi qu'ils intercalent les marchés de l'État à l'ensemble de leurs activités et au même titre que leurs autres commerces, comme celui des vins de Bordeaux. De même, la diversité des navires engagés, qu'ils soient à voiles, à vapeur ou à propulsion mixte, témoigne de leur capacité à mobiliser les capitaux nécessaires aux armements, selon les besoins de la Marine et en fonction des colonies à ravitailler. L'énumération de quelques noms suffit à remettre dans la lumière ces transporteurs, loin d'être les premiers venus dans les places portuaires des littoraux français.

Outre Ballande et Tandonnet, peuvent être mentionnés dans leur ordre d'apparition parmi les transporteurs du service colonial les bordelais *Maurel & Prom*, la *Compagnie des Chargeurs Réunis* du Havre ou encore, à Marseille, la *Compagnie marseillaise de navigation à vapeur* fondée en 1845 par Marc Fraissinet. Ce groupe est aussi celui des armateurs de Nantes et de Tonnay-Charente, ce dernier port étant impliqué dans les transports pour l'arsenal à la faveur du commerce des charbons anglais et des eaux-de-vie notamment. Leur apparition est sensible à partir du Second Empire, en particulier pour des expéditions vers la Guyane, la Nouvelle-Calédonie et le Sénégal. Cela place d'ailleurs, d'une manière globale, le trio Le Havre / Nantes / Marseille en deuxième position avec 14 % des frêteurs externes du service colonial. Ils se retrouvent toutefois aux coudes à coudes avec, à 13 %, les maisons de commerce présentes dans les trois arsenaux de Brest, Lorient et Toulon. Mais ces deux types de places portuaires demeurent et de très loin, derrière Bordeaux, qui compte pour 70 % du total des transports effectués pour le compte de Rochefort.

À cette époque, l'évolution des flottes de transport commerciales demeure cependant

640SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-502 – DM n° 116 du 7 décembre 1865.

641SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 167 du 17 novembre 1882.

inachevée, les tonnages restant relativement modestes chez certaines compagnies tandis que chez d'autres le passage de la voile à la seule propulsion à vapeur ne s'effectue qu'à partir des années 1880. À l'aube du XX^e siècle, les derniers trois-mâts de la maison *Tandonnet & C^{ie}* qui rallient les colonies du Pacifique atteignent ainsi péniblement les 1 000 tonneaux tandis qu'au Havre, les vapeurs de la *Compagnie des Chargeurs Réunis* qui font escale à Bordeaux avant de partir pour l'Afrique en jaugent au minimum le quadruple. Quant aux armateurs locaux, ils ne peuvent définitivement plus soutenir la comparaison dans le cadre d'un service colonial nécessitant le transport régulier d'une masse de matériels et d'hommes. L'ouverture du port de La Pallice à La Rochelle en 1890 ne remplace en aucun cas Bordeaux.

Seules les compagnies des plus grands ports de commerce de France sont ainsi capables de mobiliser les capitaux nécessaires à une collaboration à long terme avec la Marine. Ainsi, la *Compagnie commerciale de transport à vapeur français*, partagée entre Le Havre et Bordeaux, assure par exemple pour Rochefort, sans difficultés, au moyen de ses navires de commerce et selon le traité signé, « à compter du 1^{er} janvier 1884 »⁶⁴², le transport régulier de personnel, de matériel, de vivres et de médicaments destinés à la Nouvelle-Calédonie et à Tahiti avec escale au Gabon, où sont aussi débarqués tous les objets et produits nécessaires à la vie de la garnison du 3^e Régiment d'infanterie de Marine. Enfin, à l'échelle de l'ensemble de cette catégorie, un dernier point peut être mis en exergue, à savoir la dissociation entre le statut de fréteur et celui de fournisseur. Cette situation ne se présente pas dans la catégorie précédente avec par exemple les rochefortais Hèbre de Saint-Clément et Pelletreau, qui obtiennent souvent à la fois marchés de fournitures et affrètements.

Cette observation montre encore combien est nette la rupture entre le service colonial effectué « en interne », comprendre ici au seul niveau des acteurs rochefortais, et son externalisation quasi complète dans les ports de commerce les plus importants. Essentielle à la Marine, l'existence d'entrepreneurs spécialisés permet par conséquent de poser la question de l'importance de l'arsenal de Rochefort dans l'économie de l'époque. La chronologie des interventions du ministère de la Marine et des Colonies sur le marché des affrètements renforce aussi l'idée que les autorités navales se réservent les moyens d'utiliser les outils des maisons de commerce et des compagnies de navigation si besoin est pour soutenir au mieux leurs missions de colonisation à travers le monde, à partir du Second Empire notamment.

Avec le dernier groupe des transporteurs, ceux ayant contribué à plus de 10 expéditions externalisées, se confirme la capacité de la Marine à s'attacher sur le long terme, à partir du Second Empire puis sous la Troisième République, des agents économiques solides et impliqués. Réduit à seulement quatre transporteurs – la *Compagnie des Messageries* 642SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 390 du 5 octobre 1883.

Maritimes, celle de la *Compagnie Générale Transatlantique*, celle des *Chargeurs Réunis* ou celle, marseillaise, de Fraissinet – la faible importance du groupe signale en effet que ces partenaires ne sont pas nombreux. Leurs profils sont de plus sensiblement différents, même si la finalité de leur mission et les moyens employés restent identiques.

Avec 294 transports répertoriés, soit près de 67 % du total sur la seconde moitié du long XIX^e siècle, la *CMM* peut être désignée sans se tromper comme un transporteur de premier rang. Dans son cas, la concentration de la majorité des transports effectués pour le compte de Rochefort sur toute la première période de la Troisième République doit être observée de près. Cette relative brièveté dans l'ensemble de la période coloniale retenue met d'ailleurs encore plus en exergue son implication hors normes au service de la Marine et des Colonies. À la différence de la *CGT* ou encore de celle des *Chargeurs Réunis*, le rôle des *Messageries Maritimes* s'avère vraiment essentiel tant son implication est forte dans tous les domaines de la logistique coloniale. En prenant en charge le transport du courrier, des marchandises, des combustibles, des armes, des passagers civils et militaires et bien sûr en mettant à disposition des paquebots complets pour qu'ils soient le cas échéant transformés en hôpitaux flottants lors des opérations de la Marine dans les outre-mers, cette compagnie subventionnée par l'État se montre indispensable quant au bon déroulement du service colonial. Entre 1861 et 1901, l'importance de sa participation au cours de la seule colonisation de la péninsule indochinoise et lors des conflits avec la Chine illustre cette tendance qu'a la Marine à lui déléguer la majeure partie du soutien à apporter aux colonies de l'aire asiatique dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Cette logique de sous-traitance lui permet par conséquent de se recentrer sur le cœur de ses activités militaires, à savoir les interventions impliquant des projections de forces et en premier lieu celles de bâtiments de guerre. Sachant se rendre indispensable à la Marine, cette compagnie, qui a fait de Marseille sa base d'activités principale, en obtient rapidement toute sa confiance. Aucune plainte sérieuse n'est d'ailleurs relevée à son encontre. Avec son seuil d'intervention élevé grâce à la mise en place de départs réguliers à dates fixes, la *CMM* montre aussi que ses conditions de passage sont de loin les plus avantageuses. Dans le cas de Rochefort, à partir de Bordeaux et de Marseille, les transports de fret de toutes natures et la gestion de l'embarquement des fonctionnaires et des soldats s'effectuent semble-t-il constamment en bon ordre, du fait de la bonne entente, avec les employés de la *Compagnie*, des agents de la Marine détachés dans les ports d'embarquement.

Il est également plus facile pour la Royale de se reposer sur un partenaire financièrement solide, à un moment où elle ne peut plus assumer seule et avec son propre matériel ses

nombreuses missions coloniales. Néanmoins, ce partenariat particulier échappe parfois quelque peu à la Marine, qui ne semble plus véritablement maîtriser l'ensemble de la chaîne des opérations, notamment lorsque les *Messageries Maritimes* se permettent d'avancer de quelques heures les départs de ses paquebots. Descendus du train arrivé trop tard en ville, les troupes de marine restent alors sur les quais⁶⁴³. Toutefois, sa ligne de transport étant subventionnée par l'État, la compagnie ne peut faire fi des passages ordonnés par les autorités ministérielles pour ses fonctionnaires et ses soldats. Cette obligation envers le gouvernement l'oblige par conséquent à vite leur trouver des places sur un autre de ses navires devant partir dans les dix ou quinze jours suivants, même si seul le pont ou l'entrepont s'avère disponible.

Avec le second transporteur, la *CGT*, le constat s'avère similaire. Toutefois, dans le cas présent, ce sont les colonies des Amériques qui sont ralliées grâce aux 98 passages effectués pour le compte de la Marine dans le cadre du service colonial. À cet égard, la Guyane, de par son bague, arrive largement en tête des destinations. Surveillants militaires et leurs armes, mécaniciens de la flottille pénitentiaire et leurs outils, pharmaciens et leurs médicaments ou encore disciplinaires coloniaux et leurs effets d'habillement, tous ces hommes et marchandises transitent par l'intermédiaire des paquebots de cette compagnie. D'autres exemples témoignent de l'interconnexion du monde des empires coloniaux au moyen des lignes maritimes de la Compagnie Générale Transatlantique. Ainsi, lorsque le pénitencier d'Obock est supprimé et alors que l'encadrement de celui du Gabon est au complet réglementaire, c'est en Nouvelle-Calédonie et non pas en Guyane qu'est finalement envoyé le surveillant Isaac Papaud qui, son congé étant arrivé à expiration, demande l'autorisation de quitter son foyer de La Tremblade afin de se rendre à Rochefort et récupérer ses effets militaires. Il embarque ensuite à Saint-Nazaire puis, une fois arrivé à Cayenne, monte à bord d'un autre navire pour pouvoir poursuivre sa route vers Nouméa, « *par application du tour de roulement* » du service colonial⁶⁴⁴. Enfin, en dehors de la Guyane, passent aussi en Martinique et en Guadeloupe par exemple des médecins emmenant avec eux leur épouse et leurs enfants⁶⁴⁵, des étudiants du service de santé de Rochefort en congé qui embarquent à Bordeaux pour la Basse-Terre⁶⁴⁶, ou encore un certain « *M. Brech [...], chargé des cours d'allemand au lycée de la Martinique* » pour les élèves dépendant de la Marine⁶⁴⁷.

Là encore, il arrive parfois que les détachements de troupes de Marine désignés pour relever les hommes en garnison dans les Antilles arrivent en retard au port d'embarquement.

643SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N10 – DM n° 329 du 4 avril 1895.

644SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N16 – DM n° 8 du 19 janvier 1898.

645SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-865 – DM n° 75 du 16 mars 1893.

646SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1017 – DM n° 180 du 22 juin 1905.

647SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-851 – DM n° 240 du 27 août 1892.

Le 10 juillet 1893, une dépêche ministérielle rapporte par exemple que les militaires destinés à la Martinique, « arrivés à Saint-Nazaire, le 9 juin dernier, à 9 h 43 du matin [...] ont dû, pour pouvoir s'embarquer, se faire "hisser" à bord du paquebot déjà en marche ». Et de préciser plus loin, que c'est « grâce à l'extrême obligeance de l'agent de la Compagnie Générale Transatlantique que ces militaires ont pu partir » avant d'ajouter que « déjà un fait analogue s'est produit le 10 mars dernier, à Bordeaux, où un soldat destiné au Bénin s'est présenté au port après le départ du bateau ». Pour pallier cet inconvénient, décision est donc prise d'anticiper au maximum « pour que les militaires destinés à continuer leurs services aux colonies soient mis en route de façon à arriver aux ports d'embarquement la veille du jour fixé pour le départ du paquebot »⁶⁴⁸. Ce qui oblige par conséquent la Marine à faire loger ses hommes sur place, le temps d'une nuit, chez l'habitant. Or, cette solution n'est pas sans poser des difficultés, comme le prouvent les retours concernant les relèves coloniales à effectuer en 1898. Cette année-là, en effet, « en raison des difficultés pour loger à Saint-Nazaire les détachements destinés aux Antilles », la Marine décide de rétablir le transit matinal par voie ferrée mais en tenant bien compte, cette fois, de l'horaire de départ des paquebots, en réservant notamment des passages sur ceux « ne partant que l'après-midi, à quatre heures »⁶⁴⁹.

Ensuite, avec 27 transports effectués pour le compte de la Marine, le troisième acteur du groupe des transporteurs par paquebot s'avère être la *Compagnie maritime des Chargeurs Réunis*, société constituée par le biais d'un regroupement de maisons normandes d'armateurs. D'un engagement modeste lorsqu'il s'agit de ravitailler la vieille colonie du Sénégal (5 transports), le ravitaillement passe à un rythme bien plus soutenu lorsque les troupes de Marine sont déployées au Dahomey (12 transports), d'où ensuite elles interviennent en Côte-d'Ivoire, au Congo puis, en repassant par Dakar, en Guinée et au Soudan⁶⁵⁰. Si cela confirme l'ascension de cette compagnie de navigation, sous la houlette du banquier parisien Jules Vignal notamment, le constat indique aussi une spécialisation apparente, pour la Marine, vers le transport d'effets d'habillement, de produits d'hygiène d'une part et des personnels administratifs et des troupes d'autre part. Il est cependant possible de se questionner sur la nature et la qualité de cet engagement. En effet, la concentration des opérations de transport de ravitaillement au cours de la seule colonisation de l'Afrique, comme aussi l'absence des *Chargeurs Réunis* dans la prise en charge des vivres et des armes, conduisent à analyser sa participation comme relevant d'une logique de service opportuniste, plus que d'une volonté

648SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N7 – DM du 10 juillet 1893.

649SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N16 – DM du 4 mai 1898.

650Mali actuel.

de réel engagement au service du Ministère. Ces transports de fret peuvent ainsi servir à défendre ses intérêts, comme au Rio de la Plata dès 1872 ou lorsque est relancée la colonisation de la côte occidentale d’Afrique dans les années 1890, époque de l’apparition des *Chargeurs* dans l’horizon rochefortais⁶⁵¹. Son cas est tout à fait symbolique, car il met en évidence que si la présence d’un transporteur est forte, elle n’est pas toujours synonyme d’une fidélisation pour la Marine, et ce même si les navires transportent sans encombre les cargaisons et les passagers dans les territoires colonisés. Le cas des *Chargeurs Réunis* montre par ailleurs tout le poids de la logique d’opportunité par rapport à la politique d’approvisionnement de la Marine, afin d’assurer au service colonial sa pérennité.

Enfin, similaire autant que complémentaire à celle de cette dernière société d’armement, la *Compagnie Fraissinet* effectue également des transports pour le compte de la Royale en direction de l’Afrique de l’Ouest ; le Dahomey et le Gabon étant, dans le cas du service effectué pour Rochefort, les colonies les plus desservies. Toutefois, point de matériel transporté ici mais uniquement des personnels de santé, des fonctionnaires et des surveillants militaires, un seul étant d’ailleurs autorisé à embarquer avec sa femme pour Libreville après avoir traversé la France « *de Marsilly près La Rochelle à Marseille* » en vue de continuer son service colonial au Congo français⁶⁵². Dans l’autre sens, il semble parfois compliqué de rentrer en métropole, à l’image de ce groupe d’officiers « *revenus du Dahomey à Marseille par Lagos et Las Palmas en prenant successivement passage sur la canonnière l’Opale, sur le vapeur anglais Angola et sur le paquebot français Tibet de la Compagnie Fraissinet* » ; ce voyage de retour en direction de Rochefort occasionnant alors « *au budget de l’État un important surcroît de dépenses* »⁶⁵³.

L’analyse de ces deux derniers cas montre assez bien qu’avec la mise en place des services de transport maritime, la Marine prend toute sa part dans l’évolution capitaliste de l’ère industrielle. Certes, les transporteurs ne sont pas des fournisseurs au sens strict du terme. Mais leur action joue sans aucun doute le rôle, en temps de guerre comme en temps de paix, de soutien à l’entreprise coloniale et à la constitution formelle et informelle de l’empire français. Ces différents profils de transporteurs, comme d’ailleurs leur trajectoire, prouvent ainsi que la situation du ravitaillement des colonies ne reste pas figée tout au long du XIX^e siècle, bien au contraire. Il est alors possible de dresser le portrait type du sous-traitant du service colonial.

651 BEAUGÉ Jean et COGAN René-Pierre, *Histoire maritime des Chargeurs réunis et de leurs filiales françaises*, Paris, Barré-Dayez Éditeurs, 1984.

652 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-920 – DM des 26 novembre et 14 décembre 1897.

653 SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N9 – DM des 22 et 29 octobre 1894.

C. L'importance du profil des transporteurs

La question de la prise en charge du fret de la Marine, prestation indispensable aux besoins du service colonial, doit en effet être traitée pour que l'étude de la logistique soit complète. De plus, passés dans le cadre de l'établissement d'un service de transport maritime, les traités se doivent d'être maîtrisés, particulièrement en ce qui concerne la lecture et la vérification des clauses contractuelles. Or, ce point demande une véritable expertise et des compétences techniques pointues, comme l'affirme le Préfet maritime lui-même à propos du « *transport des chevaux et mulets* » pour les colonies en 1882⁶⁵⁴. Ceci n'est pas une mince affaire, au vu de la complexité toujours plus importante des navires de transport à vapeur et de l'extension des lignes de navigation à l'échelle du monde. Mais pour la Royale, assurer un fret régulier s'avère être la condition *sine qua none* afin d'assurer sur le long terme sa présence dans les colonies et dans le monde. D'où le recours à la sous-traitance.

La première observation amène à dire que le transporteur idéal n'existe pas pour la Marine et que la réalité de la situation s'avère être le fruit d'un compromis permanent. Mais pour choisir un transporteur, encore faut-il disposer d'informations sur les compagnies pressenties, ou se proposant. En effet, le choix d'un transporteur passe toujours par une enquête qui permet de recueillir toutes les informations nécessaires dans le but de sélectionner celui qui pourra faire l'affaire à court ou long terme. Vu de Rochefort, l'établissement à Bordeaux de lignes de navigation est particulièrement suivi de près. Les annotations ajoutées dans la marge des dépêches, la demande de renseignements supplémentaires sur le transporteur sélectionné par le ministère, la réclamation de plusieurs exemplaires du cahier des charges concernant l'adjudication du service de transport illustrent la grande attention portée par l'administration rochefortaise aux agents économiques mis à son service.

De telles indications confirment encore l'importance du Préfet maritime, véritable homme de terrain de la Marine, chargé de jauger les forces et les faiblesses de ceux qui prétendent pouvoir sous-traiter pour le service colonial. Dans le cas de certains d'entre eux, notamment en ce qui concerne la *CGT*, la connaissance vient plutôt du sommet et appartient au ministre de la Marine et des Colonies. La bonne entente entre le ministre de la Marine et des Colonies Chasseloup-Laubat, Napoléon III et les frères Pereire laisse ainsi entrevoir le caractère souvent déterminant de l'appartenance à une clientèle proche des cercles du pouvoir⁶⁵⁵. À

654SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 124 du 11 juillet 1882, accompagnée d'une « Instruction sur le transport et le traitement des chevaux et des mulets à bord des navires », datant du 31 janvier 1864.

655COSTE Clément et SILVANT Claire, « Les frères Pereire, financiers saint-simoniens », *L'Économie politique*, n° 89, 2021, p. 99.

l'issue de l'enquête, une prise de contact entre préfet et transporteur intervient alors. La présentation de ces derniers met en avant plusieurs critères, indispensables à la grille d'analyse des autorités. Sur cette base, le portrait type d'un transporteur du service colonial peut être fait. Sur ce point, le regard rochefortais contribue à préciser la question, sans pour autant prétendre être une étude prosopographique complète car seuls les traités répertoriés dans les dépêches ministérielles sont pris en compte. Ce panorama des transporteurs de la Marine et des Colonies vient par conséquent apporter sa pierre à l'édifice, des travaux de recherche étant encore en cours à ce sujet.

Dans le second tiers du XIX^e siècle, le transporteur type de Rochefort est le plus souvent originaire de Bordeaux, relativement modeste, d'une envergure économique restreinte, en raison semble-t-il d'une spécialisation dans une liaison précise avec telle colonie ou tel ensemble colonial, les Antilles notamment. Cependant, la période allant des expéditions dans le Pacifique à la fin de celle du Mexique (1861-1867) avec, dans l'intervalle, pour les troupes de marine, les campagnes de Crimée (1853-1856) puis de Chine (1856-1860), voit la taille de ce partenaire type s'accroître significativement. La majorité des chargeurs basculent en effet dans la catégorie des 4 à 10 transports, lorsque les navires de commerce laissent place aux paquebots. Parallèlement à cela s'opère la distinction entre le frêteur traditionnel et le transporteur maritime, chacun dans son domaine étant en mesure de répondre aux besoins de la Marine. De même, en distendant toujours plus ses relations directes avec l'artisanat local au profit des centres de production manufacturière et des îlots industriels que sont les ports et arsenaux répartis sur le territoire et les littoraux, Rochefort ne cesse d'externaliser sa logistique en se reposant sur les chefs de service de la Marine. En contact avec ce dernier, le transporteur type, partenaire lointain s'il en est, est installé par le biais de ses bureaux à Paris et de ses agences au Havre, à Saint-Nazaire, à Bordeaux ou à Marseille puis dans les colonies ; soit le centre du pouvoir et les ports de départ et d'arrivée des paquebots. Sur ce point, les frères Pereire, très proches du pouvoir impérial, sont exemplaires.

Les lignes évoluent nettement après la guerre franco-prussienne. Faute de pouvoir satisfaire la masse des besoins résultant de la relance de la colonisation sous la Troisième République, le transporteur type prend une tout autre envergure, notamment avec les *Messageries Maritimes* et, dans une moindre mesure, les *Chargeurs Réunis*. La CMM est, à ce moment-là, la seule capable de faire front à toutes les demandes et à tous les impératifs de la Royale, que ce soit dans les Amériques, en Afrique ou en Asie, souvent d'ailleurs simultanément dans ces différentes zones géographiques. Il est même possible de dire que ce transporteur prend le statut d'un véritable « sous-traitant », endossant pour la Marine une très

large part des missions dépendant du service colonial. Il est d'ailleurs à noter qu'à cette période, un allongement de la durée des traités à sept, huit, dix ans, signe la volonté évidente du Ministère de sécuriser l'approvisionnement et les passages aux colonies, en profitant notamment des impressionnantes capacités d'emport qu'offre ce transporteur de la marine marchande en termes de cargaisons et d'accueil de détachements de troupes armées.

La guerre de 1870 paraît cependant avoir été un temps d'arbitrage. À l'issue du conflit, la situation des années précédentes s'efface quelque peu, au profit d'un relatif retour en arrière, vers le modèle des années 1840, avec un fournisseur du commerce tel ici la maison *Tandonnet & C^{ie}*, intervenant à hauteur de 4 à 10 transports, choix qui ne semble pas être remis en cause jusqu'à la Première Guerre mondiale malgré le grand retour des transports en paquebot dès le début des années 1880. Complémentaires, les deux types de service cohabitent ainsi, chacun ayant ses avantages et ses inconvénients selon la nature de la colonie à ravitailler. Le renouvellement des traités avec un transporteur pouvant être qualifié d'intermédiaire montre que la Marine a certainement identifié en lui un modèle correspondant aux impératifs de l'approvisionnement du service colonial, à la fois financièrement solide et techniquement capable de rallier rapidement les colonies les plus lointaines, sans pour autant être en mesure d'imposer ses propres conditions à l'État. Ce choix traduit une maturation progressive aboutissant au final à profiter au mieux des capacités d'une économie capitaliste en pleine essor, capable de répondre aux besoins de la Marine. Ceci indique aussi que les pénuries parfois évoquées, particulièrement dans le domaine stratégique des charbons, n'est surtout liée qu'aux contestations sociales et grèves naissantes, notamment au Royaume-Uni⁶⁵⁶.

La détermination du seul profil du transporteur idéal n'est pas suffisante. La capacité de la Marine à gérer son approvisionnement et *a fortiori* une relation commerciale est également à prendre en compte. Le faible turn-over des fournisseurs de solutions de transport sur l'ensemble du XIX^e siècle autorise à parler de stabilité, la Marine sachant fidéliser ses partenaires. La problématique peut toutefois être approfondie. À une échelle micro-économique, dans le seul cas du service colonial, il est en effet possible d'observer le phénomène d'une manière différente. Du fait de sa faible importance, le *turn-over* s'accompagne en conséquence d'un recrutement très ciblé des transporteurs, intermédiaires indispensables entre l'arsenal et le service local de chaque colonie. À l'échelle de Rochefort, est ainsi observée une segmentation entretenue de l'offre, la Marine ayant alors la possibilité de jouer la concurrence entre les opérateurs potentiels pour obtenir, si ce n'est une baisse des

656SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 5E2-49 – Lettre du 15 juin 1874. La grève des ouvriers mineurs de Cardiff retarde la livraison des briquettes de charbon indispensables aux transports affectés aux communications avec la Nouvelle-Calédonie et Tahiti. La pénurie oblige alors l'arsenal à fabriquer en urgence ses propres briquettes avec tout ce qu'elle peut trouver de morceaux de charbon à agglomérer.

prix du transport maritime, au moins leur stabilité. D'ailleurs, l'idée prend corps lorsqu'en 1886, le ministre de la Marine et des Colonies demande au Préfet de Rochefort de lui « *faire parvenir un état indiquant pour chacune des années 1884 et 1885, le nombre de passagers [...] et la quantité de tonnes de matériel qui ont été transportés de France aux différents points de la côte d'Afrique pour le compte du service colonial* », la comparaison du prix du transport avec celui des fournitures devant lui permettre « *d'apprécier la suite à donner aux offres d'une compagnie maritime, actuellement en voie de formation, qui propose de s'engager, moyennant une subvention, à transporter, à titre gratuit [...] un certain nombre de passagers et une certaine quantité de matériel* » à partir de Bordeaux⁶⁵⁷.

Dans les deux cas, la réglementation pointilleuse mise en place à partir du Second Empire, en parallèle de la création des grandes compagnies de navigation, oblige les armateurs-négociants à rester raisonnables quant aux tarifs de fret proposés comme au prix des produits à fournir. Synonyme de dépendance pour la Marine, toute situation de monopole est donc écartée lorsqu'elle traite avec deux, trois voire quatre compagnies et maisons de commerce dans chacun des grands ports marchands, renouvelant des traités, ne donnant pas suite à d'autres. D'une manière plus prosaïque, s'appuyer sur différents partenaires régionaux et nationaux correspond à la réalité de l'économie de l'hinterland rochefortais au XIX^e siècle. Cette diversité permet de capter l'ensemble des moyens et des ressources que peuvent offrir les territoires productifs et industrialisés de France, dans le bassin de la Gironde, dans les prolongements fluviaux en amont des estuaires de la Loire et de la Seine comme dans la vallée du Rhône non loin de Marseille. Les capacités productives des terroirs concernés sont d'ailleurs à relier aux points d'entrée des munitions navales provenant d'Europe du Nord puis du Canada, les grands ports de commerce industrialisés captant en effet la majeure partie du trafic de ces produits indispensables à la Marine pour ses services de construction navale, de transport et de ravitaillement. Entre segmentation de la demande et adaptation à la structure du tissu économique d'un arrière-pays bien élargi, ces deux options choisies demeurent.

Si la stratégie de la Marine à l'égard de ses transporteurs peut parfois changer, il ressort cependant que, sur le long terme, plusieurs d'entre eux s'impliquent d'une manière évidente pour répondre aux besoins du service colonial. Ces derniers peuvent ainsi être désignés comme « partenaires ». Les plus exemplaires en la matière sont *Tandonnet & C^{ie}* et les *Messageries Maritimes*. Le premier est en effet un intermédiaire efficace entre la Marine et les réseaux économiques, se faisant commissionnaire de négociants ou d'industriels désireux de faire connaître leurs produits dans l'empire par l'intermédiaire des nombreux gradés et fonctionnaires de la Marine qui y vivent. Certaines années, les navires de la maison Tandonnet

657SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 72 et n° 84 des 9 et 30 mars 1886.

transportent même des assiettes, des cuillères, des fourchettes, des tasses, des spiritueux et de la moutarde pour les commandants de « cuirassés » en poste en Nouvelle-Calédonie et à Tahiti, peut-être par intérêt autre que le simple renouvellement de la vaisselle des officiers⁶⁵⁸. Quant à la *CMM*, si sa position dans l'approvisionnement semble monopolistique, c'est parce qu'une partie de ses lignes de transport est dès l'origine liée à l'État et à la colonisation. Du reste, cette compagnie joue aussi un rôle indispensable dans le transport de l'information. Véritable ligne de communication impériale, elle permet progressivement à la France de s'affranchir des « *voies d'Angleterre* », ce qui en fait un vrai partenaire du service colonial.

Avec l'étude des transports s'achève ici la présentation d'un service colonial créateur de demandes auxquelles la Marine se doit de répondre dans les plus brefs délais. Si la mobilisation des agents économiques concernés est indispensable à la bonne marche du ravitaillement, encore faut-il tirer des régions et dans des proportions adéquates les matières et marchandises destinées et attendues avec impatience aux colonies.

3. L'aire d'approvisionnement

A. Rochefort-sur-Mer et son arrière-pays

Précédemment signalées, les mentions concernant l'origine des frêteurs et des transporteurs permettent de livrer un panorama géographique de l'approvisionnement. Si sommaire soit cette approche, elle dévoile cependant une aire bien plus élargie que celle des seules régions françaises et du nord de l'Europe, avec un poids certain des empires coloniaux de l'Angleterre et de l'Espagne ainsi que des jeunes nations indépendantes des Amériques à partir de la première moitié du XIX^e siècle. Si la France reste le premier producteur de ressources grâce notamment à ses régions frontalières avec l'Italie, l'Allemagne et la Belgique, il est indéniable que l'Europe seule ne suffit plus à satisfaire les nombreux besoins de la Marine pour ses services.

S'esquisse alors un bassin de recrutement des fournisseurs à double échelle, s'élargissant dès lors que l'arrière-pays traditionnel n'est plus en situation de répondre aux *desiderata* de la Marine ou que le choix de fournisseurs spécialistes est arrêté. L'empire colonial forme ainsi un deuxième cercle d'approvisionnement autour de l'arrière-pays « franco-atlantique », avec des négociants tirant leurs produits de Saint-Pierre-et-Miquelon, de la Martinique, du Sénégal, de l'Inde, de l'Indochine, sans oublier la Chine. Limitée aux seuls marchés passés avec des fournisseurs qui indiquent l'origine de leurs produits, cette première cartographie rejoint sans

658SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 47, n° 141 et n° 176 des 13 avril, 26 septembre et 8 décembre 1882 ; 2A2-709 – DM n° 146 du 26 septembre 1883.

surprise les tendances observées à l'échelle de la Marine tout entière à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle⁶⁵⁹, dans le cas rochefortais comme pour les autres. Elle se confirme d'ailleurs lorsque sont pris en compte les principaux transporteurs, basés à Brest, à Bordeaux, à Nantes, à Marseille, à Toulon et dans une moindre mesure à Dunkerque, au Havre, à Cherbourg et à La Rochelle. Si le poids du local faiblit voire disparaît, celui des autres régions ne cesse de se renforcer. Cette tendance montre ainsi une aire essentiellement recentrée sur les grands ports de guerre et de commerce manchois, atlantiques et méditerranéens en voie d'industrialisation. L'état de fait correspond à l'évolution des moyens de transport : après 1860, il est en effet bien plus simple aux autorités rochefortaises de pouvoir faire expédier ses approvisionnements en s'appuyant sur le réseau du chemin de fer reliant les ports entre eux.

Les lieux d'où proviennent les produits n'étant pas toujours ceux des fournisseurs, il s'avère par conséquent nécessaire de se focaliser sur les origines des marchandises et matières livrées à Rochefort en les intégrant à la réflexion. Farines provenant du Sud-Ouest, fusils et outils fabriqués dans la Loire et le Rhône, combustibles et textiles tirés des mines et usines du Nord, médicaments fabriqués à Paris, autant de dénominations qui renvoient à des origines et à des lieux de production qui permettent de dresser la cartographie la plus complète possible de l'approvisionnement. Ajoutées aux origines des fournisseurs, ces données aboutissent à un panorama voulu comme fidèle à ce que peut être l'arrière-pays de Rochefort au XIX^e siècle.

Il faut en premier lieu constater qu'en temps de guerre, l'arsenal peut tirer de multiples produits dans un périmètre de plusieurs dizaines de kilomètres autour de Rochefort à l'image des farines, des cuirs, des bois, des charbons de terre et même des poudres sous la Révolution. Ces dernières ainsi que les farines offrent d'ailleurs deux exemples concrets de cette réalité. Livrées en grande quantité pour le service colonial, les premières sont tirées de Nérac et de Moissac mais aussi largement du port de Marans relié au pays de Vix. À même de transformer les « bleds » provenant du Poitou, de l'Aunis, du Marandais et même du Pays basque par l'intermédiaire de vingt-quatre moulins à vent ou à eau⁶⁶⁰, la commune de Marans demeure le centre du « grenier de l'Aunis » au moins jusqu'au Second Empire. Relais privilégié vers les centres de consommation de la région dont l'arsenal de Rochefort fait partie, sa situation favorable lui permet donc de rester pendant cette période le premier carrefour de redistribution du territoire nord-charentais⁶⁶¹. Quant aux poudres, il est clairement indiqué

659 PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 245.

660 SHDMR, Services administratifs (Substances) – Lettre du 7 novembre 1816, concernant la livraison à Rochefort des farines arrivant « du moulin à eau » pour la fabrication au port du biscuit de marine au moyen de deux fours. Voir aussi le recensement effectué en 1809 par le maire de la commune et adressé au préfet, cité par MARIEN Laurent, « Produire des blés, exporter des farines. La Sèvre niortaise et sa vallée », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain et SAINT-HILAIRE Marc (dir.), *op. cit.*, p. 316.

661 MARIEN Laurent, « Au fil des eaux de la Sèvre niortaise : Marans et le pays marandais, une interface avec les colonies d'Amérique au XVIII^e siècle », dans AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert (dir.), *Fleuves, rivières*

dans la documentation que c'est la manufacture de Saint-Jean-d'Angély, située sur la Boutonne, qui continue à en livrer régulièrement jusqu'en 1818 avant qu'elle ne soit remplacée, pour cause d'explosion accidentelle, par la poudrière d'Angoulême⁶⁶². Cet exemple permet ainsi de mesurer combien la géographie et les conditions locales interviennent dans le maintien des réseaux d'approvisionnement sous la Révolution, l'Empire et la Restauration.

Comme la Sèvre, la Boutonne, offre à la fois la force motrice nécessaire aux productions et un axe de circulation aux produits bruts et finis comme le soufre, le salpêtre « des Indes » et donc les poudres. Elle fait ainsi de Saint-Jean-d'Angély, à l'instar de Marans, un marqueur supplémentaire de la continuité entre le XVIII^e et le XIX^e siècle en termes notamment de mise à profit comme de mise en valeur des terroirs proches de Rochefort. Cela confirme de plus l'existence à long terme autour de l'arsenal d'un semis productif très dense. Peuvent également être cités la région allant de Saint-Savinien à Taillebourg en passant par Crazannes pour les pierres de taille et les bois, Angoulême et les forges de l'établissement de Ruelle pour les canons et les matériaux métalliques, l'axe Poitiers-Niort-La Rochelle pour les textiles ou encore les terres s'étendant entre la Boutonne et la Charente pour l'agriculture et l'élevage. Enfin, le Cognaçais reste le pourvoyeur indispensable des eaux-de-vie jusqu'au XX^e siècle.

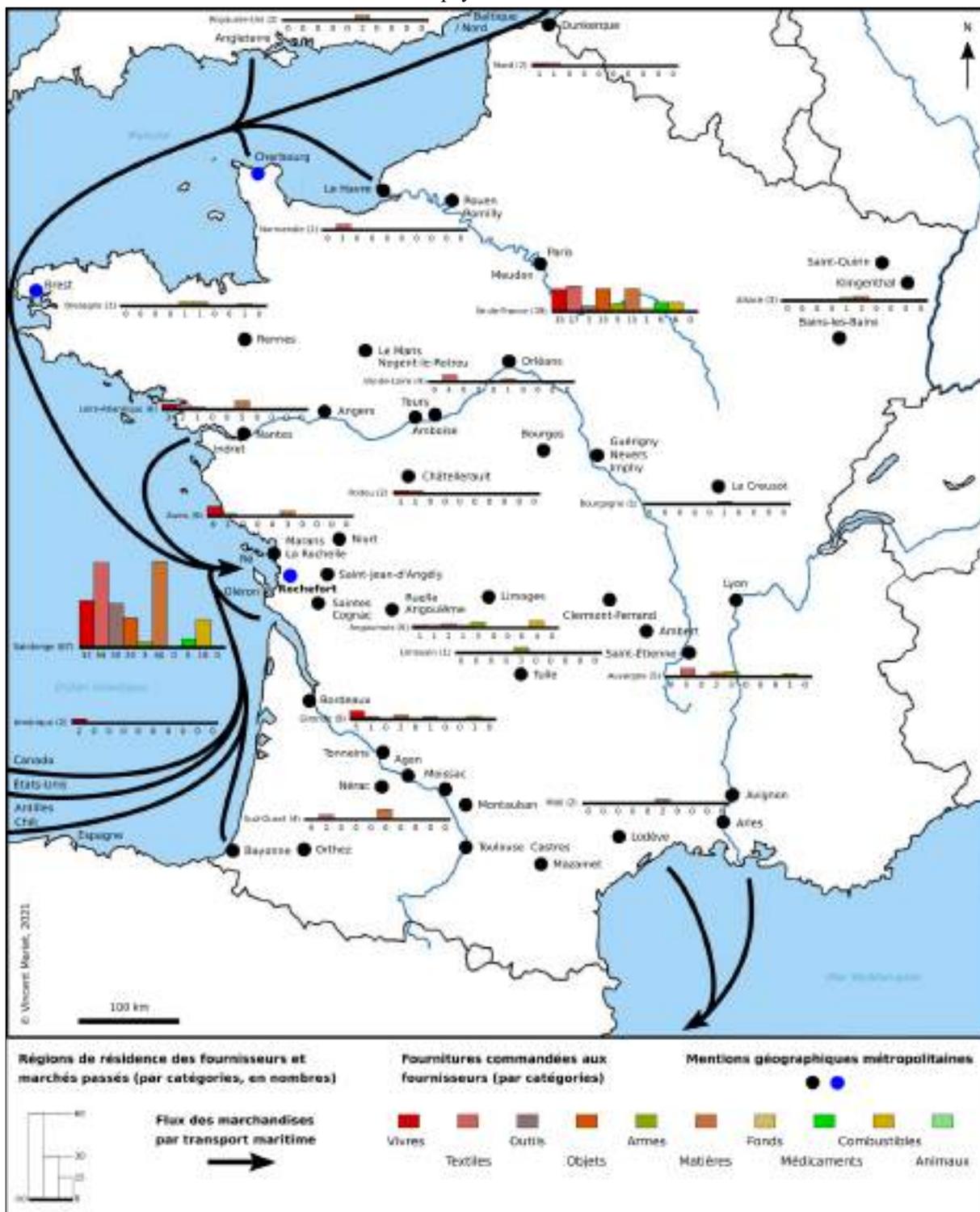
À l'opposé, vers l'océan, une réalité plus régionale se dessine. En effet, si la présence des Rochefortais, des Rochelais et dans une moindre mesure des Bayonnais se maintient, ce sont les Bordelais et les Nantais qui se taillent la part du lion dans le domaine d'activité de l'approvisionnement de l'arsenal, ce dernier exploitant de fait la capacité des ports atlantiques et leurs relations avec le reste de la France, de l'Europe, voire du monde. En 1827, le sieur Baillis, « *Entrepreneur des subsistances militaires* » présent à Cadix, fournit ainsi, sous la supervision de l'ordonnateur de la Marine à Rochefort, les denrées nécessaires pour la traversée de la *Bellone* jusqu'à Sainte-Marie de Madagascar⁶⁶³. De plus, l'importance du maintien des relations sur la côte atlantique, de la Loire à l'Adour, indique que la région conserve aussi, au XIX^e siècle, un réseau de marchands, de négociants, d'armateurs puis de transporteurs capables de mobiliser les capitaux nécessaires pour ces opérations. Le facteur régional dans la géographie de l'approvisionnement montre ainsi que l'arsenal n'est jamais

et colonies. La France et ses empires, Paris, Les Indes savantes, 2010, p. 232.

662CARPENTIER Aline, « L'exportation de poudre : les moulins de Saint-Jean-d'Angély », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain et SAINT-HILAIRE Marc (dir.), *op. cit.*, p. 200-201.

663SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 6E2-4 – « État des denrées fournies par l'Entrepreneur des subsistances militaires à divers bâtiments de S. M. stationnés à Cadix » et l'« État faisant connaître la situation des vivres et rafraîchissements existant à bord de chacun des bâtiments stationnés à Cadix », les 27 janvier et 1^{er} février 1827. Sont ainsi fournis farines, vins, viandes, fromage, café, sucre ou encore charbon.

CARTE 7 – L’arrière-pays de Rochefort de 1793 à 1848.



Source : fichier « Fournisseurs » [ANNEXE 11]. Origines géographiques tirées de SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 à 1110 ; Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E272 à 336 et (Marine et Colonies), 5E2-4 à 7, 5E2-31 à 49 et 6E2-1 à 11.

coupé des flux de ravitaillement internationaux, même lors de la mise en place du blocus continental sous le Premier Empire⁶⁶⁴. Le recours très appuyé aux négociants bordelais qui

⁶⁶⁴MARZAGALLI Silvia, *Les boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le blocus continental, 1806-1813 : Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve-d'Ascq*, Presses universitaires du Septentrion, Coll. « Histoire et civilisations », 1999.

commercent avec les États-Unis et qui d'ailleurs opèrent souvent pour les fournisseurs américains en tant que commissionnaires, est un des moteurs indispensables à l'approvisionnement du port de Rochefort, et ce jusqu'au crépuscule du règne de Napoléon I^{er} puis sous la Restauration. Lorsqu'en 1814, le sieur Sauvage, armateur et négociant à Bordeaux « *se propose d'expédier de La Rochelle aux États-Unis d'Amérique* » pour l'arsenal son navire le *Rodeur* armé « *en guerre et marchandises* », le ministre Decrès accède à sa demande, tant qu'il « *se conforme aux lois et règlements sur la police de la navigation* »⁶⁶⁵.

Appuyée sur les tissus économiques locaux et régionaux d'une part et ceux largement ouverts sur l'extérieur d'autre part, la géographie de l'approvisionnement s'avère donc duale. Même si la présence de nombreux intermédiaires rend la lecture de cette dernière réalité compliquée, ce schéma sert avant tout à mettre en lumière les multiples activités de niche que peut renfermer un arsenal. À cet égard, c'est sans aucun doute pour cette raison que l'échelon économique local, certes élargi, se maintient à un niveau relativement important jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Si la structure des chemins des livraisons attendues à l'arsenal résulte en grande partie de la localisation des matières, des infrastructures et des fournisseurs, les exemples des poudres et surtout des farines montrent qu'elle est aussi le résultat des données naturelles et des contraintes inhérentes aux transports qui se perpétuent dans le temps. Jusqu'au début de la Troisième République, l'espace drainé par Rochefort reste ainsi clairement structuré par les bassins hydrographiques de l'ensemble du territoire français.

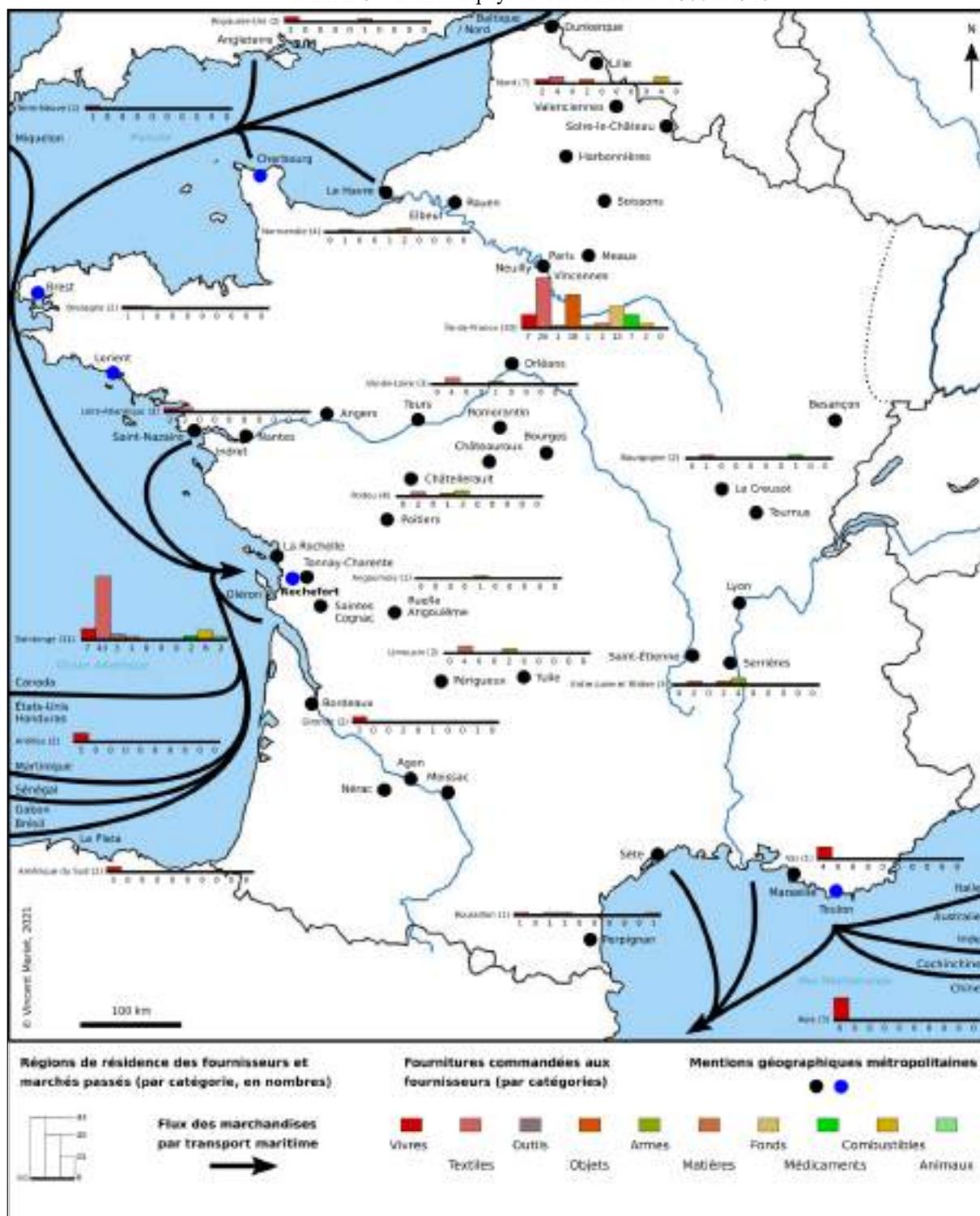
Jusqu'à l'apparition des lignes de chemins de fer sous le Second Empire, l'importance des axes charentais et sévriens à l'échelle régionale reste notoire. Ayant acquis un statut de « port colonial » certain depuis la fin de l'Ancien Régime⁶⁶⁶, Rochefort et son arsenal continuent de recevoir par la Charente, et ce pendant plus d'un demi-siècle, des blés, vins, eaux-de-vie, bois de chauffage, pierres, poudres ou encore canons destinés aux colonies antillaises et africains alors que dans le même temps, la Sèvre niortaise demeure utilisée comme au XVIII^e siècle par les minotiers de Marans pour acheminer leurs productions de farines vers le littoral aunisien avant qu'elles ne soit descendues vers l'arsenal⁶⁶⁷. Avant que le train ne prenne le relais sur des axes géographiques souvent similaires, les origines des autres fournitures livrées à Rochefort dévoilent des itinéraires de circulation majoritairement fluviaux, les divers navires de transport de marchandises empruntant en effet le canal du Midi, la Garonne, le Rhône, la

665SHDMR, Services administratifs (Substances), 2E1-68 – DM n° 4 du 17 février 1814.

666SAUZEAU Thierry, « La Charente au long-cours : croissance, crise et reprise du grand commerce rochefortais (1760-1830) », dans AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert (dir.), *Fleuves, rivières et colonies. La France et ses empires*, op. cit., p. 252.

667MARIEN Laurent, « Au fil des eaux de la Sèvre niortaise : Marans et le pays marandais, une interface avec les colonies d'Amérique au XVIII^e siècle », op. cit., p. 234.

CARTE 8 – L'arrière-pays de Rochefort de 1860 à 1913.



Source : fichier « Fournisseurs » [ANNEXE 12]. Origines géographiques tirées de SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 à 1110 ; Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E272 à 336 et (Marine et Colonies), 5E2-4 à 7, 5E2-31 à 49 et 6E2-1 à 11.

Seine et la Loire. Cette dernière offre d'ailleurs l'occasion d'observer dans le cadre de la Marine et de son service colonial, l'importance d'un fleuve à l'échelle de la France voire de l'empire lui-même⁶⁶⁸, le bassin ligérien permettant en effet de drainer à elle seule près de la

⁶⁶⁸Sur ce point, lire notamment CAYLA Philippe, « La Loire arsenal du XVII^e au XX^e siècle » et PLOUVIEZ

moitié du pays, de Nantes à Saint-Étienne en passant par Orléans, Nevers, Guérisny, Imphy ainsi que les cités manufacturières présentes sur les affluents du fleuve comme Le Mans, Poitiers, Châtellerauld, Limoges, Bourges ou encore Clermont-Ferrand, pour ne citer que les lieux de fabrication de produits livrés à Rochefort répertoriés dans les sources.

Le transport terrestre s'avère également indispensable pour approvisionner Rochefort. Les archives montrent que les fournitures empruntent depuis l'ensemble de la France les routes puis les chemins de fer arrivant vers l'Aunis et la Saintonge puis les traversant avant de gagner l'arsenal charentais. Soumis à l'octroi, les fournisseurs, qui effectuent des « *transports par terre et par eau* »⁶⁶⁹, obtiennent de l'État des exemptions de droit de ces péages placés aux entrées principales des municipalités. Des services de transport dédiés sont aussi créés. *Entreprise générale des transports de la Marine* sous le Directoire⁶⁷⁰, *Entreprise des transports de la Marine* sous le Consulat et l'Empire⁶⁷¹, *Entreprise des Messageries nationales* sous la Restauration et la Monarchie de Juillet avec un service de diligence effectuant les trajets « *entre 3 et 12 jours de route* » pour des envois en Océanie par exemple⁶⁷², *Entreprise des transports généraux de la Marine* sous le Second Empire avec des expéditions effectuées depuis Paris « *par roulage ordinaire* » pour la Nouvelle-Calédonie et Tahiti ou « *par roulage accéléré* » pour la Réunion et le Sénégal⁶⁷³ : tous ces services de transport dévoilent encore l'importance du roulage terrestre par « *voie rapide* », avant l'apparition du chemin de fer.

En effet, dès avant 1860, l'Agence centrale de la Compagnie des chemins de fer ou Agence générale des Compagnies de chemins de fer prend aussi en charge « *par la grande vitesse* », en « *vitesse accélérée* » ou en « *petite vitesse* » le transport des caisses et des colis de produits fournis par les approvisionneurs à la Marine pour les Établissements français du Pacifique par exemple⁶⁷⁴. À partir des années 1880, ce sont encore des ordres adressés au nom des chemins de fer de l'État qui autorisent le transport de colis de Paris et Bordeaux à Rochefort pour qu'ils soient expédiés aux colonies, comme celle du Gabon notamment⁶⁷⁵. De

David, « La Loire et son bassin dans la stratégie d'armement naval de la France (XVIII^e-XIX^e siècles), dans BOIS Jean-Pierre (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes, histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes et documents », 2013, p. 197-212 et p. 213-227.

669SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-7 – « Récapitulatif » des années 1844 et 1845 concernant les droits d'octroi.

670SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E310 – DM du 17 janvier 1798.

671SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-43 – DM du 28 avril 1804.

672SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-356 – DM n° 40 et n° 45 des 7 et 12 juillet 1848.

673SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-473 – DM n° 2, n° 4, n° 5, n° 6, n° 8 et n° 18 des 15, 17 et 20 janvier et du 18 février 1862 ; 2A2-491 – DM n° 29 du 29 avril 1863 ; 2A2-532 – DM n° 4 du 8 janvier 1868.

674SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 40, n° 46 et n° 48 des 25 mai et 8 juin 1860 ; 2A2-473 – DM n° 3, n° 14, n° 23, n° 30, n° 32 et n° 35 du 16 janvier, des 16, 22 et 27 février et des 3 et 13 mars 1862.

675SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-755 – DM n° 163 du 30 mai 1885.

même, la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans* est mise à contribution tout comme d'ailleurs « *les Compagnies de Lyon et du Midi [...] priées d'inviter leurs agents à Bordeaux et à Cette, à laisser passer cartouches* » dans le cadre du « *transport par chemin de fer, des matières dangereuses* » car « *les cartouches pour armes portatives, sont considérées comme munitions de sûreté, et peuvent occuper une place quelconque dans les trains de voyageurs* »⁶⁷⁶ qui se rendent notamment dans les ports de départ des paquebots pour les colonies et où embarquent aussi régulièrement les troupes de la Marine.

Enfin, le rôle du cabotage dans l'approvisionnement n'est pas à négliger, loin de là. En 1801, la fixation, par une commission formée par le ministre de la Marine et des Colonies, des prix des « *frais de chargement, transport, déchargement, emmagasinage et déchets* » nous apprend entre autres que le blé froment est chargé à Orléans pour être transporté à Nantes puis déchargé avec le lard salé à Rochefort, que le vin de journalier et les eaux-de-vie sont convoyés à partir de Cognac alors que le vin de campagne, l'huile d'olive et le riz proviennent de Bordeaux, la morue et les fayols de La Rochelle, les fèves de Marans et les pois de Tours. Quant au rhum et à la farine d'armement « *reconnue propre pour le service des hôpitaux de Cayenne* », ils circulent sur des gabares entre le petit port de commerce rochefortais dit de la « *Cabane Carrée* » et l'arsenal⁶⁷⁷. La provenance de ces marchandises ne laisse ainsi aucun doute quant à l'utilisation du transport maritime. C'est par exemple le cas à chaque fois que des négociants d'un port livrent à Rochefort, notamment André Hèbre Saint-Clément, de même que Élie Thomas ou encore la maison *Blanchard aîné*. Bien plus tard, en 1869, la question se pose cependant de savoir si « *pour les transports que la Marine aurait à faire effectuer entre Rochefort, Bordeaux et nos diverses colonies ou stations navales* », il est encore judicieux d'utiliser la voie du cabotage au moyen notamment de la *Suzanne*, « *qui fait le service* », qui est « *d'une excellente marche* » et qui « *met 12 heures pour se rendre [...] à Bordeaux* » en portant « *de 250 à 300 tonnes* » ; alors que « *d'un autre côté, les prix les plus bas auxquels peuvent s'effectuer les transports de Rochefort à Bordeaux* » sont à mettre au crédit des « *chemins de fer, petite vitesse* »⁶⁷⁸. Pour satisfaire aux besoins de l'arsenal, ce mode de transport offre par conséquent des avantages réels en termes de praticité et de baisse des coûts, donnant de plus l'occasion à la Marine de suppléer aux expéditions littorales par bâtiments de l'État lorsque ces derniers font défaut.

Quelques années plus tard, en 1877, ce sujet est remis sur la table lorsque sont signalés les

676SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 105 du 19 janvier 1899.

677SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 6E2-3 – Lettre avec inventaire dont copie expédiée pour le ministre concernant le nécessaire à assurer pour la Marine et les Colonies, datée du 22 janvier 1801.

678SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-135 – Lettre n° 91 intitulée « *Transport de matériel de Rochefort à Bordeaux. Proposition* », datée du 28 juin 1869.

frais de transport prohibitifs auxquels entraîne la concentration à Rochefort des livraisons destinées aux cinq arsenaux, alors qu'il serait bien plus simple et moins cher que chaque port reçoive directement par le chemin de fer ce qui lui est assigné, plutôt que par l'intermédiaire d'un bâtiment de l'État⁶⁷⁹. Ainsi, outre une réelle adaptation aux conditions géographiques, la réunion des quatre modes de transport évoqués – le fluvial, le roulage, le cabotage et le rail – montre que la Marine sait organiser de façon rationnelle son espace d'approvisionnement. Cela témoigne aussi de sa pleine insertion dans « *la chaîne de transports intercontinentaux* »⁶⁸⁰ du XIX^e siècle, alors que ne cesse d'évoluer la technique dans les ports maritimes.

Cette organisation de l'aire d'approvisionnement du port-arsenal de Rochefort montre ainsi que son arrière-pays n'est plus du tout concentré sur les seuls territoires axés autour de l'ensemble du petit fleuve Charente. À son embouchure, livrant fournitures et navires, le littoral atlantique s'avère rester d'importance en termes d'impact, particulièrement en tant que relais vers des zones productrices ou des places commerciales lointaines, comme celles du Nord ou de la Méditerranée. De même, le rivage constitue indéniablement un contrepoids au fleuve, ce « *corridor atlantique* »⁶⁸¹ que représente la vallée de la Charente jusque dans la seconde moitié du XIX^e siècle, période durant laquelle elle doit finalement s'effacer devant la double concurrence de la route et du chemin de fer. Véritable couloir de pénétration à l'intérieur des terres, le fleuve, qui trouve en La Rochelle et en Rochefort ses deux principales portes atlantiques, en direction de l'Europe d'abord puis des outre-mers ensuite, place de fait la cité de Colbert au carrefour du nord-ouest et du sud-est de la France, un *hub* situé au débouché d'un arrière-pays recoupant non seulement les limites du Centre-Ouest atlantique et de son sud aquitain jusqu'aux montagnes des Pyrénées mais aussi celles du Nord-est allant de Paris à la Belgique et du Sud-est situées entre Loire et Rhône et se prolongeant jusqu'au Var.

B. L'insertion dans la mondialisation

Dans le monde des empires du XIX^e siècle, le rôle essentiel que jouent les agents économiques appelle à observer, outre la localisation spatiale, l'évolution de la géographie de l'approvisionnement. Si les lieux sont importants, la nature des liens entre les différents acteurs de l'économie l'est tout autant. En plaçant la focale au niveau de la préfecture

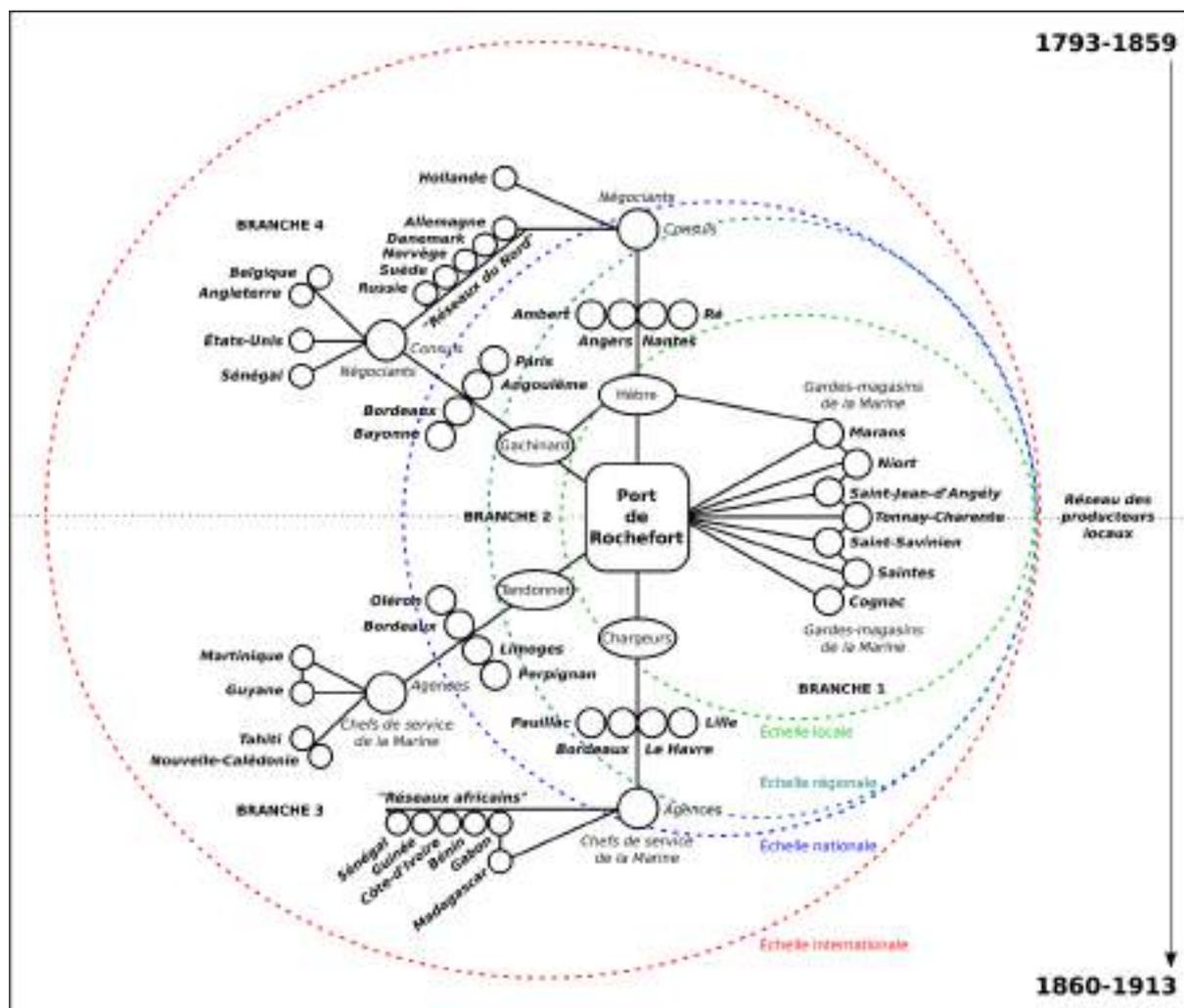
679SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-16 – Lettre du 6 juillet et note urgente du 24 juillet 1877.

680MARNOT Bruno, « À voile et à vapeur, les ports maritimes en transition au XIX^e siècle », dans BOUVIER Yves et LABORIE Bernard (dir.), *L'Europe en transitions, énergie, mobilité, communication, XVIII^e-XXI^e siècles*, Paris, Nouveau Monde Éditions, Coll. « Histoire nouvelle de l'Europe », 2016, p. 142.

681AUGERON Mickaël, « Renouer avec le passé : la Charente, corridor atlantique », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain et SAINT-HILAIRE Marc, (dir.), *op. cit.*, p. 158-159.

maritime, agent central lui-même relié au ministère, il est permis de constater que les relations commerciales de Rochefort sont de natures très différentes selon les produits échangés, les fréquences des relations, l'envergure des acteurs économiques, la qualité des moyens de transport, se calquant sur une géographie commerciale reprenant quasiment, de la fin du XVIII^e siècle à celle du XIX^e siècle, les mêmes modèles de circulation des produits⁶⁸².

FIGURE 15 – Organisation des réseaux commerciaux et économiques de Rochefort-sur-Mer.



Source : fichiers « Fournisseurs », « Transporteurs » et « Circulations » [ANNEXES 11, 12, 13 et 14]. Informations tirées de SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 à 1110 ; Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E272 à 336 (Marine et Colonies), 5E2-4 à 7, 5E2-31 à 49 et 6E2-1 à 11.

Point central d'une toile formée par le tissage de relations fort différentes, par relais, par

682 PLOUVIEZ David, « Construction navale militaire française et approvisionnements des arsenaux face aux blocus britanniques du XVIII^e siècle à l'Empire », dans DE PRÉNEUF Jean, GROVE Éric et LAMBERT Andrew (dir.), *Entre terre et mer, l'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours*, Paris, Economica / ISC, Coll. « Bibliothèque stratégique », 2014, p. 271-272 ; COQUERY Natacha, « La diffusion des biens à l'époque moderne, une histoire connectée de la consommation », *Société française d'histoire urbaine*, n° 30, 2011/1, p. 19. Concernant les exemples de Brest, Toulon et Cherbourg, de leurs relations avec les intermédiaires armateurs et négociants et des réseaux dans le Sud-Ouest français, avec les États-Unis et la Grande-Bretagne sous le Second Empire et la Troisième République, voir également DESSAUX Pierre-Antoine, « Enclave ou promoteur de l'activité locale : l'approvisionnement des arsenaux français en denrées alimentaires au XIX^e siècle », *op. cit.*, p. 324-325-326.

pont, combinant les échelles locale, régionale, nationale et internationale, le port-arsenal de Rochefort s'appuie sur différentes branches, restituées ici pour donner une vue d'ensemble. N'entrant pas toutes simultanément en jeu, soumises à la période de rupture globale que représente le Second Empire, ces branches, illustrées par des cas concrets, peuvent être considérées comme représentatives des relations entretenues entre la Marine, l'arsenal et les agents économiques durant les deux grandes moitiés du siècle de la révolution industrielle.

Sur la figure, la branche 1 (cercle vert) est celle de l'échelle locale voire régionale, lorsque les marchands et négociants des cités charentaises et girondines se rapprochent les uns des autres. Elle correspond ainsi à un arsenal de la Marine entretenant des relations directes pour contrôler ses approvisionnements, par le biais de sa procédure d'adjudications notamment, avec l'ensemble des réseaux de producteurs et fournisseurs du Centre-Ouest atlantique comme par exemple les minotiers de Marans, les manufacturiers de Niort, les importateurs au long-cours de Tonnay-Charente ou encore les vigneron de Cognac et de Bordeaux.

Quant à la branche 2 (cercle bleu), elle doit être comprise comme une représentation de l'évolution du premier type de relations, qui s'élargit rapidement à l'échelle nationale au moyen d'intermédiaires. À l'image de Hèbre de Saint-Clément et de Gachinard pour nombre de produits ainsi que de la famille Leps pour les bois, les armateurs et négociants rochefortais s'avèrent être des relayeurs indispensables entre les autorités de l'arsenal et les producteurs des différents terroirs, qu'ils soient français, européens ou nord-américains. Leur position signale encore l'importance de ce type d'intermédiaire. Au sein du milieu local, il représente l'ouverture vers l'échelon national puis international, grâce aux traités signés avec la Marine.

En effet, plus tard dans le siècle, la branche 3 (cercle rouge) montre que la perspective change d'envergure lorsque apparaissent les maisons de commerce et les compagnies de la marine marchande ayant les capacités de s'implanter de manière pérenne d'une part dans les ports métropolitains les plus importants et d'autre part dans les colonies d'Amérique, d'Afrique et du Pacifique. Ce sont particulièrement les Girondins qui permettent par conséquent à l'arsenal d'être en lien avec d'autres réseaux tels ceux du Grand Sud-ouest pour les vins de Bordeaux mais aussi pour les fins minots du Lot-et-Garonne, les chanvres de Tonneins, les draps de Lodève puis les laines de Mazamet dont les matières premières au XIX^e siècle proviennent de surcroît majoritairement des pays sud-américains et des territoires australiens et néo-zélandais de l'Empire britannique⁶⁸³. D'ailleurs, ces réseaux français sont déjà reliés et ce dès avant la Révolution⁶⁸⁴, aux réseaux coloniaux et internationaux

683 Sur ces questions, lire KLEIN Jean-François, *Les maîtres du comptoir : Desgrand Père & Fils. Réseaux du négoce et révolutions commerciales (1720-1878)*, Paris, PUPS, Coll. « Roland Mousnier », 2013.

684 Voir par exemple, du même auteur BUTEL Paul, « Crise et mutation de l'activité économique à Bordeaux sous le Consulat et l'Empire », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 17, n°3, Juillet-septembre

fournisseurs de farines américaines, de gayac, d'acajou, d'indigo, de café, de sucre puis à partir du Second Empire de charbon, de produits laineux, de caoutchouc, de teck ou encore de rhum et tafïa⁶⁸⁵.

Appuyée sur quelques cas concrets, cette approche théorique tend à confirmer que la Marine sait bâtir et maintenir autour de Rochefort et de ses différents arsenaux des « zones d'optimum » fortement similaires à celle de la *Royal Navy*⁶⁸⁶ même si d'un degré moindre. Elles constituent cependant la meilleure solution d'approvisionnement possible selon que les ressources sont disponibles en métropole, à l'international ou dans l'empire colonial constitué. Bien implantés, les intermédiaires que sont les marchands et armateurs-négociants de Rochefort, de Bordeaux, de Nantes également, mettent en évidence une mécanique bien huilée, au moyen duquel peuvent apparaître, au sein même du maillage économique déjà solidement établi, de nouveaux agents faisant fonction de relais. Parallèlement, en liaison constante avec les propres agents de la Marine, leurs contacts avec les différents réseaux allant du local à l'international permettent d'exploiter pleinement dans le cadre de l'approvisionnement de l'arsenal puis du ravitaillement des colonies les capacités de production des domaines agricoles, miniers, artisanaux et manufacturiers puis industriels.

Sans les commissionnaires locaux, étroitement liés avec les négociants et hommes d'affaires certes français mais aussi britanniques, américains, hollandais ou encore prussiens, la captation des ressources des réseaux internationaux s'avérerait plus difficile. Grâce à eux, en particulier sous la Révolution, provenant des États-Unis, l'indigo, les farines, les merrains, les chanvres, les mâtures, les munitions navales, de guerre et de bouche⁶⁸⁷, peuvent être livrés directement à l'arsenal de Rochefort pour compléter des cargaisons de références françaises réservées au ravitaillement des possessions outre-mer. Pour plus d'efficacité, les produits sont

1970, p. 544-545 ; « Succès et déclin du commerce colonial français, de la Révolution à la Restauration », *Revue économique*, n° 40-6, 1989, p. 1080-1083, p. 1086 et p. 1089 ; et « Bordeaux et l'Afrique noire dans la première moitié du 19^e siècle. L'exemple de la maison Delile-Jay », dans *Négoce blanc en Afrique noire. L'évolution du commerce à longue distance en Afrique noire du 18^e au 20^e siècle*, Paris, SFHOM, 2001, p. 309 ; et aussi, sur le Sud-Ouest en particulier, MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, Coll. « Histoire Maritime », 2011, p. 128-129.

685 Concernant la mainmise britannique sur le transport maritime ainsi que la fonction d'entrepôt international de Londres, lire par exemple WEBER Jacques, *Le Siècle d'Albion, l'Empire britannique au XIX^e siècle, 1815-1914*, Paris, Les Indes savantes, 2011, p. 134 et p. 137 ; ou encore MARNOT Bruno, *op. cit.*, p. 40-41.

686 ZAJEC Olivier, « Économie des flux maritimes, économie des forces navales : réflexions sur la notion d'adresse spatiale dans la stratégie thalassocratique britannique », *Note de recherche de l'IESD*, Coll. « Pensée stratégique », n° 3, avril 2020, p. 19.

687 SHDMR, Services administratifs (Substances), 1E283 – DM n° 70 du 11 juillet 1794 ; 1E301 – DM n° 69 et n° 95 des 3 et 28 octobre 1795 et DM n° 43 du 15 février 1796.

FIGURE 16 – *Vue de Rochefort prise de l'avant-garde*, Louis Garneray, aquarelle.



Source : « Vue de l'arsenal de Rochefort prise en aval de la Charente en 1823 ». Collection particulière – cliché de Jean-Pierre Lagiewski, dans GARNERAY Louis, *Vue des côtes et des ports de France en 1823*, Urrugne, Pimientos, Coll. « Océan & Méditerranée », 2004, p. 39.

d'ailleurs divisés en catégories en fonction des colonies de destination⁶⁸⁸. Parmi les vivres, la farine de Philadelphie se retrouve ainsi mélangée avec le fin minot national attendu à l'île de France tandis que dans le cas du soutien en denrées alimentaires prévu pour le Sénégal, ce sont les barils de lard salé français qui côtoient ceux remplis de farine américaine⁶⁸⁹.

Lorsqu'il compose sa vue du port de Rochefort en 1823, Louis Garneray illustre l'accroissement des échanges entre la France et l'Amérique du Nord au moyen d'un navire arborant le pavillon des États-Unis. Si les produits débarqués ne sont pas visibles, les marchés passés avec les fournisseurs et les références destinées aux colonies montrent qu'il est encore question de farine d'armement, de goudron, de brai gras, de bois et de charbon. De fait, un produit basique telle que la farine, livrée pour l'avitaillement des navires de la Marine comme pour le ravitaillement de ses colonies, ne provient plus exclusivement de France et encore moins de sa seule façade ouest-atlantique. Trois-quarts de siècle plus tard, dans la catégorie des matériaux, ce sont encore des bois de chêne de France et de pin d'Amérique qui sont transportés ensemble jusqu'en Nouvelle-Calédonie et à Tahiti depuis Rochefort *via* Bordeaux et Valparaiso grâce à *Tandonnet & Cie*⁶⁹⁰.

Enfin, à la Belle Époque, c'est le gouvernement des États-Unis lui-même qui demande des renseignements relatifs aux moyens dont disposent les ports français pour le ravitaillement en charbon. La Marine à Rochefort est dès lors intéressée, en raison de sa proximité avec Bordeaux, de par notamment les traités passés avec la *Compagnie des Chargeurs Réunis* qui approvisionne pour elle les colonies d'Afrique ; sans pour autant qu'elle ne soit autorisée à divulguer des informations concernant les moyens de ravitaillement et les stocks en charbon des arsenaux⁶⁹¹. Ainsi, dès la fin du XVIII^e siècle et jusqu'à la Belle Époque, les fournisseurs nord-américains s'imposent comme des partenaires agricoles et industriels de premier choix pour la Marine.

Au sommet de la plus large échelle, les intermédiaires paraissent ainsi demeurer pendant la majeure partie du XIX^e siècle les acteurs centraux de l'approvisionnement de l'arsenal de Rochefort, en élargissant son arrière-pays certes à l'ensemble de l'Europe de l'Ouest et du Nord mais aussi aux Amériques et dans les plus lointaines colonies de l'Empire britannique. L'organisation duale de l'approvisionnement est en outre confirmée par cette approche, en précisant cependant que le poids du niveau local n'est pas tant lié à son niveau de production en tant que tel mais davantage à l'étendue du secteur commercial aux échelles régionale et

688SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 1E301 – DM n° 43 du 15 février 1796.

689SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 1E296 – Subsistances, DM n° 278 du 3 octobre 1794 ; 1E307 – DM n° 8 du 26 septembre 1796 ; 1E308 – DM du 17 février 1797.

690SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-148 – DM n° 18 du 22 avril 1882.

691SHDMR, Majorité générale (Campagnes), 1D3-237 – DM confidentielle du 14 avril 1904.

nationale. Ce point illustre de plus la capacité de la Marine à savoir tisser et maintenir un maillage économique efficace. Par ailleurs, le *turn-over*, la volatilité des fournisseurs puis la mise en concurrence des compagnies de la marine marchande et de navigation constituent le signe d'une Marine capable de s'adapter à l'évolution du système des relations commerciales au siècle de la révolution industrielle. Au cœur de l'ensemble des réseaux englobant les arsenaux et les ports de commerce, la ville de la Marine qu'est Rochefort, en tant que base navale et militaire, en produisant de la demande, joue donc un rôle d'entraînement non négligeable sur l'économie.

C. Tirer parti des ressources coloniales

Prenant une place à part dans le panorama géographique de l'approvisionnement, les colonies ne sont que peu mises à contribution. Il est effectivement paradoxal de voir la Marine solliciter sans relâche la France ainsi que l'Europe du Nord et de l'Ouest pour ravitailler ses possessions dans l'empire alors que selon les principes de la grande époque de la colonisation, à la fin du XIX^e siècle, « *la politique coloniale est – d'après Jules Ferry – fille de la politique industrielle* »⁶⁹². Si à plusieurs reprises, entre 1895 et 1914, l'empire colonial est au premier rang des partenaires commerciaux de la France et semble donc profitable à l'économie générale de la métropole, les colonies ne sont cependant pas en mesure de fournir à l'industrie tous les produits dont elle manque. Par voie de conséquence, elles ne sont donc que peu pourvoyeuses de ressources pour les établissements industriels de la Marine que sont les arsenaux alors que dans le même temps, à l'inverse, le rapporteur du budget des colonies en 1896 explique que la plupart des produits métropolitains importés par les colonies françaises sont « *destinés à notre armée et à nos fonctionnaires* »⁶⁹³. Le paradoxe est bien réel, dans le sens où les colonies, qui sont censées nourrir la France de leurs ressources, le potentiel productif des outremer ne cessant d'être démontré, ne sont clairement pas assez exploitées.

Pour le caoutchouc, par exemple, les possibilités de l'Amérique du Sud en matières élastiques sont connues depuis l'époque des conquistadores mais surtout depuis que le français Charles-Marie de La Condamine (1701-1774) et son ami saintongeais François Fresneau de la Gataudière (1703-1770) de Marennes le font découvrir aux savants européens des Lumières lorsque ce dernier revient de Cayenne à Rochefort pour en faire communication

692 MARSEILLE Jacques, *Empire colonial et capitalisme français, histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, Coll. « Bibliothèque de l'Évolution de l'Humanité », 2005, p. 58-59.

693 BOUVIER Jean, « Les traits majeurs de l'impérialisme français avant 1914 », dans BOUVIER Jean et GIRAULT René (dir.), *L'impérialisme français d'avant 1914*, Paris, Mouton Éditions, 1976, p. 20-22.

à Paris⁶⁹⁴. Utilisable pour la fabrication des chaussures, des bottes et des tissus imperméables de la Marine et alors que, par la suite, l'Empire du Brésil exploite sans vergogne l'Amazonie pour approvisionner les États-Unis et l'Angleterre, pas un seul chargement de caoutchouc ne provient par exemple au XIX^e siècle de la Guyane française pour être débarqué en métropole pour le compte de l'arsenal de Rochefort. La France fait ainsi pâle figure à côté des initiatives britanniques pour tirer du caoutchouc de l'Amérique du Sud en s'appuyant en particulier sur sa colonie du Guyana, reliée à Manaus au Brésil⁶⁹⁵, avant que ne se développent finalement les plantations d'hévéas en Afrique puis en Extrême-Orient. Cependant, dans le cas particulier de Rochefort, il semble que c'est avant tout le Sénégal puis aussi la petite colonie du Gabon à partir des années 1880 qui lui fournissent du « *caoutchouc en bandes* » par l'intermédiaire des ports de Lisbonne et de Bordeaux notamment⁶⁹⁶, tandis qu'en 1882, il lui parvient directement d'un établissement de Montévidéo du caoutchouc brésilien, matière que l'on se propose alors d'expérimenter « *dans un seul de nos ports* », à l'instar des « *aciers spéciaux* » d'Indret⁶⁹⁷.

Quant au bois issu des colonies, il se résume essentiellement pour la Marine au gayac tiré des Antilles, particulièrement utilisé pour le tournage des poulies, les confections d'essieux et de coussinets pour les arbres d'hélice de bateaux, avant le tout-fer ou encore, plus singulièrement, des centaines de cylindres attendus au Sénégal pour l'égrenage du coton⁶⁹⁸. Toutefois, le bois d'acajou en provenance de l'« Amérique » en général puis du « Honduras » précisément⁶⁹⁹, fait une apparition de plus en plus remarquable à mesure que s'étend l'influence de la Grande-Bretagne dans le monde et que se diffuse le style du chic à l'anglaise à l'époque victorienne. Cette essence précieuse de bois débarquée dans les ports se retrouve d'ailleurs souvent dans la fabrication des meubles – fauteuils, commodes, armoires, consoles, tables de nuit et de toilette – les plus représentatifs du niveau de vie élevé que peuvent avoir marchands, négociants, médecins, officiers et fonctionnaires importants de la marine française lorsqu'ils terminent leur vie à Rochefort sous la *Pax Britannica*⁷⁰⁰.

694SERIER Jean-Baptiste, *Histoire du caoutchouc*, Paris, Éditions Desjonquères, 1993, p. 8. Voir aussi DANIEL Jacques, « François Fresneau », dans JULIEN-LABRUYÈRE François (coord.), *Dictionnaire biographique des Charentais et de ceux qui ont illustré les Charentes*, Paris, Le Croît vif, 2005.

695SERIER Jean-Baptiste, *op. cit.*, p. 63-66.

696SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-152 – Lettre n° 142 du 9 décembre 1886. Le maniocaba brésilien est introduit au Gabon en 1887, d'après SERIER Jean-Baptiste, *op. cit.*, p. 119.

697SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-148 – Note du 24 mars 1882.

698SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 21 du 26 février 1818.

699SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-149 – Lettre n° 110 du 23 novembre 1883 ; 2A4-150 – Lettre n° 59 du 6 mai 1884 ; 2A4-151 – Lettre n° 25 du 19 février 1885. Ces échanges montrent que les services des constructions navales des arsenaux français sont alors totalement tributaires des circuits de distribution britanniques du bois d'acajou, le magasin général de Rochefort étant à plusieurs reprises dépourvu de pièces d'acajou du Honduras pour ravitailler Brest et Toulon et vice-versa.

700ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Ayraud), 3E87-2 – Inventaire après-décès du sieur Sorrel, lieutenant de vaisseau, daté du 9 novembre 1825 et Inventaire après-décès du sieur Chesse, courtier de marine, daté du 16 novembre 1825 ; (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-4 – Inventaire des biens de la famille du médecin

En ce qui concerne le reste, il est finalement tiré bien peu de produits des colonies, les industries nouvelles du nickel dans le Pacifique et du caoutchouc en Asie, pour ne citer que ces deux produits spécifiques, ne prenant véritablement leur essor que peu avant la Première Guerre mondiale et surtout après⁷⁰¹. En matière de produits ligneux, plus que dans ses propres colonies, c'est bien dans les anciennes possessions des rois de France et d'Angleterre dans le Nouveau Monde que la Marine tire ses ressources en bois de chêne, de sapin, d'orme, de frêne et en « pin d'Amérique », dénommé *yellowpine* dans la plupart des documents. L'importation des bois se fait ainsi par l'intermédiaire de négociants de Bordeaux, de Nantes, de Toulon sans oublier Rochefort, les spécialistes charentais du bois de marine européen et américain étant alors surtout les Gachinard et jusque dans les années 1880 les Leps père et fils⁷⁰². À ces matières, peuvent être ajoutés les « merrains » américains provenant de la Nouvelle-Orléans ainsi que les « espars », les « mâts » et les « avirons bruts » canadiens, comme ceux fournis par William Robert Chapman⁷⁰³, produits débarqués des navires directement à l'arsenal de Rochefort et par la suite dans son nouveau port de commerce. Cette propension des Français à s'approvisionner chez les Anglo-saxons est à opposer à celle de la *Royal Navy* qui elle a les moyens, comme en 1846, de se faire délivrer directement et régulièrement depuis sa colonie d'Australie pour ses constructions navales à Chatham des centaines de mètres-cubes de *blue gum timber*, bois dur issu de l'eucalyptus de Tasmanie utilisé dans la fabrication des ponts des navires, des parquets, des meubles et de toute une gamme de produits en bois exotiques⁷⁰⁴.

Comparées aux besoins courants du service colonial et plus largement à celui de la Marine, les livraisons des produits tirés des colonies semblent de fait rester longtemps irrégulières, sauf peut-être à partir des années 1880, pour des produits de consommation bien spécifiques cependant. Bien qu'il ne concerne que la trentaine d'années précédant le premier conflit mondial, l'exemple suivant peut éclairer le sujet. De 1879 à 1914⁷⁰⁵, ce sont entre 50 et 70 kilos de thés noir et vert qui sont commandés chaque année en Chine et en Indochine, pour ses vertus médicinales, par le ministère de la Marine et des Colonies, en vue d'approvisionner le service des hôpitaux – maritime et civil – de Rochefort. Sur trente-cinq ans, ce sont ainsi à

principal de la Marine Tayeau, daté du 4 février 1885 et Inventaire des biens de la famille du distributeur aux vivres de la Marine Loiseau, daté du 28 avril 1885.

701 BENCIVENGO Yann, « Naissance de l'industrie du nickel en Nouvelle-Calédonie et au-delà, à l'interface des trajectoires industrielles, impériales et coloniales (1875-1914) », *Journal de la Société des Océanistes*, n° 138-139, 2014, p. 137-150 ; SERIER Jean-Baptiste, *op. cit.*, p. 115.

702 SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-148 – Lettre n° 69 du 8 août 1882, concernant la résiliation du dernier marché passé le 3 mai 1880 pour la fourniture de *yellowpine*.

703 SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-46 – Marché du 10 février 1841, satisfait le 13 mars 1846.

704 MCDUGALL Philip, *Chatham Dockyard, 1815-1865. The Industrial Transformation*, New York, Routledge, 2018, p. 139.

705 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 124 du 28 décembre 1882 concernant les besoins du port en 1884 et en 1885 et en se basant sur les consommations moyennes des trois dernières années ; 2A2-1122 – DM n° 112 du 16 juin 1914 concernant les besoins du port en 1915.

peine plus de deux tonnes qui sont débarqués à Bordeaux et à Marseille pour le compte de l'administration du port de Rochefort. Pourtant, au milieu du XIX^e siècle, la consommation annuelle moyenne de thé par les populations des grandes villes commerçantes de plus de cent mille habitants comme Lyon, Marseille et Bordeaux – cette dernière d'ailleurs touchée par la mode britannique de la consommation du thé dès le XVIII^e siècle⁷⁰⁶ – se monte déjà à près de cinq tonnes⁷⁰⁷. Dans ces conditions, on ne peut en aucun cas parler pour le port militaire charentais d'un approvisionnement colonial, comme d'ailleurs en ce qui concerne le café. La fourniture de ce produit pour abreuver les employés et ouvriers des services de l'arsenal ne semble devenir réglementaire qu'à partir du début des années 1880, avec des commandes oscillants entre 15 000 tonnes pour l'année 1883 et 16 000 tonnes pour l'année 1903⁷⁰⁸, soit une moyenne de 31 tonnes de café fournis sur vingt ans, alors qu'en 1900, ce sont au total plus de 200 tonnes qui sont consommés dans les arsenaux de Toulon, de Brest et de Cherbourg⁷⁰⁹. Ces chiffres sont à comparer aux 115 200 tonnes de café avant tout brésilien que la France importe en 1913 et dont 945 tonnes seulement proviennent de l'empire colonial⁷¹⁰. Il faut ainsi davantage y voir une captation de ressources disponibles selon leur nécessité pour la Marine et l'utilisation qui peut en être faite dans les services courants dépendants de l'arsenal.

Dans un contexte de pénurie de matières premières dans les ports et d'utilisation de toutes les ressources disponibles, si la qualité de certains produits coloniaux comme le bois de gayac de Saint-Domingue est encore mise en cause lors de la période révolutionnaire⁷¹¹, il semble cependant que le problème n'apparaît plus pour tout le reste du XIX^e siècle, lors du retour de la paix notamment. De même, si les traversées vers la métropole restent quelques peu aléatoires jusqu'au début du Second Empire, elles ne constituent plus un frein rédhibitoire à une exploitation plus assidue des ressources ultramarines, à l'instar du bois de caoutchouc au Sénégal, à partir des années 1850 par exemple. Mais l'inconvénient des distances-temps, le manque d'investissement chronique dans les colonies et la facilité à traiter avec les pays libérés des tutelles impériales britannique, espagnole et portugaise outre-atlantique contribuent à expliquer que la Marine et les entrepreneurs ce soient rabattus pendant longtemps sur cette dernière option, bien plus pratique. En dernier lieu, peut-être faut-il

706MEYZIE Philippe, *L'alimentation en Europe à l'époque moderne, manger et boire, XVI^e s.-XIX^e s.*, Paris, Armand Colin, Coll. « U. Histoire », 2010, p. 118.

707BONNEAU Michel, *La table des pauvres, cuisiner dans les villes et cités industrielles, 1780-1950*, Rennes, PUR, 2013, p. 95.

708SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – Bordereau n° 99 du 12 mai 1883 ; 2A2-986 – Bordereau n° 1463 du 26 novembre 1902.

709DESSAUX Pierre-Antoine, *op. cit.*, p. 319.

710FREMIGACCI Jean, *État, économie et société coloniale à Madagascar (fin XIX^e siècle-1940)*, Paris, Karthala, Coll. « Hommes et sociétés », 2014, p. 354.

711SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E335 – DM des 27 janvier et 16 février 1800.

également mettre en cause une certaine routine de travail des techniciens, constructeurs et ingénieurs de la Marine qui gardent une nette préférence pour les bois provenant du nord de l'Europe, Suède, Norvège, Prusse en tête et même de l'Empire russe avec ses territoires baltes⁷¹², alors même que la Marine se trouve confrontée à une incapacité chronique des forêts françaises à fournir les énormes volumes de bois nécessaires à sa flotte avant l'arrivée de la construction en fer⁷¹³.

Passés en 1874 et en 1881 avec un certain William Sprang de Londres pour la livraison de bois de teck, ces marchés retrouvés au hasard des archives portuaires de Rochefort montrent qu'il faut attendre la Troisième République pour voir un approvisionnement venu des Indes britanniques être débarqué sur les bords de la Charente. Des chartes-parties sont alors spécialement conclues à cet effet en Grande-Bretagne pour l'affrètement de trois navires anglais, tels que l'*Alert* par exemple⁷¹⁴. Ainsi, la conjonction des différents facteurs cités plus haut explique le faible degré d'implication de l'outre-mer dans l'approvisionnement de l'arsenal et *a fortiori* du service colonial jusqu'au début du XX^e siècle. Si des livraisons se font donc, elles restent circonscrites à une fonction d'appoint avec des quantités limitées livrées à intervalles plus ou moins réguliers ou fournies en grande quantité en une seule fois pour plusieurs années. Sous la Restauration, c'est aussi un moyen pour les capitaines de marine marchande, en fret-retour des colonies, d'amortir une partie des coûts d'armement des flûtes effectué en métropole. En 1815 par exemple, à l'occasion d'une rotation entre Rochefort et l'île Bourbon, une « *charte-partie d'affrètement des flûtes du Roi l'Éléphant, la Salamandre et la Loire* » est signée avec « *les négociants et habitants de cette isle* » pour leur procurer « *un débouché des denrées coloniales que les circonstances ont accumulés dans leurs magasins* », pour la quantité « *d'environ mille tonneaux, répartis sur les trois flûtes [...]* attendu que la Division commandée par M. le capitaine de vaisseau Jurien doit se tenir prête à partir » pour « *la rade de l'île d'Aix, où se fera le déchargement de toutes les denrées qui seront à bord* »⁷¹⁵. Ce sont ainsi indigo, coton, café, cacao, thé, sucre, cannelle, girofle,

712SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-44 – « Soumission pour fournir dans les ports de France, en 1817 et 1818, environ mille pièces de grandes mâtures de Riga, à raison de 500 pièces par chaque année, et un assortiment proportionné de moyennes mâtures de Russie pour compléter les cargaisons », soussignée en 1816 par Arceni Alexandrowitch de Gerebtzoff, soumis et engagé envers Son Excellence le Ministre secrétaire d'État de la Marine et des Colonies.

713PUYO Jean-Yves, « L'épineux problème des bois de marine : l'affrontement services de la Marine – corps forestier (France, 1820-1860) », dans VILLAIN-GANDOSI Christiane (dir.), *Deux siècles de construction et chantiers navals (milieu XVII^e-milieu XX^e siècle)*, Paris, Éditions du CTHS, 2002, p. 147-159.

714SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-48 – Lettre du Commissaire de la Marine à Londres pour le Préfet maritime et transmise au Commissaire aux Approvisionnements, datée du 6 avril 1874 ; Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-147 – Lettres n° 112 et n° 128 des 26 septembre et 22 octobre 1881 ; 2A4-152 – Lettre n° 150 du 28 décembre 1886 envoyée du port de Toulon.

715SHDMR, Bureau des Colonies (Bourbon), 1R109 – « Charte-partie d'affrètement des flûtes du Roi l'Éléphant, la Salamandre et la Loire », fait et signée à Saint-Denis le 1^{er} mai 1815, signée par l'inspecteur de la Marine à Bourbon le 4, enregistrée pour le registre le 12, avec comme pièces jointes les manifestes de

muscade, safran, miel et riz qui sont entreposés dans le magasin général de l'arsenal avant d'être dispersés entre Lorient, Nantes, Bordeaux, Paris ou encore Brest pour le compte notamment du capitaine de vaisseau Pierre Bouvet, vainqueur de la bataille de Grand-Port à l'île de France en 1810 ; le restant des produits étant écoulé directement sur place, à Rochefort, sans savoir si une partie significative a été vendue à la Marine dans le cadre de ses approvisionnements généraux ou spéciaux.

Au XIX^e siècle, une politique d'approvisionnement stable et efficace est ainsi loin d'être constituée, même à l'échelle du service colonial de la Royale. En revanche, l'augmentation des commandes de produits issus des colonies après la guerre de 1870 porte à croire que la Marine développe malgré tout, poussée par l'industrialisation du monde occidental et les rivalités impériales, des filières de ravitaillement adossées à celles de l'Empire britannique et basées sur une coopération pragmatique avec ce dernier. Si un approvisionnement colonial existe vraiment, il faut sans aucun doute aller le trouver dans les échanges entre les États-Unis et les Antilles d'une part⁷¹⁶ et les Indes britanniques et la Chine avec l'Indochine d'autre part.

Tout au long du XIX^e siècle, la Marine profite de ses réseaux d'approvisionnement patiemment tissés depuis l'Ancien Régime pour soutenir au mieux son service colonial. Quand certains disparaissent, d'autres sont maintenus et valorisés grâce à la fidélité des partenaires. La diversité et parfois la spécificité des produits nécessaires au ravitaillement des outre-mers conduisent par conséquent les autorités à successivement développer des solutions d'approvisionnement adéquates, lorsque sont notamment mises en place dans les ports de commerce des lignes de navigation à départs fixes et réguliers empruntées par des navires à vapeur. Si l'utilisation du transport ferroviaire rationalise l'ensemble, des schémas particuliers de livraison des produits relevant d'une certaine logique de niche perdurent cependant longtemps. Néanmoins, à mesure que s'industrialise la France et que s'ouvrent de nouveaux horizons internationaux, la forte proximité des fournisseurs autour de l'arsenal s'étirole au profit des négociants et manufacturiers installés dans les nouveaux bassins de production industrielle. Face à cette situation, la Marine ne cesse de s'adapter en prenant en compte l'évolution de la technologie. En s'appropriant au fil des décennies la propulsion à vapeur et la télégraphie électrique, elle concourt de fait à renforcer la géographie de l'approvisionnement de l'arsenal de Rochefort et à l'ouvrir plus largement à l'ensemble des réseaux commerciaux de l'époque, jeunes nations américaines et Empire britannique en tête.

chargement effectués sur chacune des trois flûtes datés du 14 avril 1815.

716SHDMR, Commandement de la Marine (Bureau des ports), 1A85 – DM du 13 avril 1794, concernant le ravitaillement des îles du Vent et de la France par l'importation des subsistances et des approvisionnements depuis New York, Baltimore, Philadelphie et Charleston au moyen des navires de charge de la Marine.

Enfin, vu de la Charente, la question de la participation des colonies à leur propre soutien reste posée, tant les informations concernant leur ravitaillement à partir des continents américains, africain et asiatique restent succinctes. Les travaux à ce sujet restent à développer.

Chapitre V

Le « service colonial » : organisation opérationnelle

« Il m'a été rendu compte que les chefs du service colonial chargés dans les ports d'assurer l'embarquement des militaires des troupes de la Marine envoyés aux colonies ne recevaient pas toujours en temps utile avis de l'importance des détachements de relève [...]. »⁷¹⁷

Après avoir réunis au sein du port et aux abords de l'arsenal produits, hommes et navires, la mission qui incombe aux autorités est de préparer et d'organiser leur transport aux colonies. Pour ce faire, la Marine déploie une organisation logistique pensée comme la plus adéquate, qui donne lieu à de multiples opérations. Pour assurer sa mission coloniale, elle met ainsi à profit, à chaque étape, tant les capacités de l'arsenal charentais que celles des autres arsenaux et ports de commerce. À travers le fonctionnement du « service Colonies », aussi appelé « service colonial » pour reprendre la terminologie courante de l'époque, se dessine une Marine « savante » qui adopte les nouvelles technologies pour maîtriser le temps et l'espace.

1. L'organisation des opérations du service colonial

A. La réception des fournitures

Le 29 janvier 1857, « *le trois-mâts l'Anaïs, armé à Bordeaux sous le n° 329, allant à Hong Kong* » est « *pillé par les Chinois à la suite d'une révolte* ». À bord de ce navire, Félix Poncet, ouvrier-charpentier originaire de la Flotte-en-Ré, immatriculé au port de La Rochelle, admis par suite de levée à la Direction des constructions navales à Rochefort et détaché en Asie. Récupéré par une corvette puis débarqué d'un *brick* à Pondichéry, il rentre finalement en France en 1861. À Toulon, le Préfet maritime met au courant son homologue rochefortais nouvellement nommé, Jean Lugeol, qui demande au commissaire de l'Inscription maritime à La Rochelle des renseignements sur ce sieur Poncet, « *naufragé dans les mers de Chine* »⁷¹⁸.

717SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N16 – DM n° 88 du 20 janvier 1898.

718SHDMR, Inscription maritime (Service des classes), 6P2-2 – « 4^e arrondissement maritime – Sous-arrondissement de Rochefort. Liste des marins du quartier de La Rochelle sur lesquels des renseignements sont demandés au port de Pauillac », le 26 septembre 1861 ; « Extrait de la matricule des ouvriers », les 24

Cette circulation de l'information au sujet d'une seule personne illustre à elle seule la complexité du suivi des hommes partis des bords de la Charente pour rejoindre leur poste dans une colonie, tout autant que le soutien à apporter dans des contrées aussi lointaines. Si ce type de fortune de mer demeure au final assez rare dans les annales du transport ultramarin au XIX^e siècle, il montre cependant que chaque traversée est soumise à des impondérables qui peuvent réduire à néant tout le travail de préparation opéré par l'arsenal de Rochefort. Travailleurs, énergies et infrastructures sont en effet mobilisés bien en amont par les différentes autorités dans le but de ravitailler les bâtiments en mission, les stations navales et les territoires administrés par la France, toujours plus éparpillés dans le monde au fil du siècle.

Parti le 9 janvier 1856 de Pauillac, l'*Anais*, chargé de marchandises à écouler en Chine, illustre les différentes formes que peut prendre le « service colonial » pour les hommes et navires dépendant de l'administration du port de Rochefort. Aide apportée aux vingt ouvriers passés au Cap-Vert en 1815, avitaillement des bâtiments faisant le blocus des ports du Mexique en 1840, transport des troupes de marine en Crimée en 1854, détachement d'un aviso à vapeur à l'île Maurice en 1866, condamnation de disciplinaires aux travaux forcés en Algérie en 1893, relève du bataillon français en garnison en Crète en 1897, matelots débarqués du *Bruix* en escale au Japon en 1907⁷¹⁹ : tout ou presque entre dans le cadre de la mission coloniale de l'arsenal, dès lors que l'administration de la Marine y est impliquée.

Ces différents cas évoqués constituent ainsi l'achèvement d'une mobilisation effectuée dans le but de permettre d'assurer le service colonial, service à part entière du ministère de la Marine et des Colonies au même titre que les services des constructions navales ou des approvisionnements généraux. Dans un monde impérial en construction, en réchappant à une mutinerie en Extrême-Orient, Félix Poncet apparaît donc comme le miraculé d'un processus à étapes dont les ramifications peuvent être reconstituées grâce aux correspondances portuaires.

En premier lieu, la Marine s'attache à prendre en compte les besoins de toutes natures inhérents à la présence de la France dans le monde, afin de pouvoir déterminer quand et comment préparer les produits et les hommes en fonction du soutien à apporter aux colonies. Au cours du XIX^e siècle, la personnalité des responsables de la Marine mais également des préfets, dont le périmètre d'action varie en conséquence de l'expansion coloniale, font évoluer d'une manière sensible les modalités de cette prise en compte des besoins. Directement gérée par le Préfet maritime de Rochefort ou pilotée par les bureaux parisiens, elle conduit sans

septembre et 24 octobre 1861.

719SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 – DM n° 14 du 9 février 1815 ; Inscription maritime (Service des classes), 7P2-12 – DM n° 5 du 28 janvier 1845 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-516 – DM n° 12 du 25 avril 1866 ; Troupes (Troupes de marine), 1N6 – DM du 4 avril 1893 et 1N17 – DM du 3 décembre 1898 ; Commandement de la Marine (Outre-mer), 2A2-1069 – DM du 5 avril 1909.

jamais changer à des passations de marchés et à des livraisons de produits, cette dernière opération constituant la seconde étape de la préparation des envois des marchandises.

Une fois la commande passée, les fournitures destinées aux colonies font l'objet d'une procédure de réception, à l'arsenal d'abord, aux colonies ensuite, lors de laquelle l'examen de la qualité revêt une importance certaine. Toute l'efficacité du service colonial dépend en effet autant de la capacité des produits à supporter un transport sur de longues distances que du professionnalisme des hommes qui les conditionnent. Un défaut de qualité découvert, une fraude décelée après coup et c'est un nouvel envoi à organiser. Par voie de conséquence, ce contretemps peut alors mettre à mal le stock de vivres d'une garnison coloniale par exemple, comme c'est le cas en 1884 lorsque de la farine mise dans des barils est retrouvée « avariée » lors du contrôle au Sénégal. Rebutée, la farine en question est donc renvoyée à Bordeaux puis à Rochefort, où « *tous les moyens doivent être employés pour constater l'état de la fourniture expédiée* ». Le fournisseur nantais, monsieur Thébaud, est également convoqué à cet effet par le Préfet maritime pour assister à l'examen de cette denrée avant d'en fournir une nouvelle⁷²⁰.

Une fois livrés, les produits sont en règle générale stockés dans les « magasins du port de Rochefort » puis à partir du Premier Empire toujours ou presque dans le Magasin général – celui de la Marine –, comme il est indiqué dans la plupart des archives consultées. Dans le détail toutefois, plusieurs autres lieux d'entreposage apparaissent de manière assez précise, sans qu'il ne soit malheureusement possible de mesurer l'ampleur réelle des capacités de stockage de ces bâtiments. C'est par exemple le cas du Magasin des colonies⁷²¹, duquel sont notamment tirées les « *diverses munitions et marchandises tant de traite que pour le service* » destinées à l'Afrique et aux Mascareignes sous la Révolution⁷²². Quant au Magasin des vivres puis « des subsistances », les ministres le mentionne régulièrement jusqu'à la Belle Époque, pour qu'y soient prises les denrées destinées tant pour les malades des hôpitaux des colonies que pour les troupes de la Marine et les équipages de la flotte en partance dans les outremer⁷²³. Sa présence est visible sur tous les plans de Rochefort datant du XIX^e siècle

720SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-724 – DM n° 116 et n° 125 des 25 et 30 avril 1884.

721SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E273 – DM des 13 et 23 novembre 1792, concernant la question de l'existence « *en ce port d'approvisionnements destinés pour le service des colonies avec des notes sur la qualité de chaque espèce de comestibles [...]* » ; qui donne lieu à une réponse négative, en ce « *que le magasin des colonies de ce port ne contient que des munitions, effets et marchandises sans aucune espèce de comestibles [...]* », entreposés « *ni dans le magasin des colonies, ni dans ceux des vivres* ».

722SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E304 – DM du 11 mars 1796.

723SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E304 – DM du 24 avril 1796, à propos des fournitures des bâtiments de guerre formant la Division de Saint-Domingue et 1E336 – DM du 26 septembre 1799 concernant les hôpitaux dans les colonies ; (Colonies), 2E1-69 – DM n° 14 du 19 mai 1814, où il est d'ailleurs question de livraison de produits coloniaux comme le gingembre, la cannelle et le poivre ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-920 – DM n° 67 et n° 82 des 12 et 28 avril 1897, concernant l'envoi par Marseille de denrées surveillées par M. Bissarette, un journalier du Magasin des subsistances du port de Rochefort nommé, par arrêté ministériel du 7, magasinier des colonies et affecté au cadre du Tonkin.

puisqu'il reste en service jusqu'en 1927. Enfin, le regroupement de tous les approvisionnements – autres que les produits alimentaires – dans un seul bâtiment dédié, le Magasin général, montre que le ravitaillement des colonies n'est plus considéré comme une activité de niche comme au XVIII^e siècle⁷²⁴, mais qu'il fait partie intégrante, au travers du service colonial, de l'ensemble des missions incombant alors au bien-nommé ministère de la Marine et des Colonies.

Installé au nord de la corderie le long du chenal dit « des vivres » puis transféré dans le sud de l'arsenal en 1777 dans un modeste bâtiment, le Magasin des colonies, alors contigu au grand Magasin général, disparaît de manière logique lorsqu'il est intégré au sein de ce dernier au tournant du XIX^e siècle. Implanté dès l'origine au sud de l'arsenal, le Magasin général demeure à la même place jusqu'au premier quart du XX^e siècle. Les plans de 1811, 1851, 1874, 1889 et 1906 [ANNEXE 20 à 24] confirment la pérennité de la réorganisation opérée à la fin de l'Ancien Régime, voulue plus rationnelle par Onésime Augias et Pierre Toufaire, afin de créer à Rochefort « *un ensemble aussi solide et satisfaisant qu'il pourrait l'être* »⁷²⁵.

Le désir de faciliter les mouvements de marchandises à embarquer sur les navires s'accompagne – dans la même lignée que l'installation du parc à bois à proximité du Magasin général – de la création, dans le deuxième tiers du XIX^e siècle, d'un parc à charbon, visible, en 1851, entre ce même magasin et le quai qui lui est dédié [ANNEXE 21]. L'amélioration de l'organisation des flux au sein de l'arsenal permet ainsi d'optimiser au mieux l'espace disponible qui s'étire entre la ville d'une part et le fleuve d'autre part, du port de commerce en amont aux constructions navales en aval. Vaste ensemble de stockage des différents services composant cette véritable usine de l'armée de mer qu'est l'arsenal au XIX^e siècle, cet espace accueille par conséquent dans ses parties nord et sud les produits « délivrés » par les fournisseurs dans le cadre du service colonial et destinés tant « *aux états-majors des bâtiments de guerre formant la Division de Saint-Domingue* » en 1796 qu'aux « *militaires de l'armée coloniale appelés à servir dans les possessions d'outre-mer* » en 1903⁷²⁶.

Dans le cadre de la préparation des envois aux colonies, les marchandises « tirées des magasins », autre formule utilisée par les responsables de la Marine dans la documentation, semblent majoritairement rassemblées au niveau du Magasin général, lieu de stockage et de préparation des cargaisons, non loin du magasin de la tonnellerie d'où sont prises les futailles destinées à être remplies. Sont aussi regroupés au Magasin général, attendant aux « magasins particuliers » des constructions navales, après avoir été reçus et avant d'être chargés, les

724MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 211.

725Cité dans ROLAND Denis, « Rochefort : 350 ans d'industrie navale », *Arcades*, n° 24, 2019, p. 2.

726SHDMR, Services administratifs (Substances), 1E304 – DM n° 550 du 24 avril 1796 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1002 – DM du 11 mars 1903.

produits spécifiquement commandés pour les colonies comme les effets d'habillement pour troupes indigènes, les fusils modifiés pour les troupes de marine mis dans la salle d'armes ou encore les « fabrications spéciales » destinées à l'outre-mer⁷²⁷. L'expression « rassembler », usitée par les hommes du XVIII^e comme du XIX^e siècle, montre que le Magasin général est utilisé en tant que lieu de référence – si ce n'est unique – afin d'avoir immédiatement à disposition tous les articles commandés pour les cargaisons à composer et à expédier outre-mer. La préparation de l'envoi destiné pour l'île de France en 1795, au cours duquel il faut rassembler « *tout ce qu'il est possible de tirer des magasins du port de Rochefort* »⁷²⁸, fait écho au regroupement à l'arsenal de tous les produits nécessaires à la composition des approvisionnements destinés au Gabon, au Sénégal, à Tahiti et à la Nouvelle-Calédonie en 1883 et 1884 ; ce qui fait d'ailleurs dire par le Préfet maritime, dans son rapport au ministre de la Marine et des Colonies, « *que les approvisionnements du magasin des subsistances de Rochefort se trouvent notablement réduits* »⁷²⁹ pour fournir les autres services de l'arsenal.

Cependant, pour avoir une vision d'ensemble des opérations, il s'avère nécessaire d'observer avec une focale plus large le problème du stockage des produits, non seulement à Rochefort mais aussi dans les autres ports. Parce qu'outre l'appui du Magasin général et du Magasin aux vivres, ce dernier situé non loin du port de commerce puis de la gare de chemin de fer, dans le quartier des casernes des troupes de Marine ; le service colonial dispose également d'entrepôts permanents établis sur les îles de Ré et d'Oléron, à Paris, dans les cinq ports de commerce « têtes de ligne » du transport maritime que sont Le Havre, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille et bien sûr dans les quatre autres arsenaux métropolitains.

Dans ces entrepôts ou « dépôts », les livraisons sont opérées autant que possible « en temps opportun », en coordination avec d'une part l'arrivée des produits provenant d'autres lieux en France et d'autre part la descente des navires de Rochefort en rade. Cela réduit ainsi d'autant le temps de stockage grâce à un « juste-à-temps », existant, de fait, bien avant l'apparition du chemin de fer, à l'image des vivres destinées en 1826 pour le Sénégal directement transbordées « *à jour fixe* », le 25 janvier, sur les navires de la Division d'Afrique mis au mouillage au large de l'île d'Aix⁷³⁰. Développé aux lendemains de la guerre de Sept ans, cette technique permet d'organiser le stockage sous forme de « *dispersion organisée* »⁷³¹, afin de constituer des réserves dans les différents ports de départ. Elle résulte également de la volonté d'accélérer toujours plus les armements en optimisant les espaces de l'arsenal, de la

727SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 13 du 1^{er} février 1883.

728SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 1E304 – DM n° 175 du 19 décembre 1795.

729SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 168 du 7 novembre 1883.

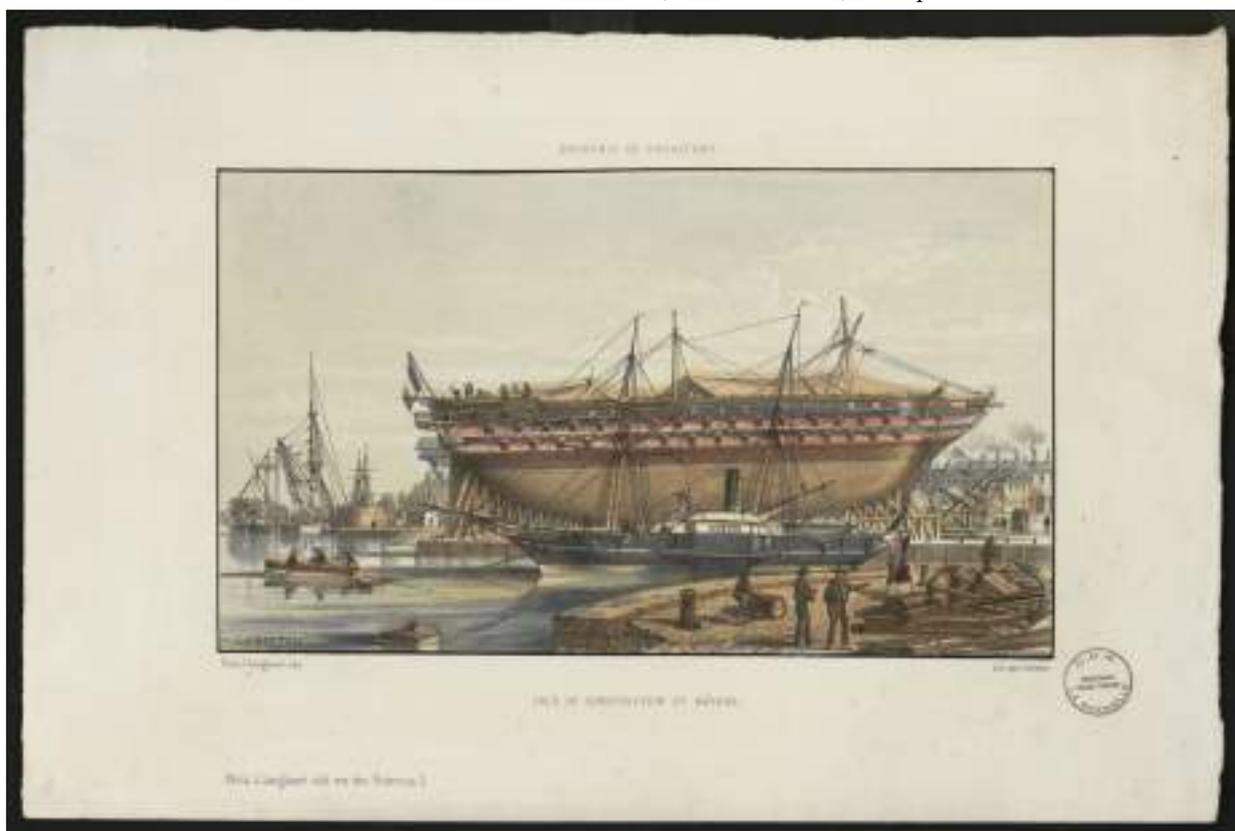
730SHDMR, Services administratifs (Colonies), 6E2-4 – Lettres du 12 décembre 1825 et du 16 décembre 1826.

731MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 212.

Charente et de la rade de l'île d'Aix. Dans ce dernier cas, le Magasin général est par conséquent le seul endroit à Rochefort-sur-Mer où s'effectue la majeure partie du conditionnement des marchandises et des produits dont la conservation s'avère indispensable.

Préalable indispensable à leur présence à bord des bâtiments de guerre comme de commerce, les produits livrés font l'objet d'un traitement spécial avant d'être embarqués. Si plusieurs jalons sont déjà posés, notamment en ce qui concerne la marine marchande⁷³², l'histoire du conditionnement reste encore à écrire sur certains points. Le service colonial donne donc l'occasion d'observer d'une manière précise les pratiques de conservation du XIX^e siècle. Il est indéniable que les futailles demeurent encore à cette époque le contenant par excellence. Autorisant, de par leur forme cylindrique et grâce au renflement latéral, le fractionnement par soutirage, elles restent pratiques à manipuler même pour les plus lourdes. Pour faire rouler un tonneau, un ou deux hommes sont suffisants, tandis que son étanchéité permet de protéger au mieux de l'humidité des cales des navires les produits. Il autorise par conséquent le transport de nombreuses marchandises autres que les seuls liquides, comme les habits et les monnaies par exemple.

FIGURE 17 – *Cale de construction et mâture*, Louis Lebreton, estampe en couleurs.



Source : Médiathèques de La Rochelle, Patrimoine, « Souvenir de Rochefort », inv. 4 FI 1005.

⁷³²MIRAMBET-PARIS Agnès et FRÉMOND Didier, *Deux mille ans de commerce maritime. De l'amphore au conteneur*, Paris, Gallimard, Coll. « Découvertes », 2014.

Dans le cadre du service colonial, cet avantage est souvent mis à profit, en particulier pour les envois vers l’Afrique, où un tel contenant est fortement recommandé en vue du passage des « brisans de la barre » au large de la côte du Sénégal⁷³³. La représentation des ports de France par Louis Le Breton, en particulier lorsqu’il dessine son *Souvenir de Rochefort* en 1852, offre la possibilité d’apercevoir au premier plan la manipulation d’une futaille. Sur la vue de la « cale de construction et mâture », dans la partie de l’arsenal dédiée aux constructions navales, sont visibles deux grandes barriques posées derrière des ancres tandis qu’un homme seul – peut-être un journalier – fait rouler sur un quai maçonné un baril en bois.

Mais dès qu’il s’agit d’entamer une analyse volumétrique précise des cargaisons, la réflexion se complique, le terme « futaille » recouvrant en effet des contenants très différents. La barrique dite « bordelaise », de 225 voire 250 litres (L)⁷³⁴, constitue la plus importante d’entre elles et reste d’ailleurs à Rochefort la référence des contenants jusqu’à la Belle Époque. Elle correspond à un quart du volume d’un tonneau d’encombrement de 900 ou 1 000 L. Ce type de barrique est, jusqu’à la fin du Second Empire, le contenant phare des liquides, en particulier des vins. Mais bien d’autres produits y sont régulièrement logés. Dans les années 1880 sont par exemple envoyés à Madagascar, au moyen de ce type de futaille, des effets d’habillement pour les disciplinaires coloniaux⁷³⁵. À la fin du XIX^e siècle, ce sont encore plusieurs barriques de 250 litres qui sont expédiées à Rochefort par le port de Toulon pour le service colonial⁷³⁶.

Un cran en dessous en termes de taille, le baril varie en fonction des produits auxquels il est destiné. Resté en usage jusqu’au XX^e siècle, le « baril de galère » de 50 L pour l’eau est le plus répandu⁷³⁷, tandis que celui de 100 L est utilisé pour les poudres comme celles envoyées à Tahiti en 1882⁷³⁸ ou pour loger les farines de blé françaises comme de maïs américaines⁷³⁹. De loin le plus fréquemment utilisé, le baril de 50 L possède des dimensions plus petites que la barrique, avec ses 70 cm de long pour 30 à 35 cm de hauteur. Cela lui confère l’avantage de faciliter la manutention des marins et son chargement à bord des navires, notamment lors des aiguades⁷⁴⁰. Enfin, très diversifiés dans leur fabrication pour la Marine, cerclés de bois et

733SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1771 – « Note sur les approches et atterrages du Sénégal », 1817.

734HINNEWINKEL Jean-Claude et LAUDAUD Sandrine (dir.), *Vignobles et vins en Aquitaine, images et identités d’hier et d’aujourd’hui*, Pessac, Maison des Sciences de l’Homme d’Aquitaine, Coll. « Vins, vignes et civilisations », 2009, p. 171-172. Le 16 juin 1866, la loi fixe la capacité de la barrique bordelaise à 225 L ; même si, dans le détail et concrètement, la contenance légale de la barrique varie souvent de plusieurs litres.

735SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 42 du 10 juillet 1886.

736SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-878 – DM n° 192 du 12 juin 1894.

737FOURNIER Lucien, *op. cit.*, p. 53.

738SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-148 – Avis n° 125 du 11 mai 1882.

739SHDMR, Services administratifs (Approvisionnements), 5E2-35 – Marché du 2 juin 1796.

740FOURNIER Lucien, *op. cit.*, p. 52-53.

surtout de fer conformément aux préconisations de l'Ordonnance de 1689, le quart et le boucaut sont utilisés pour transporter les denrées sèches comme le café, le sucre et le riz.

Tout au long du XIX^e siècle, le service colonial consomme énormément ces futailles, utilisées pour l'« emballage » de la majeure partie des fournitures commandées, comme les effets d'habillement vus plus haut. Toutefois, aux côtés de ces contenants, d'autres emballages existent pour transporter les marchandises. Ces dernières sont en effet fréquemment conditionnées sous forme de ballots de toile ficelés pouvant être recouverts de papier mais aussi mis dans des sacs, des paniers de bois ou d'osier, des caisses en bois puis en fer ou encore des bouteilles, sans d'ailleurs que la préservation des produits ne soit toujours la première des préoccupations. La protection des objets fragiles, comme les récipients en verre, la vaisselle ou encore les pots de transport des plantes, est assurée à l'aide de paille et de jonc⁷⁴¹, matériaux de calage facilement trouvables au sein des réserves du port et dans les campagnes environnantes, simples à intercaler, que l'on retrouve dans les inventaires des magasins de Rochefort jusqu'au début du XX^e siècle. À cet égard, dans le domaine du transport des plantes, les rapports de l'administrateur du Muséum royal d'histoire naturelle à Paris, André Thouin, livrent un aperçu descriptif des différents emballages mis au point à la fin du XVIII^e siècle puis dans la première moitié du XIX^e siècle pour transporter des plantes depuis des colonies françaises, hollandaises et anglaises comme Cayenne, Java ou encore Calcutta⁷⁴². Les paniers en osier et en jonc laissent en effet peu à peu place aux « serres » de transport en chêne comme la « caisse de Thouin », vite supplantée par la « caisse de Ward » ou « caisse à la Ward » anglaise en bois vitrée et rendue étanche grâce à un excellent masticage⁷⁴³. Nombre de ces boîtes à végétaux sont ainsi utilisées lors des voyages entre le jardin botanique de Rochefort et les colonies et inversement jusque dans les années 1880.

Dans un domaine plus militaire, l'inventaire minutieux établi en 1882 par le « Service des vivres » concernant les rations, denrées et récipients en vue des délivrances devant être faites en métropole et outre-mer, constitue également un document tout à fait remarquable en matière d'observation du conditionnement, en ce qu'elle montre que chaque produit est « logé » dans un des nombreux contenants existants. Sont ainsi entreposés dans le Magasin général du « blé en sacs en toile », du « biscuit pour campagne en boucauts », de la « farine d'armement en quarts », du « vin de Bordeaux en bouteilles », du « tafia en pièces à

741 *Instruction pour les voyageurs et les employés dans les colonies, sur la manière de recueillir, de conserver et d'envoyer les objets d'histoire naturelle, rédigées sur l'invitation de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, par l'Administration du Muséum royal d'histoire naturelle*, Paris, A. Sirou, 1845, p. 14-15 ; voir aussi l'illustration d'une caisse de Ward renfermant des plantes empotées dans des paniers en osier, p. 13.

742 BOURILHON Hélène et GOMEZ-ESTIENNE Julien (dir.), *Le voyage des plantes, le jardin botanique de la Marine, 1766-1890*, La Seyne-sur-Mer, Musée Balaguier / Ville de la Seyne-sur-Mer, 2008, p. 5 et p. 35.

743 ROMIEUX Yannick, « Le transport maritime des plantes au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 343, 2004, p. 409-410.

spiritueux », des « conserves de bœuf en boîtes en fer blanc », de la « choucroute en barils », de l'« huile d'olive en caisses en fer blanc » ou encore des « caisses en bois pour emballage »⁷⁴⁴. Toutefois, malgré les efforts réalisés pour adapter les contenants aux différents et nombreux articles à expédier, les recommandations et les rappels des règles relatives à leur emballage restent constantes jusqu'à la Belle Époque.

Cependant, parmi tous les produits expédiés depuis Rochefort, certains ne sont jamais conditionnés dans les règles du fait de leur dimension ou de leur nature. Les objets pouvant être qualifiés d'« encombrants » sont de ceux-là, lorsque placés dans les cales, sur le pont ou dans les entreponts, comme les « câbles de 14 pouces et pièces d'aussière pour l'entretien des corvettes de la République » au Sénégal et en Guyane en 1800, les « câbles télégraphiques sous-marins » attendus en Nouvelle-Calédonie en 1875 ou encore la « pompe complète à incendie [...] du plus fort calibre avec cent mètres de manches et trente mètres de tuyaux d'aspiration [...] en caoutchouc recouvert en toile » expédiée à Tahiti en 1882⁷⁴⁵.

Est également concerné le bétail embarqué pour fournir de la viande fraîche en Afrique, pour les Amériques ou pour le Pacifique dont la diversité transforme parfois certains navires, jusqu'au début de la Troisième République, en de véritables fermes flottantes. La question de la cohabitation entre les hommes et les animaux lors des longues traversées se pose alors, comme le rappelle les interrogations du Préfet maritime de Brest concernant « 1° le nombre de bœufs vivants que le port de Rochefort aura à délivrer au vaisseau le Navarin (pour la traversée de France à Nouméa). 2° la taille que ne devront pas dépasser ces animaux pour être convenablement logés à bord de ce bâtiment. 3° si les effets de couchage destinés aux condamnés ainsi que le foin nécessaire à la nourriture du bétail seront embarqués à Brest » avant « son séjour sur la rade de l'île d'Aix »⁷⁴⁶. En effet, malgré l'apparition des conserves de viande et le perfectionnement du système Appert, bovidés et volailles restent embarqués sur les transports ralliant les bagnes coloniaux durant toutes les années 1880 et 1890.

Enfin, du fait de leur nature et de leur masse, les pondéreux constituent un troisième type de chargement particulier. Que ce soit pour du sel, de la chaux, du sulfate, du charbon ou des poudres pour l'artillerie et les armes portatives, la Marine trouve toujours des solutions de transport ou de conditionnement visant à permettre l'acheminement dans les meilleures conditions possibles de ces produits spéciaux. Ainsi, la transformation du « charbon menu » en « briquettes » semble-t-elle s'imposer dès la fin du Second Empire⁷⁴⁷, tandis qu'en ce qui

744SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – « Service des vivres. – Année 1882. », DM n° 45 bis du 11 avril 1882.

745SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-148 – Lettre n° 113 du 6 décembre 1882.

746SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-146 – Lettre n° 97 du 4 mars 1880.

747SHDMR, Services administratifs (Substances), 5E2-47 – Lettre du 18 janvier 1869 du chef de service de la

concerne la « poudre de guerre », si cette dernière reste transportée dans des barils, elle est pourtant sujette à plusieurs reprises autour de 1800 à des récriminations mettant en effet en cause sa qualité⁷⁴⁸. En 1818, suite à une nouvelle plainte du gouverneur de la Guadeloupe, une véritable enquête est menée. Elle conclut que ce ne sont pas les poudres, « faites exprès pour le service des colonies », qui sont mauvaises, mais leur conditionnement à bord des navires. Le ministre explique alors au Préfet maritime de Rochefort les précautions à prendre pour éviter une détérioration prématurée des poudres, en faisant « placer les barils sur un plancher surélevé au-dessus du fond de la cale pour qu'ils ne puissent être atteints par l'eau [...] éloignés des façons de l'intérieur du vaisseau pour ne pas être attaqués par leur humidité »⁷⁴⁹.

Au final, sur tout le XIX^e siècle, ce sont vraisemblablement les pondéreux qui posent le moins de problèmes, même si leur masse doit être prise en compte pour garantir la stabilité et la manœuvrabilité des bâtiments. Pour ceux supportant l'humidité comme la terre ou le sable, ils continuent fréquemment à servir de lest, disposés à fond de cale, à même la carlingue des navires, aux côtés des vieux cuivres, des plombs et des fers. Pour certains de ces produits, la possibilité de les fractionner en petits morceaux, comme les ardoises régulièrement livrées à l'arsenal, en font des matériaux de calage utiles au comblement des interstices laissés entre les contenants de la cargaison, maximisant de ce fait les capacités d'emport des navires. Cette pratique dure de nombreuses décennies car en 1881 et 1884 encore, des mannes utilisées au transport du lest sont envoyées, avec « 2 800 balais de branches », à Montevideo et à Tahiti pour être utilisés dans la Division navale de l'Atlantique-sud et dans celle du Pacifique⁷⁵⁰.

B. L'accueil des passagers des colonies

Alors que s'effectuent les préparatifs, dans l'intervalle, les passagers devant partir, de gré ou de force, pour les colonies, arrivent à Rochefort. À l'instar des produits, leur prise en charge relève aussi de l'administration de la Marine pour assurer le service colonial. De manière régulière, tout au long du XIX^e siècle, la ville de Rochefort et ses faubourgs se transforment en un carrefour des circulations de cette population flottante en escale et en attente, sereine ou inquiète, du voyage annoncé vers telle ou telle colonie. Si son embarquement ne demande que la mobilisation d'une flottille de yachts de port, de chaloupes

Marine à Dunkerque adressée au préfet maritime de Rochefort, à propos du sieur Guyard et de ses 420 000 kilos de charbon de terre fournis à l'arsenal et à transformer en briquettes avant tout usage interne ou envoi à l'extérieur du port.

748SHDMR, Subsistances, 1E304 – DM du 7 mai 1796 notamment, concernant la réception dans les Antilles de poudre détériorée et « les graves conséquences que cela peut avoir pour la défense des isles du Vent ».

749SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 13 du 19 mars 1818.

750SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-147 – DM n° 23 du 18 avril 1881 et 2A4-150 – DM n° 52 du 26 avril 1884.

et de gabares pontées puis de canonnières à vapeur, le temps d'attente à terre nécessite quant à lui quelques aménagements et prises en compte par les autorités de l'arsenal. Des différences nombreuses existent en effet au sein de cette population flottante bien peu homogène, en premier lieu chez les personnels de la Marine eux-mêmes. À de rares exceptions, leur hébergement ainsi que celui de leur famille ne relève pas de la Marine mais de la libre initiative de prendre logement chez l'habitant, dans une auberge ou, à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, dans un hôtel.

La seule mesure concrète adoptée par la Marine au XVIII^e siècle⁷⁵¹ et renouvelée par ordonnance en 1847⁷⁵² est le versement, en avance, d'argent pouvant être utilisé pour prendre un hébergement, en attendant à Rochefort le départ prévu d'un bâtiment pour une destination coloniale. Ainsi, comme pour les passagers attendus dans l'Inde et à l'île Bourbon en 1814, le versement d'avance de solde « *en faveur de tous les agents militaires et civils* »⁷⁵³ afin qu'ils puissent subvenir à leurs besoins dans la cité se répète si nécessaire jusqu'à la Belle Époque. Pouvant durer jusqu'à six mois, l'allocation versée par la Marine, notamment « *pour frais de séjour passé dans le port* »⁷⁵⁴, ne résout malheureusement pas toutes les difficultés financières rencontrées, comme le laisse imaginer les diverses plaintes exprimées au sujet de l'insuffisance des moyens accordés lorsque par exemple les gradés mariés « *se trouvent dans l'obligation de se loger à grands frais en ville* »⁷⁵⁵.

À cet égard, contrairement aux troupes, la localisation des logements des passagers militaires individuels et des civils, comme d'ailleurs leur nature exacte, échappe en grande partie à l'observation, tant ces sujets n'apparaissent pas dans la correspondance portuaire utilisée pour cette étude. Cependant, ces lieux ne sont jamais éloignés de Rochefort et de la rade de l'île d'Aix et sont, à partir du Second Empire, situés non loin d'une gare ferroviaire puisqu'à aucun moment ne sont signalés des problèmes de déplacement pour ces passagers en attente. En 1818, des religieuses sont par exemple hébergées à l'hôpital de la Marine en attendant de pouvoir passer au Sénégal en 1819, tandis qu'en 1821, c'est un capitaine destiné à l'île Bourbon qui loge chez l'habitant rochefortais. En 1900, l'adjudant Mouriès du 7^e Régiment d'infanterie de Marine perçoit une « indemnité de logement » afin de pouvoir louer une chambre d'hôtel dans le centre-ville de Rochefort en attendant que ne lui soit transmis son ordre de rallier, au moyen du chemin de fer, un port de départ pour la colonie désignée⁷⁵⁶.

751MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 215.

752SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N6 – DM du 19 janvier 1893.

753SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 84 du 6 octobre 1814.

754SHDMR, Commandement de la Marine, (Colonies), 2A2-239 – DM n° 7 du 26 février 1830.

755SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N16 – DM n° 336 du 28 mars 1898.

756SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 73 du 5 décembre 1818 ; Troupes (Troupes de marine), 1N4 – DM n° 226 du 4 mai 1821 et 1N20 – DM n° 219 du 20 février 1900.

Viennent ensuite les soldats des différents corps de troupes envoyés dans les outre-mers ainsi qu'en Chine lors des campagnes de 1860 et de 1900. Pour eux, contrairement aux autres personnels de la Marine, leur statut particulier et leurs effectifs importants imposent de prendre des mesures conséquentes. Dans la lignée de l'Ancien Régime, le casernement des hommes se fait d'abord dans différents « dépôts », complémentaires des casernes Martrou et Charente. Bien que la localisation de ces dépôts soit variable, elle s'inscrit toujours dans un triangle Rochefort/Oléron/Ré, conférant à la rade le statut d'espace de cantonnement militaire. Lieu de concentration des troupes pour l'outre-mer à partir de la guerre de Sept ans et ce jusqu'au début de la Restauration⁷⁵⁷, le dépôt de l'île de Ré reste sans doute le plus important avec celui de l'île d'Oléron. Sont en effet implantés en ces lieux, de 1814 à 1821, les bataillons coloniaux dits « d'Afrique » tandis que stationnent temporairement à Ré les légions de la Martinique et de la Guadeloupe destinées à réinvestir les deux colonies du même nom⁷⁵⁸. Après une éclipse d'une quarantaine d'années, le Château-d'Oléron redevient, de 1860 à 1902, lieu de « détention » des criminels de l'armée qui, placés au sein du Corps des disciplinaires des Colonies, sont appelés à servir outre-mer. Quant au port de Saint-Martin-de-Ré, il accueille, suite à la fermeture des bagnes portuaires de Brest, de Toulon et de Rochefort, l'administration pénitentiaire et son établissement central servant à regrouper les condamnés qui doivent être transportés dans les bagnes coloniaux de Nouvelle-Calédonie et de Guyane.

Selon les événements, les corps d'infanterie pérennes de la Marine que sont ses régiments sont positionnés dans les îles d'Oléron, d'Aix et de Madame, à Saintes et bien sûr dans le port de Rochefort lui-même. De 1871 à 1914, des détachements de soldats de l'infanterie de Marine cantonnent ainsi à Madame et à Aix, où est d'ailleurs installé un temps sur cette dernière île désignée comme « place forte » un hôpital pour les hommes partant pour et revenant des colonies⁷⁵⁹. Héritières de la 4^e demi-brigade coloniale créée sous la Révolution et du bataillon de Rochefort des années 1820-1824, les 3^e et 7^e régiments d'infanterie de marine, implantés à partir de 1838 puis de 1890⁷⁶⁰ dans le port-arsenal charentais, sont répartis par bataillons entre les villes du Château-d'Oléron et de Saintes dans les première et dernière décennies des XX^e et XIX^e siècles ainsi qu'à Marennes de 1906 à 1914⁷⁶¹. Dans cette ville, une caserne flambant neuve est en effet spécialement construite et inaugurée en 1907 en

757LESUEUR Boris, *op. cit.*, p. 98-99. En 1802 et 1803, Ré accueille toujours un dépôt colonial tandis que le port de Rochefort et les îles d'Oléron et d'Aix accueillent chacun une compagnie de « pionniers noirs ».

758GIRY Geneviève (dir.), *Les Troupes de marine, 1622-1984, op. cit.*, p. 30.

759SHDMR, Service de santé (Rochefort), 5F90-1 - « Installation de l'hôpital de l'île d'Aix », le 22 juin 1871 ; Majorité générale (Majorité de la Flotte), 2D4-5 – Note du 23 octobre 1914.

760DUFOUR Pierre, *op. cit.*, p. 27. Les 3^e et 7^e RIM constituent à partir de 1890 la « 3^e brigade de Rochefort ».

761SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 73 et n° 688 des 13 janvier et 10 juin 1899 ; DUBOIS Nathalie et PELLERIN Marina (coord.), *1914-1918. Rochefort. Centenaire de la 1^{re} Guerre mondiale*, Paris, Les Indes savantes, 2018, p. 16.

présence des autorités ministérielles, pour y loger un premier puis, dès le début de la Première Guerre mondiale, un deuxième bataillon.

En dehors des régiments installés de manière permanente à Rochefort et dans les dépendances relevant de son administration, le caractère fluctuant des arrivées de troupes conduit la Marine à faire preuve d'un pragmatisme réel, à l'instar de ce qui se fait à Toulon au moment de la conquête de l'Algérie et de la guerre de Crimée⁷⁶². Époque révolutionnaire mise à part, c'est sous la Restauration et dans la seconde moitié du XIX^e siècle qu'en dépit de l'existence de casernes sur l'île d'Aix, au Château-d'Oléron et à Saintes, le manque de places dans la ville-port de Rochefort conduit souvent à recourir à des solutions extérieures comme la location de terres et de bâtiments à Rochefort et à La Rochelle notamment⁷⁶³. Mais c'est surtout la « zone de servitude » du cours d'Ablois, située en dehors des remparts et le long de la route principale menant à la municipalité de Rochefort, qui est utilisée. Ce grand espace agrémenté d'arbres où toute construction est interdite, s'étalant jusqu'à l'hôpital de la Marine, se mue régulièrement en un véritable camp militaire constitué en totalité de tentes.

Entre 1892 et 1896, les opérations menées au Dahomey puis à Madagascar, en plus du service réglementaire à effectuer dans toutes les autres colonies, amènent à faire transiter chaque année par le port-arsenal, carrefour militaire situé à mi-chemin entre Brest et Toulon, près de 5 000 hommes (médecins et marins du 4^e Dépôt des équipages de la Flotte, disciplinaires des colonies d'Oléron, soldats d'infanterie de Marine de Saintes et de Rochefort)⁷⁶⁴ ; obligeant ainsi le Préfet maritime à passer d'urgence commande auprès de fournisseurs pour réapprovisionner le port « *en tentes demi-abri ou en tentes Waldéjo* »⁷⁶⁵. En 1895, en s'intéressant aux commandes d'armement, c'est peut-être même plus du double des hommes qui logent au moins une fois à Rochefort en caserne ou sous tente puisque cette année-là ce sont 13 667 fusils exactement qui sont expédiés à l'arsenal depuis les différentes manufactures d'armes de l'État – Châtellerault, Tulle et Saint-Étienne⁷⁶⁶ – pour équiper les troupes du service colonial. En 1900, pour la campagne de Chine, et en 1914, le cours d'Ablois se couvre encore de tentes.

762AGULHON Maurice, *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 1980, p. 212-213 et p. 270-271. Voir aussi GACHOT Gérard, « Toulon, port de départ des grandes expéditions (1815 à 1856) », dans MEYRUEIS Jean-Paul et BUTI Gilbert (coord.), *Toulon, port de Méditerranée*, Toulon, Autres Temps Éditions / Académie du Var, Coll. « Temps Mémoire », 2015, p. 138-139 et p. 142-143.

763SHDMR, Travaux maritimes (Logement des troupes de la Marine), 1K5-21 – Bail à ferme du 15 décembre 1823 ; bail à ferme du 17 février 1824 ; bail à ferme du 31 janvier 1825 ; bail à ferme du 19 janvier 1829.

764MARIET Vincent, « Des manufactures françaises aux colonies de l'empire : les circulations d'armement individuel à partir du port de Rochefort à la fin du long XIX^e siècle (1883-1913) », *Revue historique des armées*, 2^e trimestre 2020, p. 49.

765SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N5 – DM n° 1259 du 29 décembre 1892 et 1N7 – DM n° 2361 du 15 novembre 1893.

766SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N12 – DM n° 1939 du 9 octobre 1895.

FIGURE 18 – *Le campement du 3^e Colonial sur le Cours d'Ablois*, Charles Gambiasi, CP.



Source : SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Cartes postales), 100S5.

Si la construction des casernes Charente, Joinville et Tréville en plus de la vieille caserne Martrou peut donner une impression de grande capacité en termes d'accueil de troupes, la diversité des situations rend cependant difficile d'apprécier de manière précise les capacités d'hébergement de Rochefort et de ses dépendances, qui se révèlent souvent insuffisantes comme nous l'avons vu plus haut. En ce qui concerne la caserne Martrou par exemple, construite au XVIII^e siècle à proximité de l'arsenal car occupée par les équipages de la flotte, un inventaire demandé fin août 1870 par le Préfet maritime au commissaire général du port charentais fait état de la présence de 1 000 hamacs et de 700 matelas pour le couchage de deux bataillons de la Marine totalisant 1 616 hommes, soit un chiffre intéressant à prendre en compte puisqu'il s'avère être en cohérence avec les effectifs signalés en vue d'un éventuel embarquement⁷⁶⁷. Dans le cadre du service colonial, les soldats sont aussi logés, nourris et blanchis avant leur départ. La Marine doit ainsi pourvoir à une ration quotidienne pour chacun de ses hommes. En 1899, par exemple, la ration réglementaire pour les troupes d'artillerie et d'infanterie de la Marine à terre en France s'établit à près d'1,5 kg de pain par jour et par homme⁷⁶⁸. Outre les vivres, les nombreuses mentions de fourniture de combustibles, de

767SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 2E3-34 – « Martrou. Situation de la Division au 22 août », note du 22 août 1870. Les deux bataillons sont finalement dirigés sur Paris pour concourir à sa défense face aux troupes prussiennes.

768SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N18 – « Ration des troupes d'artillerie et d'infanterie à terre en France », 1899. Calcul effectué d'après les chiffres du tableau, soit 750 kg de pain nécessaires pour 1000

médicaments et d'habits qui ponctuent le quotidien du port montrent que ces futurs passagers militaires pour les colonies sont totalement pris en charge par la Marine, qui impose de ce fait une activité supplémentaire aux services administratifs de l'arsenal. En décembre 1893, il faut par exemple réapprovisionner en bois de chauffage et en charbon de terre pour le restant de l'hiver, en plus des navires, des équipages de la Flotte et des troupes de Marine attendus au Dahomey et au Tonkin, les différentes casernes de Rochefort, de Saintes et de l'île d'Oléron⁷⁶⁹.

Le sort des passagers de la catégorie qui suit s'avère quant à lui moins enviable. Les personnes qui embarquent à leurs frais, les colons et leurs familles comme ceux qui tentent leur chance aux colonies, ne bénéficient pas des mêmes égards de la part de la Marine, qui se contente seulement d'assurer leur traversée, sauf à de rares exceptions, lorsque les candidats au départ peuvent prouver leur utilité pour la colonie de destination. Dans les archives, ces passagers n'apparaissent souvent qu'au moment de l'embarquement, lorsqu'ils sont nommés sur une dépêche ministérielle, mentionnés dans une lettre, mis sur une liste ou plus tard inscrits sur une fiche individuelle pour suite à donner, ce dernier document autorisant alors leur embarquement ou non à Rochefort ou dans un autre port, sans pour autant préciser les conditions de leur attente. La seule exception notoire se situe entre 1814 et 1817, à l'occasion de la récupération des colonies suite au traité de Vienne. En effet, cette période provoque une telle concentration de candidats au départ dans la ville même de Rochefort que la Marine doit prendre d'importantes mesures pour organiser au mieux leur présence dans la ville et dans ses faubourgs, au plus près de l'arsenal. Mais par la suite, si elle décide de prendre en charge la nourriture des familles des colons, elle doit aussi louer des maisons pour son personnel loin du port de guerre, d'abord à Saint-Jean-d'Angély, à Saint-Savinien et à Tonnay-Boutonne, puis, devant le « nombre considérable de familles » qui arrivent à partir des mois de septembre et d'octobre 1814, à Cognac, à Saintes, à Oléron. Brest est également sollicité par le Préfet maritime, puisque les deux arsenaux ponantais se partagent alors les opérations d'embarquement pour l'ensemble des colonies rétrocédées⁷⁷⁰. Lorsqu'est finalement suspendue *sine die* la première expédition de Cayenne, si les religieuses sont effectivement logées à l'hôpital maritime, les fourriers, les ingénieurs et les professeurs sont cependant

ractions/jour.

769SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N7 – DM du 12 décembre 1893, d'après un marché passé le 24 mai 1892.

770SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E1-71 – DM n° 48 du 6 octobre 1814 et « Expédition de Cayenne – État nominatif des passagers destinés à embarquer, soit à Brest, soit à Rochefort », le 30 septembre 1814. Voir aussi la DM n° 51 du 7 octobre 1814, concernant Saint-Pierre-et-Miquelon ainsi que « *tous les réfugiés, hommes, femmes et enfants qui résident dans l'étendue de [l'] arrondissement* » et la DM n° 112 du 23 décembre 1814, concernant les troupes et officiers des bataillons de Cayenne et du Sénégal.

renvoyés à Paris, avec prise en charge de leurs frais de route par la Marine⁷⁷¹. Même en fonctionnant en binôme avec Brest, l'engorgement de Rochefort, dans les trois années suivant la fin du Premier Empire napoléonien, montre à quel point est crucial le temps d'attente d'un embarquement à bord d'un navire⁷⁷². Il ne doit ni s'éterniser, ni concerner un trop grand nombre de passagers, sans quoi les complications s'accumulent pour les autorités portuaires et ce, d'autant plus lorsque des événements imprévisibles surgissent avec, dans le cas présent, la période des Cent-Jours.

Enfin, de par leur statut particulier, les différents types de prisonniers forment une dernière catégorie de passagers dont la destinée est à bien des égards la plus dramatique. Ces non-libres sont en effet soumis à des conditions d'accueil et de logement bien peu confortables. Acheminés à Rochefort par l'intermédiaire de la « Chaîne » puis en voiture fermée à partir de 1836⁷⁷³, criminels et opposants politiques sont remis à la Marine pour être transférés, sous la Révolution et de nouveau à partir du Second Empire, vers l'Amérique du Sud et le Pacifique, à l'issue souvent d'un long voyage à travers la France, de Périgueux, de Rennes ou encore d'Avignon. Dans le cas des condamnés à la déportation, l'attente de l'embarquement a lieu, à la fin du XVIII^e siècle, à Port-des-Barques ou à l'île d'Aix puis, à partir de 1852, à l'île de Ré lorsque le bagne de Rochefort est fermé. En 1871, ce sont également les forts des îles charentaises ainsi que celui de Boyard qui sont utilisés pour loger les insurgés de la Commune avant leur transfert dans le Pacifique⁷⁷⁴. Sous la Troisième République, le délai avant de prendre place à bord des navires de transport est mis à profit pour faire passer à la visite médicale ces passagers particuliers⁷⁷⁵, leur fournir leur « trousseau » et établir un signalement des individus les plus dangereux à l'attention des capitaines des navires, les anarchistes notamment⁷⁷⁶. En dehors de ces renseignements glanés dans les sources, la correspondance portuaire concernant cette dernière catégorie de passagers reste bien discrète quant à leurs conditions d'attente ou de logement dans les forts autour de la rade d'Aix, comme d'ailleurs sur leur sort en mer.

Cette étape de préparation des embarquements des marchandises et des hommes montre

771SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E1-71 – DM n° 75 du 31 octobre 1814 et « Liste des passagers destinés pour Cayenne, existant maintenant au port de Rochefort », le 7 novembre 1814 ; DM n° 64 du 13 octobre 1814.

772Sur la thématique de l'attente, lire VIDAL Laurent et MUSSET Alain, *Les territoires de l'attente. Migrations et mobilités dans les Amériques (XIX^e-XXI^e siècle)*, Rennes, PUR, Coll. « Des Amériques », 2015.

773PIERRE Michel, *op. cit.*, p. 76.

774BRETONNIÈRE Louis et PÉRENNÈS Roger, *op. cit.*, p. 3-8.

775SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 315 du 26 octobre 1886, concernant les conditions de la visite médicale des condamnés à la relégation en Nouvelle-Calédonie ; 2A2-1005 – DM n° 7 du 5 décembre 1904 concernant la visite médicale des passagers libres embarquant pour la Guyane.

776SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-933 – DM n° 344 et n° 381 des 24 et 30 novembre 1899.

ainsi que Rochefort demeure jusqu'à la fin du XIX^e siècle un lieu de transit des populations, un centre qui, s'il n'est pas commercial, reste sans conteste administratif et militaire, une zone portuaire spécifique gérée par la Marine pour assurer le service de l'État, notamment colonial.

C. Choisir et faire préparer les bons navires

Après la réception des produits et l'accueil des passagers, l'étape suivante consiste à « assurer l'embarquement en temps opportun » à Rochefort ou à faire « diriger en temps utile » les futurs passagers dans les ports de départ désignés. L'Ordonnance de 1689, qui prévoit l'envoi chaque année, entre octobre et janvier, par le ministère de la Marine (et des Colonies) de la liste des navires choisis pour ravitailler les possessions ultramarines, la destination de chacun d'entre eux et la période de départ envisagée⁷⁷⁷, montre que le processus de préparation des vecteurs débute en conséquence et fort logiquement d'ailleurs, par le choix des bâtiments aptes à faire du transport. Suivie au plus près au XVIII^e siècle, cette procédure reste longtemps la norme au XIX^e siècle malgré l'apparition de la propulsion à vapeur et de la moindre dépendance aux vents et aux saisons. En octobre 1862 par exemple, l'avis à vapeur l'*Étoile* est choisi pour transporter des fonds destinés au Sénégal lors du premier semestre 1863⁷⁷⁸. Vingt ans plus tard, la pratique reste la même puisque la *Seudre* est finalement désignée en janvier 1883 en tant que « transport du Gabon » pour ravitailler la colonie au printemps et en automne⁷⁷⁹. Le ministre Jauréguiberry assume alors aussi l'intégralité de la coordination des moyens de transport, en prévoyant notamment le transport par chemin de fer jusqu'au port et le transfert des passagers dans la rade pour leur montée à bord de la *Seudre*.

En étudiant la question de plus près, il est toutefois observable que sous l'effet de l'établissement d'une confiance mutuelle entre le ministre et le Préfet maritime mais aussi du caractère de l'un et de l'autre, une grande liberté d'action est souvent donnée aux hommes de terrain. En 1814 par exemple, le ministre Ferrand laisse au préfet Bonnefoux le soin d'« activer le départ des expéditions des Indes orientales et occidentales »⁷⁸⁰. Même si cette option est prise à une époque où les armements s'enchaînent pour réinvestir les colonies, d'autres ministres que Ferrand n'en font pas autant, comme Charles Lemer cier de Longpré. En 1830, il exige en effet du Préfet maritime de Rochefort un rapport hebdomadaire présentant les résultats obtenus quant à la levée opérée dans son arrondissement pour fournir

777MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 217.

778SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-473 – DM n° 89 du 13 octobre 1862.

779SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 13 du 29 janvier 1883.

780SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E1-71 – DM n° 59 du 3 octobre 1814.

au plus vite les marins nécessaires à l'arsenal de Toulon en vue de l'intervention en Algérie⁷⁸¹.

Jusqu'aux années 1890, le choix des vecteurs de transport se fait généralement alors que les bâtiments sont encore à la mer en campagne ou en attente d'appareillage dans un autre port avant que ne soit ordonné de faire une escale dans la rade d'Aix selon les besoins. C'est donc par toutes les opérations menées à leur arrivée comme l'inspection, le déchargement ou encore le radoub qu'il faut envisager la préparation des navires et non pas à partir de leur armement. En 1815, les « *État[s] des marchandises déchargées* », rédigés par les fonctionnaires de la Douane royale du port de La Rochelle à l'occasion de l'arrivée depuis l'île Bourbon des flûtes la *Salamandre*, l'*Éléphant* et la *Loire*, nous informent sur la procédure mise en place : « *Prescrite par ladite ordonnance, que lesdites visites ayant été faites, il en a été dressé procès-verbaux [...]. Désignés d'office pour faire visite de l'amirauté à bord des flûtes du Roi [la Salamandre], l'Éléphant et la Loire mouillées sur la rade [...]. Ayant parcouru la flûte intérieurement et extérieurement dans toutes les parties [...] qui avaient besoin d'être reconnues [...] de manière à ne laisser aucune inquiétude tant aux chargements qu'aux apurements* »⁷⁸². Il arrive aussi parfois que des chalands ou des gabares de port viennent de La Rochelle ou de Rochefort pour récupérer les produits coloniaux « pris à fret »⁷⁸³ sur les navires revenus des colonies. De même, dans le cas de l'*Éléphant* par exemple, celle-ci est de nouveau désignée dès l'année suivante pour ravitailler Bourbon et y transporter soldats, colons et fonctionnaires⁷⁸⁴. Enfin, le déchargement intervient, selon le tonnage du navire, soit en rade d'Aix soit directement au port, dans la Charente. En 1900 encore, du fait du lancement réussi du croiseur-cuirassé *Dupleix*, le ministère de la Marine souhaite savoir s'il est possible de faire remonter le *d'Entrecasteaux* en provenance de Chine jusqu'au niveau de l'arsenal, pour y faire débarquer des pièces d'artillerie attendues à la fonderie de Ruelle⁷⁸⁵.

Les navires soumis à l'inspection doivent également satisfaire à la visite sanitaire, destinée à vérifier s'il y a présence de malades à bord. En 1890, la description qui en est faite par le major de la flotte, à l'occasion du retour de l'avisotransport la *Meurthe* de la Division de l'Océan Indien, montre que le sujet de l'hygiène, de la tenue et de la discipline est pris très au sérieux. L'inspecteur écrit ainsi que « la santé générale de l'équipage est très bonne » même si

781SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-19 – DM du 7 avril 1830 et exemples de « Rapport sur les résultats de la levée opérée par le Commissaire des classes du port de Rochefort », des 12 et 13 avril 1830.

782SHDMR, Bureau des Colonies (Service des Colonies), 1R109 – « Chargements faits à Bourbon sur les flûtes l'*Éléphant*, la *Salamandre* et la *Loire*. – Comparaison entre les manifestes de chargement adressés par l'administration de la colonie à celle du port de Rochefort, et les États de déchargement dressés par l'administration des douanes », 15 mai 1815.

783SHDMR, Bureau des Colonies (Service des colonies), 1R109 – « Extrait des registres du greffe de la juridiction royale de l'Île de Bourbon », le 21 avril 1815.

784SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 76 du 6 novembre 1816, répondant à une lettre du 22 août précédent concernant le premier état des passagers devant s'embarquer pour Bourbon.

785SHDMR, Majorité générale (Campagnes), 1D3-237 – DM n° 37 du 27 novembre 1900.

« quelques hommes sont fatigués par la dure campagne qu'ils viennent de faire ». L'année précédente, le constat est le même concernant le *Pourvoyeur* arrivant du Gabon sauf parmi les « ivrognes invétérés » et les « mauvaises têtes » qui ont par conséquent été punis⁷⁸⁶.

Au même moment, les commis des douanes montent à bord afin d'établir une déclaration du fret et du « port-permis » embarqué pour les colonies. En 1814, le Maître des Requêtes directeur des Colonies reprend un règlement fait en 1777 et le modifie, notamment pour les « personnes qui s'embarqueront pour le compte du Roi et dont la destination sera pour les établissements situés au-delà du cap de Bonne-Espérance »⁷⁸⁷. Un commandant général destiné à Pondichéry a ainsi droit à 20 tonneaux de port au premier embarquement tandis qu'un consul attendu à Canton n'a droit qu'à 2 tonneaux. Concernant les troupes et les individus tels que les colons, il est demandé aux autorités portuaires de Rochefort « d'empêcher qu'on n'embarque rien qui ne leur soit indispensablement nécessaire ou qui n'ait une utilité évidente, soit pour l'expédition, soit pour la colonie ou l'un des comptoirs »⁷⁸⁸. Dans le cadre d'un service colonial procédurier et avant tout régalien, ce nouveau règlement ne semble pas soulever d'objections particulières à une époque où les lignes régulières n'existent pas encore.

C'est aussi la remise des documents de bord, du procès-verbal de chargement et du journal de bord qui est effectuée par la suite, afin que les navires soient soumis « au contrôle » du Bureau des douanes. Officiellement remis aux officiers du port une fois ces formalités accomplies, ils relèvent alors de nouveau de l'administration de l'arsenal. La remontée de la Charente s'effectue de fait jusqu'aux abords des remparts de Rochefort, derrière lesquels sont abrités, plus en aval, les chantiers des constructions navales puis les formes de radoub. Une fois les navires amarrés, toutes les opérations destinées à les rendre capables d'accomplir une nouvelle mission peuvent être lancées en suivant une procédure devenue classique, malgré certaines spécificités liées au ravitaillement parfois particulier du service colonial.

Arrivés au port de guerre, sur les berges du fleuve charentais, face notamment au Magasin général, les navires sont déchargés de tout ce qui a été laissé à bord lors de son passage en rade puis désarmés selon la procédure prévue par l'Ordonnance de 1689⁷⁸⁹. La visite des bâtiments étant obligatoire, la minutie lors de cette opération est donc de mise et ressort de fait fréquemment de la correspondance portuaire. Les flûtes puis les transports-mixtes

786SHDMR, Majorité générale (Ports), 1D5-9 – « Rapport sur l'inspection passée [...] le 28 octobre 1890 à bord de l'avisotransport la *Meurthe* à son retour de campagne », le 4 novembre 1890 ; « Rapport sur l'inspection passée [...] à bord de l'avisotransport le *Pourvoyeur* le 22 juillet 1889 à son retour de campagne », le 30 juillet 1889.

787SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM du 13 août 1814, avec copie jointe du règlement de 1777 concernant « le port-permis des personnes qui s'embarqueront pour le compte du Roi ».

788Id., *Ibid.*

789Citée dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 219.

notamment sont en effet des navires soumis à la rude épreuve de l'océan, enchaînant parfois sans discontinuer traversées entre les deux rives de l'Atlantique-nord et séjours prolongés dans les eaux tropicales d'Afrique, d'Amérique du Sud et de l'Extrême-Orient. La vérification de leurs structures, qui peuvent être prématurément mises à mal par les longues campagnes effectuées, s'avère donc nécessaire. Qu'elle soit en bois ou en fer, la coque est la partie du bâtiment la plus inspectée car susceptible d'avoir les dégâts les plus préjudiciables.

À l'intérieur de la coque en bois, la carlingue, mitoyenne du fond de cale, est constamment confrontée à l'humidité, dont la force de détérioration est renforcée par le frottement des fers formant le lest et par les suintements des futailles remplies de vin, d'eaux-de-vie et autres liquides qui transforment l'espace en un véritable arroyo caustique. À l'extérieur, le bordage subit les atteintes des fameux tarets des mers chaudes, comme les effets des échouages sur les fonds des estuaires, que ce soit à Rochefort ou en Indochine. La visite des bâtiments est, dans le cadre du service colonial, une opération essentielle, puisque de cette inspection dépend le bon entretien des vecteurs de transport et donc le bon accomplissement des départs, selon les prévisions faites.

Malheureusement, pour la grande majorité des situations, la nature exacte de ces nettoyages n'est pas abordée par les responsables de la Marine qui, n'employant que les expressions « carénage », « radoub », « radoub léger » ou carrément « *renouvellement des coques* »⁷⁹⁰, ne donnent aucun détail de ces opérations. Elles sont cependant probablement très similaires à celles couramment pratiquées pour les navires de guerre en bois, les corvettes, avisos et frégates utilisés comme transports étant abattus en carène, calfatés et brayés ; tandis que les navires à carènes en fer peintes comme les transports de Cochinchine sont eux « échoués au bassin » et leurs coques « grattées » ou « brossées »⁷⁹¹. À ce propos, aussi longtemps que des bâtiments en bois restent en service au sein de la Marine, rattachés au port de Rochefort, soit jusqu'au début des années 1890 en ce qui concerne les transports-mixtes, ces opérations d'entretien restent les mêmes. Toutefois, le renforcement des coques en bois, à l'aide de « *papier à doublage* »⁷⁹², de feuilles de cuivre puis de tôle d'acier semble devenir systématique à partir de la Révolution et ce jusqu'au début de la Troisième République, avant qu'une construction intégrale en fer ne supplante celle des matériaux issus des forêts. Les commandes de « cuivres en vieux doublage » – qualifiés de « matières très précieuses » en

790SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-10 – « Port de Rochefort – Annexe – Compte d'opérations – Renouvellement des coques – État des bâtiments en construction ou en refonte, indiquant les travaux exécutés en 1843 », le 1^{er} octobre 1844.

791SHDMR, Majorité générale (Campagnes), 1D3-237 – « Bureau des constructions navales – Peinture à employer pour assurer la propreté des carènes en fer des navires (circulaire) », le 10 décembre 1885.

792SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-34 – « Papier à doublage [...] pour le service des vaisseaux et autres bâtiments de la République », le 20 juin 1795.

temps de pénurie⁷⁹³ – passées à la Manufacture des cuivres des frères Bellot à Avignon en 1794 pour les vaisseaux destinés à la Martinique par exemple⁷⁹⁴, ou encore la fourniture à Rochefort en 1869 de 5 488 kilos de clous à doublage pour les transports de Cochinchine dont 3 000 sont à envoyer à l’arsenal de Saïgon⁷⁹⁵, témoignent ainsi de l’attention toute particulière accordée aux bâtiments susceptibles d’être longuement utilisés sous les tropiques.

La préparation se poursuit ensuite par l’armement proprement dit des navires. Sur ce point, la documentation donne encore une fois à voir une réelle conformité vis-à-vis des préconisations de l’Ordonnance de 1689. À l’aide d’une première machine à mâter, d’une seconde flottante comme celle visible sur le tableau de Antoine-Léon Morel-Fatio peint vers 1865, puis de grues électriques à partir de 1890 dont une de 100 tonnes au début du XX^e siècle à proximité du chenal de la Cloche⁷⁹⁶, les flûtes, frégates, transports-mixtes et les croiseurs-cuirassés sont progressivement garnis de leur mâture, agrès, tourelles et appareils nécessaires à leur opérationnalité, comme c’est encore le cas en 1911 lorsque doit être armé le *Cosmao*⁷⁹⁷.

À fond de cale, il faut également recharger le lest fait de boulets de service en vieilles fontes ou de barres de plomb placés au centre du navire et de cuivre vieux et fers moulés en gueuses mis à l’avant et à l’arrière de la coque. Les bâtiments utilisés pour le service colonial se distinguent par les réaménagements effectués à l’intérieur des cales ou de l’entrepont, destinés à accueillir produits, passagers et troupes supplémentaires si nécessaire. La reconstruction des soutes, quelques fois détruites avant la traversée de retour en métropole, pour permettre l’embarquement de cargaisons plus volumineuses, est parfois nécessaire, comme le soulignent encore les remarques du ministre en 1800, et ce malgré l’interdiction supposée d’une telle pratique dès 1730⁷⁹⁸. Est en effet préconisé cette année-là, pour une campagne « au-delà du Cap » prévue en 1801, « de forcer les quantités de biscuit et d’eau-de-vie » sur les trois frégates mobilisées pour cette mission et de « pratiquer les emménagements » indispensables pour transporter pendant 4 mois 150 à 200 passagers, « dont quelques-uns auront avec eux femmes et enfants », le Premier Consul ayant ordonné à

793SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-4 – DM du 2 décembre 1800.

794SHDMR, Commandement de la Marine (Bureau des ports), 1A85 – DM du 2 avril 1794.

795SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-135 – Avis n° 461 du 17 novembre 1869.

796SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5 – « Port de Rochefort. Direction des Mouvements du port. Note pour Monsieur le Capitaine de Vaisseau Major Général », le 30 décembre 1911.

797SHDMR, Forces maritimes (Division navale du Maroc), 3C236 – Ordre n° 179 du 19 juin 1911, à propos de la réception d’un ordre d’armement du *Cosmao* vers le 15 septembre pour promptement remplacer le *Forbin*.

798MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 220.

FIGURE 19 – *Vue du port de Rochefort*, Léon Morel-Fatio, huile sur toile, 163 × 260 cm.



Source : Dépôt du CNAP au Musée national de la Marine de Rochefort, inv. FNAC 5.

la Marine de faire loger sur chaque frégate « *quelques charpentiers, menuisiers, forgerons, serruriers et maçons ; et surtout de 10 à 12 officiers de santé* »⁷⁹⁹. L'accueil des passagers sur les bâtiments utilisés comme transports nécessite d'autres changements, en général d'une moindre importance cependant. Car il s'agit la plupart du temps de placer des cloisons pour « fabriquer » des cabines, d'ajouter des points d'ancrage supplémentaires pour les araignées des hamacs, de délimiter la place dévolue aux matelas des soldats parqués en entrepont ou d'établir, comme en 1818, un « magasin général à bord des bâtiments du Roi » pour fournir à l'équipage et aux passagers tous les produits nécessaires au service courant à bord du bâtiment lors des longues traversées⁸⁰⁰.

Les navires désormais prêts, les équipages en cours de levée ou déjà disponibles dans la caserne Martrou et leurs officiers désignés, ils sont engagés dans la Charente en direction de la rade d'Aix suivis d'une flottille d'allèges, de yachts de port, de gabares plates puis de chaloupes pontées ou à vapeur, transportant leurs chargements. Le Corps disciplinaire des Colonies dispose même d'un canot qui, « prêté au service colonial », permet d'aider à l'embarquement dans la rade, en partant de Boyardville notamment, des compagnies de Marine détachées au Château-d'Oléron⁸⁰¹. Il est vrai que la configuration de la Charente n'autorise quasiment plus, dès le second quart du XVIII^e siècle⁸⁰², la descente des bâtiments en rade avec l'intégralité de leur chargement sans risquer de toucher le lit de ce petit fleuve, comme le signalent encore les différents préfets maritimes entre 1848 et 1868 dans leurs notes concernant la descente des navires de Rochefort à Aix. En 1850, dans le rapport adressé à « *M. le Président de la Commission d'enquête administrative sur la Marine* », il est ainsi précisé que la conduite d'un « *vaisseau au-delà du port des Barques [...]* » étant « *fort délicate* », il faut, si besoin est, laisser à terre « *100 tonneaux d'objets [...]* sans toucher à l'artillerie ni à l'arrimage de la cale »⁸⁰³. Pour tous les navires qu'elle emploie, la Marine doit en effet tenir compte de la hauteur d'eau disponible à chaque fois qu'elle veut les faire descendre en rade. Bien que les navires de charge n'aient pas le même tirant d'eau qu'un vaisseau de 74 ou 120 canons, la Charente n'en demeure pas moins un obstacle de plus en

799SHDMR, Commandement de la Marine (Ports), 2A2-5 – DM n° 5 et n° 14 bis des 31 décembre 1800 et 24 janvier 1801.

800SHDMR, Commandement de la Marine (Dépêches ministérielles confidentielles), 2A2-1/1 – « Instruction pour l'exécution du règlement provisoire arrêté le 6 avril 1818 pour l'établissement d'un magasin général à bord des bâtiments du Roi », le 8 décembre 1818. Voir aussi, pour le détail des rations en usage et des vivres embarquées et entreposées dans ce magasin général de bord en fonction des colonies et des ports devant être touchées lors des campagnes à la mer : Service de santé (Alimentation), 5F93-1 – « Ordonnance du Roi portant règlement de la nourriture des malades à bord des bâtiments de l'État », le 16 septembre 1841.

801SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N10 – DM n° 60 du 17 janvier 1895.

802MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 220.

803SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5 – « Rapport sur la descente des vaisseaux de 120 canons de Rochefort en rade de l'île d'Aix, adressé à M. le Président de la Commission d'enquête administrative sur la Marine », le 1^{er} août 1850, f° 15.

plus contraignant pour les plus grosses unités tout au long du XIX^e siècle. Malgré les divers projets d'amélioration du fleuve proposés de la fin de la Monarchie de Juillet au début de la Troisième République et une ultime campagne d'élargissement et de dragage effectuée de 1901 à 1909⁸⁰⁴, rien ne peut sauver l'arsenal de la désertification navale et par conséquent de l'externalisation totale de son service colonial.

Jusqu'à la fin de la Restauration, du Magasin général à l'aval de la corderie, la manœuvre des flûtes et des gabares construites à la fin de l'Ancien Régime, sous la Révolution puis sous l'Empire, ne pose pas d'inconvénient sérieux, la Charente ayant alors à cet endroit une profondeur d'eau d'au moins 5,94 m sur toute la longueur du fleuve⁸⁰⁵, soit plus que le tirant d'eau de la majorité des navires de charge en bois et à voiles de l'époque. C'est en aval du port militaire, immédiatement après les remparts de l'arsenal, que la descente vers la rade se complique. À cet endroit en effet, « *la partie dite rocher de Martrou ou de l'avant-garde* »⁸⁰⁶ fait partie des points de la rivière qui interdit régulièrement le passage des plus gros bâtiments, avec seulement 3,89 m de hauteur d'eau lorsque la marée est basse. Ainsi, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, lancés entre 1884 et 1902 à l'arsenal de Rochefort ou aux Ateliers et chantiers du Havre et armés au moins une fois dans le port de guerre charentais, des aviso-transports comme la *Meurthe*, la *Durance*, l'*Eure* ou encore le « trois-mâts barque » en bois le *Vaucluse* mis à l'eau en 1901, conçus pour pouvoir naviguer sur un maximum de mers et de fleuves dans l'empire en jaugeant entre 4,14 m et 5,20 m de tirant d'eau en pleine charge, n'ont pas toujours la possibilité de descendre ou remonter la Charente d'une traite.

À cet égard, dans le cas de cette « rivière », tous les transports qui y entrent ou qui en sortent s'avèrent être construits sur le « modèle », en termes de tirant d'eau moyen, de la *Normande*, fameuse flûte de l'ingénieur Forfait déjà évoquée et lancée en 1789. La *Moselle*, transport de 800 tonneaux mis à l'eau à Bordeaux en 1848, armé à Rochefort en 1850 et transformé en ponton à Tahiti en 1856, avec un tirant d'eau moyen de 4,99 m, est le dernier exemplaire de la série des bâtiments dérivés de la *Normande* à être radoubé au sein du port de guerre⁸⁰⁷. De la même manière, avec un tirant d'eau légèrement inférieur, la seconde *Moselle*,

804SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5 – « Pièces concernant l'amélioration de la navigation dans la Charente », 1901-1909. Voir aussi le « Dossier sur l'approfondissement de la Charente », le 12 février 1906.

805SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5 – « Rapport sur la descente des vaisseaux de 120 canons de Rochefort en rade de l'île d'Aix, le 1^{er} août 1850 », f^o 7, d'après un grand plan de la Charente copié sur la carte de 1775 et présenté à la Commission de la Marine par Benoît Barbotin, directeur des Mouvements du port de Rochefort de 1844 à 1846. Information également donnée par Martine Acerra, citée dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 220.

806SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5/2 – « Rapport sur l'approfondissement du fond de la rivière dans la partie dite rocher de Martrou ou de l'avant-garde », décembre 1845.

807DEMERLIAC Alain, *La marine de la Deuxième République et du Second Empire, nomenclature des navires français de 1848 à 1871. Marine militaire*, Nice, Éditions A.N.C.R.E., 2013, p. 173.

l'un des premiers transports de matériel qui ne soit plus une gabare à voile mais bien une construction en fer à deux ponts superposés, lancée à Glasgow en 1856, achetée par la Marine en 1859 puis rattachée à Toulon, est autorisée à remonter la Charente à quatre reprises pour être désarmée à l'arsenal, notamment lors de son retour de Cochinchine en 1869 puis en 1871⁸⁰⁸. Mais ce qu'il est possible de faire – à l'aide toutefois de deux remorqueurs à vapeur – avec des navires de transport étudiés pour le débarquement d'hommes et de matériels aux colonies, ne l'est pas forcément pour des bâtiments de guerre. Ainsi, avec 6,56 m de tirant d'eau⁸⁰⁹, le *Du Guesclin*, vaisseau de 120 canons utilisé à Brest par la Marine en 1852 comme transport de condamnés pour la Guyane, peut difficilement descendre la Charente début juin 1850 lors de la pleine mer, en vue de rejoindre l'arsenal du Finistère. Le navire dépasse en effet largement les 6,01 m de tirant d'eau maximum requis pour éviter que n'arrive par malchance ou négligence un accident.

À l'inverse, concernant les bâtiments de plus faible tonnage comme les petites frégates, les corvettes, les avisos à roues et les canonnières, jaugeant entre 14 et 15 pieds soit entre 4,27 m et 4,58 m⁸¹⁰, la situation est bien plus favorable à marée basse comme à marée haute, même si la prudence doit rester de mise. Si ces navires peuvent sortir sans réelles difficultés, ils doivent cependant attendre la maline, marée haute de vives eaux, mais aussi les pilotes du port de guerre, afin de pouvoir continuer leur descente. Il s'agit ensuite de franchir le « Fougueux » sans toucher le rocher de Soubise, « *seul point dangereux de tout le fleuve* »⁸¹¹ puis de poursuivre vers le Vergeroux, au niveau de Saint-Nazaire-sur-Charente et de Lupin, pour enfin faire s'engager le navire dans la dernière extrémité du chenal menant à l'embouchure de la Charente. Sur la rive gauche apparaît alors Port-des-Barques, « poste à donner » pour « toute sécurité », tandis qu'à droite se trouve le plateau de Fouras, « *au travers de la bouée des Fontnelles* »⁸¹², qui offre des eaux favorables jusqu'à la rade de l'île d'Aix.

Il est encore rappelé en 1850 qu'en fonction des conditions de navigation, trois marées sont théoriquement nécessaires pour passer de Rochefort à Aix⁸¹³. Si, contrairement au siècle précédent⁸¹⁴, aucun navire ne semble avoir été impacté par ce délai dépendant de l'astre lunaire, les autorités rochefortaises demandent cependant à la Marine d'être prévenues 45

808SHDMV, Armements (Mouvements), BB5-137 – « Note sur les armements en 1871 – Les bâtiments qui ont été affectés à des missions spéciales sont [...] - La *Moselle*, désarmée à Rochefort en mai », le 13 mars 1872. DEMERLIAC Alain, *op. cit.*, p. 178.

809SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5 – « Rapport sur la descente des vaisseaux de 120 canons de Rochefort en rade de l'île d'Aix, le 1^{er} août 1850 », f° 3.

810SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5 – *Ibid.*, f° 3 ; 14,9 pieds, soit 4,79 m.

811SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5 – *Ibid.*, f° 13.

812*Id.*, *Ibid.*, f° 16.

813*Id.*, *Ibid.*, f° 4.

814MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 221.

jours à l'avance dans le cas d'un ordre de préparation d'un navire à expédier aux colonies⁸¹⁵. En effet, faire descendre la Charente par un navire 24 heures seulement après avoir reçu les directives de Paris, comme s'interroge la Commission, s'avère tout bonnement impossible sauf peut-être lors des syzygies. Mais, même dans ces conditions favorables, le port de guerre demeure soumis à « *une très grande quantités d'observations [...] vu qu'il doit subir l'influence du coefficient de la marée, de la force du vent et de la quantité des eaux douces que contient le fleuve* »⁸¹⁶. En règle générale, il faut donc encore, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, entre une et trois semaines, dans des conditions plus ou moins bonnes, pour qu'un navire de charge ou utilisé comme tel puisse effectuer le parcours décrit précédemment. Soumis aux autres impératifs de l'arsenal, une durée moyenne applicable de quinze jours peut par conséquent être largement admise quant à l'utilisation de transports à partir de Rochefort.

En 1794, la frégate *La Pique*, commandée par Victor Hugues, emportant une guillotine démontable, devant rallier les Antilles à la tête d'une escadre comptant une seconde frégate et quatre flûtes, prend une vingtaine de jours pour arriver en rade de l'île d'Aix, qu'elle quitte le 23 avril pour prendre la direction de Chef-de-Baie, au nord de La Rochelle⁸¹⁷. En 1862, une dépêche ministérielle arrivée à Rochefort le 10 mai ordonne de préparer la *Sémiramis* dans les plus brefs délais pour une longue campagne en Chine et au Japon. Dans des conditions *a priori* favorables, la frégate met tout de même 18 jours pour se rendre en rade de l'île d'Aix où, définitivement armée, elle prend trois mois de vivres et 475 tonnes de charbon dont 25 logés en dehors des soutes prévues à cet effet. Les derniers préparatifs se terminant le 7 juin, elle appareille alors en direction de Suez⁸¹⁸ ; soit 28 jours après que l'ordre soit tombé de Paris.

Toutefois, à la fin du Second Empire, la maîtrise de la vapeur et l'affectation au port de Rochefort de remorqueurs plus puissants et rapides permettent aux navires, « *pour un jour donné* » de « *descendre et monter en toute sécurité pendant [la] marée* » ; la Direction des mouvements du port devant cependant prendre en compte, « *longtemps à l'avance* » les impondérables comme « *l'influence des vents régnants* » et « *l'action d'autres causes encore mal déterminées* » pour ainsi fixer le tirant d'eau maximum autorisé à monter ou descendre la Charente⁸¹⁹. Quoi qu'il en soit, au tournant du XX^e siècle, les rares navires empruntant encore le fleuve, les petites unités à vapeur notamment, peuvent effectuer leur trajet, par marée

815SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5 – *Ibid.*, f° 18.

816*Ibid.*, *Ibid.*, f° 20.

817LALLEMENT Michelle, *Journal du citoyen Conseil, commandant de La Pique (1793-1801)*, Paris, Les Indes savantes, 2020, p. 18-20.

818SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Fonds Boulineau), 2S6 – « Journal de la *Sémiramis*. Campagne en Chine et au Japon », 1862-1864.

819SHDMR, Majorité générale (Profondeur de la Charente), 2D4-5/11 - « Note sur la descente et la montée des bâtiments en Charente » et « Tirant d'eau de la Charente pour un jour donné », 1868.

favorable, en moins d'une demi-journée. En 1900, par exemple, quatre heures seulement sont nécessaires à la canonnière la *Zélée* pour quitter la zone fluviomaritime et militaire de Rochefort-Aix. Attendue à Tahiti, elle largue les amarres en aval du port de guerre peu avant 8 h 00 du matin avant de stopper 20 minutes plus tard « *pour prendre les artifices au Vergeroux* ». Sur les coups de 9 h 30, elle repart en direction de la rade de l'île d'Aix. À 12 h 00, sorti par le pertuis d'Antioche, le navire fait déjà route sur le cap Ortegale pour arriver cinq jours plus tard à Oran, première étape coloniale de son voyage vers l'océan Pacifique *via* le canal de Suez⁸²⁰. Enfin, au cours de cette descente de la Charente, bâtiments de guerre comme navires de transport font pour la plupart d'entre eux de l'eau à la fontaine-réservoir de Lupin, avant de rejoindre leur mouillage devant l'île d'Aix.

Pour les navires affrétés, la préparation ne présente pas le même parcours, car arrivant déjà armés en rade d'Aix. Les dispositions des contrats d'affrètements la mentionnent en effet comme lieu de mise à disposition pour l'embarquement « immédiat » des troupes et des condamnés, jusqu'en 1909 notamment. Car c'est en effet à partir de cette année-là que « *les opérations d'embarquement des détenus sur la Loire ne doivent plus s'effectuer en rade de l'île d'Aix* », mettant ainsi un terme à l'utilisation de cette annexe géographique de l'arsenal.

D. Les opérations d'embarquement

Alors que les passagers entament la descente de la Charente ou la traversée depuis une île ou une côte, les bâtiments chargés de les accueillir sont « mis en rade », expression revenant si fréquemment dans la correspondance portuaire qu'elle doit être prise en considération. Pour autant, la localisation exacte de cette « rade », si elle semble évidente pour les autorités, doit être géographiquement précisée avant d'aller plus avant dans les explications. La consultation de plusieurs plans dressés au XIX^e siècle permet en premier lieu d'observer une forme d'équerre s'étendant de l'île d'Aix au nord au banc de sable de Boyard à son sud-ouest ainsi qu'au plateau des Palles bordé par l'île Madame au sud-est. La « Carte de la rade de l'île d'Aix et plan du port d'escale et de refuge projeté », réalisée par le maire de Fouras Émile Allard en 1876 est remarquable en ce qu'elle comporte encore la mention claire et précise de « Mouillage des Vaisseaux », zone d'ailleurs légèrement en retrait de la « Rade de l'Île d'Aix » proprement dite, en direction du continent. À cet emplacement, les profondeurs d'eau approchent toutes des 10 m, soit bien plus que le tirant d'eau nécessaire aux plus forts bâtiments. À proximité de l'île d'Oléron, à quelques encablures de Boyardville, la « rade des

820SHDMR, Forces maritimes (Division navale du Pacifique), 3C341 – « La canonnière la *Zélée*. Journal du bord. Commencé le 1^{er} août 1900. Terminé le 29 août 1900 ».

Trousses » fait également office de refuge pour les navires à vapeur au faible tirant d'eau, comme les avisos coloniaux. Enfin, un hypothétique aménagement de la « Fosse d'Enet », profonde de 6 à 8 mètres en certains points, donne l'espoir, jusque dans la première décennie du XX^e siècle, de créer un véritable avant-port entre l'île d'Aix et Fouras, en étant relié par voie de chemin de fer à l'arsenal de Rochefort.

FIGURE 20 – Carte de la rade de l'île d'Aix, par Émile Allard, 1876⁸²¹.



Source : MANIOC, Bibliothèque numérique Caraïbe Amazonie, inv. MMC16010-0024il.

Lues dans les archives portuaires, les mentions conduisent en effet à considérer la rade comme un espace utile, en réalité bien plus large que le mouillage dévolu aux seuls vaisseaux. Elle englobe ainsi l'île d'Aix elle-même et la « rade des Basques », le village de Port-des-Barques, l'île Madame puis l'île d'Oléron avec le Château du même nom, Boyardville et le site fortifié dit des Saumonards avec sa « rade de la Pérotine », ainsi que l'île de Ré avec Saint-Martin, en raison de l'implication de tous ces lieux en tant que sites de stockage des produits à charger sur les navires de l'État et en tant que points d'embarquement des passagers militaires, civils et des condamnés. Au tournant du XIX^e siècle, la présence de dépôts de troupes à Ré puis de casernes à Oléron jusqu'à la Belle Époque autorise même à désigner la rade comme une aire d'influence militaire. Cernée de forts dépendant directement

⁸²¹Extrait de ALLARD Émile, *Création d'un port d'escale pour la navigation transatlantique et de refuge dans la rade de l'île d'Aix*, Rochefort, Imprimerie Charles Thèze, 1876, p. 19.

de la Marine pour une partie des personnels qui y sont détachés et des prisonniers à prendre en charge, et de la Guerre pour tout ce qui concerne la mise en œuvre des batteries de défense des côtes, la fameuse « mer des pertuis » inclut ainsi, outre le pertuis d'Antioche, la totalité des îles aunisienne et saintongeaise et ce sans oublier le littoral lui-même. Ce dernier court en effet d'une part du nord de l'embouchure de la Charente jusqu'à La Rochelle en direction du pertuis Breton et d'autre part du sud de Port-des-Barques en direction de la baie de Seudre prolongée par le petit pertuis de Maumusson.

Ainsi, le 15 juillet 1815, Napoléon I^{er}, redevenu le général Bonaparte, quitte la plage de la pointe Sainte-Catherine sur l'île d'Aix pour embarquer à bord du brig l'*Épervier* qui le conduit jusqu'au vaisseau anglais le *Bellerophon*, ancré dans la rade des Basques. Mais ce n'est ni dans une partie de l'ancienne Amérique française et encore moins dans les Caraïbes qu'est conduit depuis la baie de Start près de Portsmouth l'empereur déchu, mais dans une colonie britannique située dans l'Atlantique-sud et occupée par la *Royal Navy*, des *marines*, des marchands chinois et des esclaves africains : le « rocher pelé » de Sainte-Hélène⁸²².

La place des affrètements nantais dans la flotte coloniale pour le transport des condamnés en est un autre indice. Au sein de cet espace agit une multitude de bâtiments de servitude chargés de compléter l'armement et le chargement des navires avant leur départ pour les colonies. De cette flotte plus ou moins nombreuse à mesure qu'avance le siècle de la révolution industrielle, bien peu d'informations sont disponibles et c'est en tournant les pages de la correspondance portuaire qu'il est parfois possible de collecter une information, une caractéristique, un statut et même un nom ou un tonnage. En 1799, une dépêche ministérielle indique qu'indépendamment des « 20 navires de service au cabotage pour le transport des approvisionnements », des « barques et allèges sont affectées au service du port et de la rade »⁸²³, sans plus de précisions. Utilisant en effet plusieurs types d'embarcations nommées dans les archives « chaloupes », « chaloupes pontées », « canots », « gabares », « chattes », « chasse-marées » mais aussi « goélettes », « goélettes-bricks » et même « remorqueurs », la Marine adopte à partir du Second Empire la « canonnière », véritable bête de somme flottante « qui fait le service de la rade » pour transporter du matériel sur l'île d'Aix, embarque des « passagers libres » et des condamnés sur les bâtiments en attente au mouillage ou encore emmène les officiers sur les îles lors des tournées d'inspection des troupes de Marine⁸²⁴.

822DROIN Dominique, *L'histoire de Rochefort, du Consulat à la fin des Cent-Jours*, La Rochelle, Droin, 2004, p. 319-323. Concernant l'île de Sainte-Hélène et la description des populations qui y vivent sous la Restauration, lire DESGRAVELLES-BÉRAR Julie et LE HÉNAFF Monique (dir.), *op. cit.*, p. 116-120 et p. 144.

823SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E325 – DM du 26 août 1799.

824SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E3-34 – Ordre n° 644 du 26 mars 1871 ; et aussi Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-878 – Note du 18 septembre 1894 ; 2A2-1002 – DM du 6 juin 1903 ; 2A2-1110 – DM du 8 juillet 1913.

D'une manière plus générale, ces embarcations sont alors « affectées aux communications entre le port de Rochefort et la rade de l'île d'Aix »⁸²⁵ comme sont par exemple rattachées, en 1862, au « service du 4^e arrondissement à Rochefort », les canonnières n° 2 et n° 4⁸²⁶.

En parallèle de ses propres unités, l'arsenal recourt aussi au potentiel de transport local, de Saint-Martin-de-Ré à Angoulême, quand ce n'est pas à l'échelle régionale avec Bordeaux et Bayonne. C'est ce dont témoignent les multiples « frais de gabarre », cette dernière petite ou grande, à payer aux « maîtres de gabarre » au tournant du XIX^e siècle. En 1793, 480 livres sont ainsi réglées sur les « fonds coloniaux » pour le fret jusqu'en rade « de madriers, de bois de noyer » dans le cadre du départ des frégates la *Thétis* et *La Pique* pour les Antilles⁸²⁷. En 1814, lorsqu'il s'agit d'embarquer « sur les bâtiments de l'expédition » mouillant au large de l'île d'Aix « le fret », il faut là encore prendre en charge, sur les fonds coloniaux, le transport du « drap (vert) de Lodève » commandé à Bordeaux comme d'ailleurs celui des « 150 mille kilogrammes de chanvres » achetés à Bayonne pour le gréement de la frégate l'*Antigone*⁸²⁸.

Dans les années 1860, ce sont encore des matelots de La Rochelle et de Marans qui sont recherchés pour être, le cas échéant et dans le plus bref délai possible, « déclarés propres au service des bâtiments de servitude seulement » en rade⁸²⁹. Dans son ouvrage sur les bateaux des côtes de France⁸³⁰, François Baudouin illustre abondamment cette « petite marine » constituée encore de chaloupes pontées mais aussi de barques, de lougres, de pataches, de chasses-marée comme ceux de Nantes, de gabares sur le modèle de celles de la Gironde pour le transport des vins, de canots à rames puis à moteur, de sloops à hunier dit de Charente, de cotres de cabotage à la fin du XIX^e siècle en passant par les bateaux à roues à aubes mues à la vapeur des années 1830 aux années 1850, les goélettes-bricks et les *bricks* de 50 tonneaux et enfin, les canonnières et les chalands. Jusqu'au Second Empire, les gabares sont d'ailleurs les navires de servitude les plus nombreux à sortir des cales de l'arsenal – les deux dernières mises à l'eau en 1885 n'étant radiées de la flotte qu'en 1914⁸³¹ – suivie des chaloupes pontées. Pouvant être vus comme les éléments représentatifs de la flottille de la mer des pertuis de la Révolution à la Belle Époque, la liste des onze bâtiments de servitude encore rattachés au port

825SHDMR, Inscription maritime (Ordres), 7P2-2 – « Dispositions proposées par le Directeur des Mouvements du Port pour régler les passagers sur les canonnières qui font le service du port à la Rade », le 1^{er} avril 1868 ; « Passagers du port à la rade de l'île d'Aix », le 6 avril 1868.

826SHDMV, Armements (Mouvements), BB5-56 – Canonnière n° 2, 16 chx et Canonnière n° 4, 16 chx, 1862.

827SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-33 – Marché du 20 septembre 1793 ; Commandement de la Marine (Bureau des ports), 1A89 – DM n° 537 du 24 avril 1795 avec état pour présenter les bâtiments attachés à la Division de la frégate *La Pique* partie de l'île d'Aix pour la Guadeloupe le 23 avril 1794.

828SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2E1-71 – DM n° 71 du 15 novembre 1814.

829SHDMR, Inscription maritime (Commissaire général), 6P2-2 – DM n° 46 du 8 septembre 1862.

830BAUDOUIN François, *Bateaux des côtes de France*, Grenoble, Éditions des 4 seigneurs, 1975.

831PIERRE Joël, *op. cit.*, p. 60. Sont ainsi mises à l'eau à l'arsenal 22 gabares, de 1812 à 1885 ; et 7 chaloupes pontées, de 1853 à 1860.

de Rochefort en 1910 montre cependant qu'à la veille de la Première Guerre mondiale, la canonnière a laissé place à la vedette n° 1, n° 6 et n° 7 et que le « remorqueur de Bordeaux », deux numérotés 4 et 5, servent autant à tirer les bateaux qu'à transporter des liquides, à l'instar de l'ex-sous-marin le *Plongeur* devenu une citerne flottante à vapeur de 150 tonnes⁸³².

Dans la grande majorité des cas, le tonnage de ces unités nous échappe, les autorités ne semblant pas juger utile de livrer cette indication. Suivant les dénominations employées, l'ensemble n'apparaît pas uniforme, avec un seuil pouvant être placé à 25 tonneaux, voire 20 seulement pour les petites unités destinées aux liaisons entre l'arsenal et les navires en rade notamment et un plafond à 150 tonneaux pour celles pourvoyeuses de l'approvisionnement des plus grosses quantités de produits comme par exemple l'eau potable. Effectué dans les archives de l'inscription maritime des quartiers de Rochefort et de La Rochelle-Marans sur la période allant de 1792 à 1910, un sondage extrêmement lacunaire mais permettant toutefois de donner une tendance montre à plusieurs reprises des navires ayant la possibilité de porter 80 à 100 tonneaux, à l'image de l'*Aimable Adélaïde* affrétée à La Rochelle en 1793 « pour le service de la République »⁸³³. En ce qui concerne les flottilles artisanales, Thierry Sauzeau, en s'intéressant aux gens de mer du quartier de Marennes, met en lumière une petite navigation de caboteurs de 20 à 30 tonneaux issus de l'Ancien Régime s'effectuant dans un quadrilatère La Rochelle-Oléron-Seudre-Charente « jusqu'à Saintes »⁸³⁴. Entre 1793 et 1815, dans un contexte de guerre, se partageant entre pêche, commerce et service pour l'État, Oléron, Rochefort et Aix deviennent les principales destinations des bateaux de la flottille de la « mer des Pertuis », tandis que se développe le marché des transporteurs de 50 tonneaux⁸³⁵.

Pour appuyer les chiffres du début du XIX^e siècle tout en prenant en compte l'utilisation exceptionnelle de navires de plus fort tonnage jusqu'à la Belle Époque, les rôles de désarmement de la période 1898-1914 s'avèrent instructifs, car donnant les tonnages des navires utilisés au cabotage pour le compte de Rochefort depuis Saint-Savinien en amont du fleuve jusqu'au sein du quadrilatère de la rade de l'île d'Aix, élargie de La Rochelle à la Seudre. Les petits navires à voiles ou à vapeur comme les goélettes, les canots, les *sloops* ou encore les lougres renommés *dundies*, jaugeant entre 21 tonneaux pour le plus petit *dundee* et 104 tonneaux pour le plus gros, donne ainsi pour la période 1898-1914 un tonnage moyen s'établissant à 46 tonneaux⁸³⁶ ; ce qui est finalement conforme à 4 tonneaux près au tonnage

832SHDMR, Majorité générale (Pontons et bâtiments de servitude), 2D4-5 – « Bâtiments de la Direction des Mouvements du Port », 1910.

833SHDMR, Inscription maritime (Affrètements), 2P19 - « Affrètement du navire l'*Aimable Adélaïde* de La Rochelle du port de 80 à 100 tonneaux, capitaine et propriétaire Étienne Allier », le 15 avril 1793.

834SAUZEAU Thierry, *Les marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, Coll. « Pays d'histoire », 2005, p. 15-16.

835*Ibid.*, p. 22.

836SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-82 à 97 – Année 1898 à 1914, corpus de 47 navires.

moyen que pèse l'ensemble de la flottille des pertuis depuis la fin du XVIII^e siècle. En 1907, avec ses 50 tonneaux, le vieux *sloop* le *Ferret*, lancé à Port-d'Envaux en 1843, offre un exemple type de ce que sont ces « bâtiments de servitude » pris sur la flottille locale et armés « pour faire le transport des marchandises dans la Charente et en mer ». Conduites par ces caboteurs sur les navires de guerre, les approvisionnements sont aussi parfois livrés directement « en rade », comme le montrent certains certificats de livraison portant cette mention, dans le but d'éviter des contretemps fâcheux pour le service colonial en ayant à faire remonter le fleuve aux bateaux jusqu'à l'arsenal pour décharger puis recharger les produits.

Ce convoyage vers la rade, étape importante puisqu'elle permet de mettre les vecteurs en situation de pouvoir partir, donne la possibilité d'observer de plus près le cheminement des produits, des bâtiments de servitude à la cale des navires. Le chargement des cargaisons ne constitue sans doute pas une difficulté puisqu'à aucun moment il n'en est question dans les sources. Les manœuvres de transbordement entre deux bâtiments n'inspirent pas non plus l'iconographie, les œuvres de Louis Garneray, Charles Mercereau ou encore Antoine Morel-Fatio comprises, pourtant références en matière de représentations portuaires au XIX^e siècle et notamment de l'arsenal de Rochefort. Recourir à l'*Encyclopédie Méthodique Marine* des Lumières est donc nécessaire pour comprendre, avec une dose d'imagination, comment les marchandises sont chargées sur les navires à la fin du XVIII^e siècle⁸³⁷ et ce jusqu'au début de la Troisième République au moins, comme sur le croiseur *Jean Bart*. Une fois le bâtiment de servitude positionné « à couple » du navire, les futailles sont hissées le long de sa coque à l'aide d'un « bredindin »⁸³⁸, c'est-à-dire d'un palan à double poulie suspendu à un cordage entre le mât de misaine et le grand mât, dans l'axe du grand panneau. Dans le but de limiter les mouvements latéraux dangereux une fois passé le bastingage, un autre cordage est fixé sur les contenants avec lequel un ou plusieurs hommes agissent à la force de leurs bras. Elles sont ensuite mises en place au « premier plan »⁸³⁹, les futailles de la première rangée et du premier niveau sur les trois superposés étant installées longitudinalement dans la cale du navire. Cette dernière occupe sur les vaisseaux du XIX^e siècle un espace allant de la soute à câble à la proue du navire, où sont disposés les barils d'eau, à la soute aux poudres à la poupe, où sont mises les barriques de vin. Les chargements sont donc longs et mobilisent une main-d'œuvre relativement importante, prise parmi les équipages des navires en rade momentanément requis

837Cité dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 223-224 ; voir la figure 12.

838TALBOT Clément, « L'eau de boisson sur les vaisseaux de guerre de la marine française : stockage, conservation, consommation et enjeux stratégiques (1815-1850) », Mémoire de Master I en Histoire contemporaine, sous la dir. de Patrick Louvier, Université Paul-Valéry – Montpellier III, 2012, p. 13.

839Ibid.

FIGURE 21 – Le *Jean Bart* et ses avitailleurs en rade de l'île d'Aix en 1891.



Source : SHDMR, Construction navales (Plaques de verre), 5G-509 – Croiseur *Jean Bart*.

par les autorités militaires pour le « service intérieur »⁸⁴⁰, ou constituée de « journaliers » embauchés pour l'occasion mais rarement cependant, puisque des marins employés au port

⁸⁴⁰SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-8 – « Rapport sur les opérations effectuées [...] pendant l'année 1830 et améliorations dont sont susceptibles les services qui en dépendent », le 21 mai 1831.

sont censés être constamment disponibles pour pouvoir effectuer ce type de manutention, comme le montre par exemple l'« *État numérique des marins embarqués sur la cayenne et les bâtiments de servitude susceptibles d'être commandés pour le service de la Flotte* » ; soit 1 quartier-maître, 105 matelots « au-dessous de 30 ans d'âge » et 10 novices du port de Rochefort répartis sur 5 chattes, 3 chasse-marées, 4 goélettes, 2 citernes, 4 gabares, 1 chaloupe, 1 stationnaire ainsi que sur la « *cayenne le Joubert* »⁸⁴¹.

FIGURE 22 – L'arrivée d'un transport de troupes dans un port du Tonkin en 1910.



Source : SHDMR, Documents iconographique (Photographies), 19S1-5 – « Tonkin ».

Entre la mise en rade et le départ, les délais montrent que les opérations de chargement restent plutôt lentes jusqu'au début de la Troisième République. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, en ce qui concerne les gabares, David Plouviez donne une fourchette de trois à sept jours pour leur déchargement à Rochefort⁸⁴², temps de manutention qui paraît encore tout à fait valable à la fin de la Monarchie de Juillet. Avec l'apparition des embarcations à vapeur puis des systèmes de grues électriques, la question reste ouverte à partir du Second Empire et

841SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-21 – « État numérique des marins embarqués sur la cayenne et les bâtiments de servitude susceptibles d'être commandés pour le service de la Flotte », 1830.

842PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 439.

surtout entre 1880 et 1914, même s'il est logiquement possible d'imaginer un abaissement significatif du temps moyen de chargement et de déchargement des navires au mouillage.

Si le navire pris en photo en Indochine à la Belle Époque n'est pas le *Jean Bart* – ce bâtiment rochefortais et ses matelots ayant effectivement servi en Extrême-Orient entre 1899 et 1902⁸⁴³ – il donne néanmoins un aperçu d'un des moyens latéraux utilisés pour permettre le chargement ou le déchargement des produits en rade de l'île d'Aix comme dans les fleuves des colonies. Y est en effet visible, tenu par un marin, un palan de chargement/déchargement.

À l'intérieur de la cale, une grande attention est accordée à la disposition des produits conditionnés, suivant un plan d'arrimage déterminé à l'avance en fonction des caractéristiques du bâtiment mais aussi de l'encombrement, de la nature et du poids des cargaisons mises à bord. À l'instar des rares documents de ce type conservés pour le XVIII^e siècle⁸⁴⁴, si aucun plan d'arrimage n'a été retrouvé dans les fonds dépouillés à ce sujet, le procès-verbal de visite de la *Salamandre*⁸⁴⁵, corvette de charge aménagée et armée en 1822, donne toutefois un aperçu descriptif de la manière de disposer les cales pour accueillir une cargaison. Une cambuse est ainsi créée entre la cloison du carré des officiers et le panneau de la « cale au vin », tandis que le Magasin général du bord où sont établis quatre rangs de tiroirs est disposé en travers du faux-pont. Enfin, dans la cale, les « soutes à biscuit, à légumes, etc. » et la « cale au vin » sont installées de manière à ce que soit accessible le « plafond volant » formant une soute supplémentaire qui communique par un panneau ouvert dans le carré des officiers. Au-dessus du lest, de la fosse aux câbles à la cloison des soutes, les futailles, peuvent ainsi être superposées en plusieurs plans et disposées effectivement dans le sens de la longueur.

Le calage de l'ensemble, soit l'« arrimage », est assuré par divers matériaux, branches, bûches de bois taillées, fagots de petit bois, grosse paille, matériaux pondéreux comme des tuiles ou des ardoises⁸⁴⁶ et ce jusqu'au début du XIX^e siècle ; ou encore, jusqu'au Second Empire, grâce à un lest de pierre constitué de gravats aplanis voire de canons désaffectés⁸⁴⁷. Enfin, le remplissage des soutes est effectué par les « matelots caliers » à l'aide d'un long tuyau en toile serrée, maintenu en place au travers du navire par des barres de cabestan lui servant de guide du pont jusqu'à la cale⁸⁴⁸. Dans les années 1880, ces tuyaux de remplissage ne semblent d'ailleurs plus être fabriqués avec de la toile mais uniquement en caoutchouc,

843SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM du 13 décembre 1902. Le croiseur *Jean Bart* s'échoue le 11 février 1907 sur les côtes sahariennes, à moins de 150 kilomètres au nord du fameux banc d'Arguin, banc de sable au large du Sénégal sur lequel s'est échoué la *Méduse*, près d'un siècle plus tôt.

844MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 225.

845SHDMR, Construction navale (Marchés), 2G1-23 – « Procès-verbal de visite des emménagements et de l'armement de la corvette de charge la Salamandre armée de 26 caronades de 24 », le 28 février 1822.

846MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 225.

847TALBOT Clément, *op. cit.*, p. 13.

848Ibid., p. 15.

comme ceux destinés au *Laboureur* à Dakar pour effectuer le transbordement des liquides⁸⁴⁹.

À partir des années 1840 cependant, l'apparition de la machine à vapeur modifie quelque peu les aménagements intérieurs, à l'image de ceux du *Montézuma*⁸⁵⁰. Commandé par la Marine, faisant partie du groupe des quatre paquebots transatlantiques construits à Rochefort dans le but de rallier les Amériques et les Antilles depuis le port de guerre sans passer par les vapeurs anglais, celui-ci comme les trois autres sont finalement transformés en frégates qui, une fois rattachées à Toulon, effectuent des transports en Algérie et au Maroc en 1844-1845. La descente des futailles dans les soutes à l'aide de cordages s'effectue ainsi de part et d'autre du mât de misaine, au travers d'une plate-forme supérieure située au-dessous de la face inférieure des baux du faux-pont, de manière à ce que la cale à vin puisse contenir non seulement « le vin, l'eau-de-vie » mais aussi « les salaisons pour 60 jours de campagne à 200 hommes » tout en gardant de chaque côté l'« espace nécessaire pour les soutes à biscuit et à légumes » et qui, « au nombre de trois de chaque bord », sont « doublées en fer noir et lambrissées suivant l'usage ». Mais le plus important changement concerne alors les « soutes à charbon ». Celles de l'avant, situées à droite et à gauche de la cale à eau et des puits aux câbles-chaînes, communiquent directement avec les soutes alimentaires. Là encore, une plate-forme située au-dessous des baux du faux-pont facilite le versement du charbon dans ces soutes. En ce qui concerne la grande soute au charbon de l'arrière et la « cale aux marchandises », soit « tout l'espace compris depuis la soute aux poudres jusqu'à la grande cloison arrière de la chambre des machines », elles sont desservies par une écoutille, « par un petit panneau affleurant le faux-pont [...] où les domestiques des passagers doivent tendre leurs hamacs » et par trois autres panneaux, un petit et deux grands, en arrière de la grande cloison de la soute à charbon.

En complément des aménagements effectués selon le plan d'arrimage, un système de marques et de numérotation apposées sur les caisses contenant les produits est également utilisé, reporté sur un document reprenant les marques apposées, la nature du contenant et celle du contenu ainsi que la colonie ou l'aire coloniale de destination. Cette procédure est illustrée par les avis détaillés adressés au Préfet maritime par le ministre à l'occasion, par exemple, en 1841, de l'envoi d'« une caisse marquée SNG notée 245 contenant des habillements d'uniforme et des armes [...] » à embarquer sur la canonnière-brick la *Vigie* pour le Sénégal⁸⁵¹. En 1844, le regroupement des caisses devant être chargées sur la frégate la

849SHDMR, Commandement de la Marine, (Approvisionnements), 2A4-148 – DM n° 13 du 20 mars 1882.

850SHDMR, Construction navale (Marchés), 2G1-23 – « Procès-verbal de visite des emménagements et de l'armement du *Montézuma*, paquebot à vapeur portant un appareil moteur de 450 chevaux », le 26 juillet 1844.

851SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-305 – DM n° 12 du 23 juin 1841.

Virginie attendue dans les Établissements français dans l'Océanie est à ce titre exemplaire : une première « *caisse marquée OCN notée 203 [...] contenant des imprimés pour le service de l'administration [...]* » est expédiée de Paris le 14 juin, suivie de « *trois caisses contenant des couleurs [...] qui portent la marque OCN et les numéros 207, 208, 209* », de « *trois caisses notées 211, 212 et 213 [...] contenant des brochures et feuilles périodiques* » et « *des présents pour les chefs des Marquises et Taïti* » ; tandis que l'« *état des objets contenus dans trois caisses marquées OCN notées 214, 215 et 216 adressées à Monsieur le Préfet Maritime à Rochefort et destinées pour l'Océanie* » indique qu'elles contiennent « *des gravures avec cadres, destinés à être donnés en présents, par M. le contre-amiral Hamelin, à la Reine Pomaré [...]* ». Enfin, une dernière caisse « *marquée OCN notée 225 et contenant des drapeaux en soie et des étoffes de coton pour drapeaux* » part de Paris par la diligence des Messageries Royales le 16 juillet, complétant ainsi quelques jours plus tard la cargaison des marchandises destinées d'une part au gouverneur et d'autre part à la souveraine tahitienne⁸⁵².

Le chargement d'un navire, qu'il soit de commerce ou de guerre, s'apparente donc à un jeu de construction minutieux, d'autant que les irrégularités de la coque obligent à utiliser du « bois d'arrimage » et, à fond de cale, des cailloux et des graviers pour « engraver »⁸⁵³, soit caler les contenants afin d'éviter tout mouvement brusque pouvant s'avérer dévastateur au chargement comme au navire. Ce problème est en effet rencontré en 1885, par exemple, lorsque des « détériorations, des bris et déficits » sont constatés à Tahiti, dans le matériel expédié de France par le vapeur de la CGT, *Le Havre*. Après enquête, c'est « *le mauvais arrimage [...] fait à bord* » qui semble être en partie à l'origine des dégâts causés à la cargaison, en plus des « nombreuses manutentions des colis » effectuées lors des « *relâches du steamer [...] au Gabon et à la Nouvelle-Calédonie* »⁸⁵⁴.

Enfin, intervient aussi à ce moment de la préparation du bâtiment le chargement des divers effets appartenant à des « citoyens » et aux « particuliers », dont le passage a été accordé par le ministre. En 1795 par exemple, le major général à Rochefort demande au ministre de la Marine et des Colonies à ce que soit édicté un nouveau règlement afin de faire cesser les abus, quand il apprend qu'« *à bord de tous les bâtiments, chaque citoyen embarque un coffre, ce qui encombre considérablement toutes les frégates, corvettes et avisos, et qui ôte autant le logement des équipages que cela nuit à l'entretien de la propreté* »⁸⁵⁵. Bien plus tard, en 1877, le cas du *Navarin* partant pour la Nouvelle-Calédonie peut également donner un ordre d'idée

852SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-323 – DM n° 13, n° 15, n° 16, n° 17 et n° 18 des 14 juin et 6, 9 et 16 juillet 1844.

853TALBOT Clément, *op. cit.*, p. 13-14.

854SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-151 – DM n° 100 du 25 juin 1885.

855SHDMR, Majorité générale (Commission de la Marine et des Colonies), 1D2-1 – Lettre du 8 janvier 1795.

du volume que peuvent occuper ces cargaisons privées, réduites à dessein. Sur les 400 tonneaux embarqués⁸⁵⁶, en prenant comme unité de mesure la barrique bordelaise de 225, le volume du fret finalement autorisé au conducteur des Ponts et Chaussées M. Magnac, à sa femme et à son enfant monte à 1 200 kilos, mobilier inclus mis en dépôt à l'arsenal⁸⁵⁷ ; pour un équivalent d'un peu moins de 6 tonneaux, soit seulement 1,5 % du volume total embarqué.

Charger les cargaisons signifie aussi embarquer les différents passagers dont la traversée a été décidée ou autorisée plus tôt par le ministre. Arrivent alors à cet instant, en fonction des époques, des périodes et des circonstances, de Ré, d'Oléron, d'Aix, de Madame, de Port-des-Barques et bien sûr de Rochefort les canots, chaloupes, gabares ou canonnières transportant ceux qui doivent se rendre aux colonies. Avec leur arrivée, c'est l'étape de la préparation des bâtiments qui arrive à son terme, de même lorsque sont remis à bord les « paquets ministériels », rangés « *dans un sac de toile ficelé et cacheté* »⁸⁵⁸. Le contenu de ceux-ci, dont la correspondance officielle et diplomatique fait partie, justifie une attention de tous les instants à leur égard. Fréquemment mentionnés dans les échanges épistolaires, les paquets constituent en effet un fret de grande valeur. Les commentaires adressés au gouverneur de la Martinique en 1815 le soulignent notamment, après la capture par les Britanniques de la goélette l'*Agile* de Rochefort ayant à son bord les paquets de « dépêches de conséquence » signées par le ministre Decrès⁸⁵⁹. En 1901, lors de l'expédition française organisée dans le cadre du corps expéditionnaire international pour contrer les Boxers chinois, l'envoi, par la poste ferroviaire, de six paquets pour le service colonial du port de Rochefort, indique que les dépêches gouvernementales conservent encore leur caractère éminemment stratégique⁸⁶⁰.

Les officiers des bâtiments reçoivent également plusieurs autres documents, toujours liés à la cargaison et aux passagers. Le premier d'entre eux est le procès-verbal de chargement établi en deux exemplaires, l'un pour le préfet, l'autre destiné au gouverneur de la colonie ravitaillée, tandis qu'un troisième exemplaire est en même temps adressé aux bureaux parisiens pour qu'une vérification soit effectuée par le ministre. Dans le cadre des procédures de contrôle, ce document, équivalent du « connaissance maritime » des cargos ou cargos mixtes de la Marchande, est particulièrement important, notamment pour constater les erreurs, voire déceler d'éventuelles fraudes. Les officiers se voient également remettre une liste des

856SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-16 – « Le *Navarin*. Dép. Du 13 août 1879 (Mouvement) », présentant le planning des opérations de ce bâtiment effectuées du 29 décembre 1876 au 20 octobre 1877.

857SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-15 – Lettre de demande de M. Magnac, le 1^{er} juillet 1876 ; lettre de réponse du commissaire général, le 2 juillet ; lettre d'autorisation du préfet maritime, le 4 juillet, conformément aux dispositions du règlement du 30 décembre 1873 sur le « magasin destiné aux bagages ».

858SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – DM n° 15 du 2 juillet 1830.

859ANOM, C8 – Martinique, COL C8 A 121 – Lettre du 13 juin 1815 rédigé par le commandant Durand de Linois et adressée au Gouverneur général Pierre de Vaugiraud et copie à Charles Durham sur le même sujet.

860SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-973 – DM n° 51 du 20 juillet 1901.

passagers accueillis à bord indiquant leur nom, condition, et les commodités voire pour certain(e)s les privilèges accordés pour la traversée vers les colonies, « à la table du capitaine » ou de l'« état-major », « à la ration » ou « à la demi-ration », « avec effets » et même « objets mobiliers ». Sont également remis aux officiers les « signaux » ou « pavillons », outils de communication indispensables pour se faire reconnaître des navires de même nationalité, à l'instar de ceux remis aux navires de guerre et de commerce se rendant au Sénégal en 1885⁸⁶¹. Enfin, les cartes des côtes des colonies constituent les derniers documents indispensables pour assurer une navigation sécurisée aux abords de chaque continent. Après le drame de la *Méduse*, des corrections très importantes sont apportées aux cartes du Neptune concernant les mers africaines et celles des Indes⁸⁶². Puis, tout au long du XIX^e siècle et en particulier sous le Second Empire, les cartes hydrographiques sont tenues à jour assez régulièrement, de Terre-Neuve au Dahomey en passant par le Tonkin, Canton ou encore l'île chinoise de Hainan⁸⁶³.

Toutes ces formalités ne concernent pas uniquement les navires appartenant à la Marine. Car s'effectuent aussi en rade de l'île d'Aix, lorsque les navires ne partent pas directement de Bordeaux ou de Nantes, les opérations relatives à l'affrètement des bâtiments de commerce et à leur mise en situation de prendre le fret de Rochefort. Avant d'être officiellement affrétés, les navires sont visités ; cette procédure étant renforcée à partir de 1830 lorsqu'il est signalé que « *les effets militaires [...] expédiés aux troupes qui tiennent garnison dans les colonies éprouvent souvent, pendant la traversée, des avaries telles qu'à leur arrivée ils sont reconnus et déclarés hors de service* »⁸⁶⁴.

Sont également mesurées, avant que le certificat de jauge ne soit dressé, les capacités d'emport devant servir de base au contrat d'affrètement. En 1886, il est par exemple demandé à ce que soit jaugé un navire affrété avant toute prise de décision concernant « *la voie à employer pour l'expédition à Madagascar d'effets destinés à la 3^e Compagnie du Corps des disciplinaires des Colonies, stationné à Diégo-Suarez [...]* », soit « *dix futailles de 250 litres, pesant ensemble 1 292 kilos et encombrant 2 m³ 500* » à faire embarquer soit sur un bâtiment

861SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-151 – DM n° 68 du 25 avril 1885.

862SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 17 et n° 18 des 13 et 26 novembre 1818.

863SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – « Bordereau de cartes et plans adressés à Mr le Préfet maritime, à Rochefort. Nouvelle publication », les 6 mars et 8 juin 1830 ; 2A2-456 – DM n° 12, n° 50, n° 80, n° 117 et n° 163 des 17 janvier, 9 avril, 6 juin, 17 août et 27 décembre 1860. Voir aussi Troupes (Troupes de marine), 1N7 – DM n° 2120 du 7 septembre 1895, pour le corps expéditionnaire du Dahomey. Sur ces questions, lire la thèse de GODET Nathan, *Trois siècles d'histoire des idées et pratiques en sciences et technologies de la mer (1720-2020) : du Dépôt des cartes et plans au Service hydrographique et océanographique de la Marine*, thèse d'Histoire moderne et contemporaine, sous la dir. de Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, en cours.

864SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – DM n° 22 du 31 octobre 1830.

de commerce, soit sur un transport de l'État en attente au port de Toulon⁸⁶⁵. Une fois affrétés, pour que les navires soient mis en état de répondre aux clauses de nolisation, certains bâtiments de commerce se transforment en vrais chantiers de construction flottants sous les coups de hache des charpentiers de marine. En 1886 encore, il est demandé de prendre toutes les dispositions nécessaires sur la *Ville-de-Saint-Nazaire*, affrétée à la Compagnie nantaise de navigation à vapeur pour le transport jusqu'au bague de Nouvelle-Calédonie, « *afin que le chiffre maximum de 300 [condamnés], prévu dans la charte-partie, puisse être atteint* ». Des femmes et leurs enfants étant présents sur la liste des relégués, « *Madame l'Inspectrice générale Dupuy est autorisée à surveiller leur installation à bord du bâtiment* » en voie de réaménagement, à bonne distance des cellules des hommes⁸⁶⁶. Si jusqu'à la Monarchie de Juillet les travaux sont en règle générale à la charge de l'armateur, il semble n'en être plus de même sous la Troisième République puisque la Marine, dans le cas évoqué plus haut, prend en charge à hauteur de 10 000 F les modifications à effectuer sur le *steamer*. L'intérêt de ce type de navire à grande capacité d'emport pour le service colonial, tant en termes de transport de condamnés que de troupes et de produits, explique facilement cette mainmise ministérielle.

Pour les navires de l'État comme pour les bâtiments de commerce, la rade de l'île d'Aix est donc un espace d'attente. Pour ceux affrétés à l'occasion afin de former des convois coloniaux, en particulier sous la Révolution⁸⁶⁷, la rade, utilisée comme lieu de rassemblement et de retour dès la fin du règne de Louis XIV⁸⁶⁸, conserve cette fonction jusqu'aux années 1810 puisque à cette période, la stratégie maritime française repose encore essentiellement sur les convois et sur la course, au contraire des Britanniques qui comptent avant tout sur leurs stations navales⁸⁶⁹. En 1809, la destruction par les Anglais, à l'embouchure de la Charente, de la flotte rassemblée en secret pour les Antilles⁸⁷⁰, met un terme à la formation de convois jusqu'en 1815. Si cette « affaire des brûlots » arrive en temps de guerre, les expéditions de la Marine reprennent toutefois dès le retour de la paix, notamment lorsque l'arsenal charentais obtient pour mission de gérer le rassemblement de navires provenant de Bordeaux, de Lorient ou encore de Brest devant emporter du ravitaillement dans les colonies. C'est ainsi le cas en 1818 lorsque Rochefort doit faire « *expédier aux colonies dans le cours de cette année et par des bâtiments du Roi* » des vivres, des médicaments, des imprimés, des objets, des effets d'habillement, des bouches à feu, des munitions de guerre et navales et des fonds pour la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane, Saint-Pierre-et-Miquelon, le Sénégal et l'île Bourbon ;

865SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 42 du 10 juillet 1886.

866SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 283 du 9 octobre 1886.

867ACERRA Martine et MEYER Jean, *Marines et Révolution*, op. cit., p. 151.

868D'après Patrick Villiers, cité dans MARTIN Sébastien, op. cit., p. 227.

869GAINOT Bernard, op. cit., p. 188.

870SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1/1, DM n° 8 confidentielle du 27 octobre 1808.

ravitaillement à prendre sur les stocks qui existent à Rochefort pour le service colonial⁸⁷¹.

En arrivant au terme de ces nombreuses étapes successives, on peut penser que les bâtiments utilisés par la Marine sont prêts à mettre à la voile ou de lancer leur machine à vapeur. Ce n'est toutefois pas toujours le cas, puisque la rade se transforme régulièrement en un espace d'attente tant pour les passagers que pour les marchandises. Cette situation est d'ailleurs souvent évoquée dans la correspondance portuaire, où il est question d'« attendre » ou d'« être en attente » du départ du bateau. Les retards déjà évoqués précédemment contribuent évidemment à provoquer ces situations : navires toujours à l'ancre à cause d'une livraison qui n'arrive pas, levée des équipages qui s'éternise, accompagnement d'un navire affrété qui se fait désirer, passagers dont le statut oblige à les attendre avant l'appareillage. C'est par exemple le cas en 1816 lorsque le départ des navires pour Pondichéry, prêts depuis le 15 avril, est suspendu au-delà du 25 avril car « malgré la nécessité d'un très prompt départ », il faut attendre que « *Madame la comtesse Dupuy, épouse du gouverneur civil des établissements français de l'Inde, mademoiselle sa fille et une femme de chambre qui les accompagne [...] se trouve à bord le plus commodément qu'il sera possible* »⁸⁷². Mais d'autres événements expliquent ces réalités. De 1793 à 1815, la présence des Anglais en est une, imposant d'attendre des conditions favorables pour se faufiler dans les pertuis entre les îles de Ré et d'Oléron⁸⁷³. Si le 7 mai 1814, « *tous les vaisseaux anglais qui étaient employés eu blocus des ports de France dans la Manche ont reçu l'ordre de se réunir dans la rade des Basques pour servir au rembarquement de l'armée britannique qui se trouve maintenant dans le Midi de la France* »⁸⁷⁴ avant de quitter les côtes françaises, la *Royal Navy* revient toutefois dès l'année suivante aux abords de l'île d'Aix et ce jusqu'à la fin des Cent-Jours.

Ce sont cependant les éléments météorologiques qui s'opposent souvent aux départs, particulièrement le vent. Source de propulsion indispensable de la marine à voile jusqu'au Second Empire, l'énergie éolienne s'avère effectivement être un sérieux adversaire pour les bâtiments étant appelé à partir pour les colonies. Sortir des pertuis charentais semble ainsi quasiment impossible lorsque l'orientation des vents ne joue pas en la faveur des mouvements des départs, comme d'ailleurs lorsqu'ils tombent ou au contraire deviennent tempétueux. Outre le manque de vents favorables qui bloque certains appareillages comme celui pour la Louisiane en 1803⁸⁷⁵, ce sont surtout les « coups de vents » qui frappent les matériels autant que les esprits. La tempête de 1838 en est un exemple, avec « un coup de vent de Nord-

871SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 6 du 19 février 1818.

872SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM des 15 et 25 avril 1816 ; et voir l'« État général des passagers destinés à s'embarquer sur les bâtiments de l'expédition de l'Inde », le 4 mai 1816.

873ACERRA Martine et MEYER Jean, *Marines et Révolution, op. cit.*, p. 232.

874SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E1-69 – DM n° 16 du 7 mai 1814.

875ANOM, Amérique (Louisiane), C11/COL C13 A 52 – DM du 3 janvier 1803.

Ouest » qui, entre les 24 et 26 février, provoque des submersions marines de l'île de Ré à Oléron. Elle inflige d'importants dégâts aux navires sortis de ou en construction à l'arsenal comme la frégate la *Gloire*, alors en armement en vue de rallier les Antilles lors de la première intervention française au Mexique⁸⁷⁶. Si après 1860, les tempêtes ne semblent plus être un frein au départ des navires mis à l'ancre au large de la Charente, le mauvais temps de la saison automne-hiver est toutefois un autre problème à prendre en compte, tout comme les heures des marées. En novembre 1898, la date de départ pour Cayenne du vapeur *Calédonie*, fixée au 2 décembre, est ainsi repoussée de quatre jours « *en vue d'éviter les difficultés résultant de l'exécution du mouvement dans ces conditions* », à savoir l'absence des heures de pleine mer en journée et le gros temps pressenti la même semaine compte tenu des conditions météorologiques exécrables d'alors⁸⁷⁷. Avec un embarquement de condamnés à effectuer en rade de l'île d'Aix depuis Saint-Martin-de-Ré au moyen de bâtiments de servitude de Rochefort, le risque est en effet trop grand pour tenter une traversée hors d'une marée de vives-eaux avec des centaines de prisonniers à gérer, dont des anarchistes à surveiller.

Les étapes de la mise en œuvre du service colonial de la Marine à partir du port de Rochefort étant désormais explicitées, les bâtiments s'appêtant à appareiller, les cargaisons et passagers ayant été embarqués, le moment est maintenant venu de déterminer dans quelles mesures les opérations de ce service forment une fonction logistique singulière pour l'arsenal.

2. Assurer le bon déroulement du service colonial

A. Une maîtrise du temps et de l'espace qui se rationalise

Menées selon une méthode semblant être immuable, les opérations décrites précédemment montre qu'il existe pour le service colonial une véritable organisation, fruit d'un processus logistique bien rôdé avec le temps grâce à l'adoption de pratiques destinées à combiner livraison des fournitures, préparation des cargaisons, des navires et des passagers ; ceci afin d'apporter aux colonies un soutien optimal dans les meilleures conditions et délais possibles. Encore quelque peu anachronique au XIX^e siècle, le terme « rationalisation » est pourtant le qualificatif qui s'applique le mieux à l'organisation du service colonial. Si la présentation de ce dernier laisse à penser que sa mise en œuvre repose uniquement sur une simple succession d'étapes améliorées au fil des décennies, la réalité montre qu'il en est tout autrement, au

876SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-10 – « Rochefort. Année 1838. Direction des constructions navales. Travaux d'armements, de désarmement, d'entretien des bâtiments, d'installation d'ateliers », le 27 octobre 1839. Voir aussi JOËL Pierre, *op. cit.*, p. 54, concernant la date précise de la mise à l'eau de cette frégate à Rochefort, soit le 12 décembre 1837 ; pour un armement définitif effectué de janvier à mars 1838.

877SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-933 – DM des 3 et 9 novembre 1898.

regard notamment de son activité quotidienne. Les années 1882-1883 constituent en la matière un exemple permettant de la suivre et d'éclairer fortement la nature du processus logistique du service colonial, comme d'ailleurs d'illustrer les vraies capacités opérationnelles de la Marine.

S'accomplit ainsi la préparation au fil des mois d'une série de trois « contingents » à faire transporter au Sénégal puis au Gabon, selon les objectifs fixés par le ministre de la Marine et des Colonies entre novembre 1881 et janvier 1882⁸⁷⁸. L'étalement des activités tout au long de l'année montre bien l'existence d'un véritable plan de charge décidé au ministère selon la disponibilité des bâtiments, des fournitures, des dates de départs mais aussi des possibilités intrinsèques au port-arsenal comme le stockage des produits, l'accueil des troupes et bien sûr la prise en charge des opérations. Toutes ces exigences illustrent les capacités de Rochefort à accomplir de façon synchronisée les tâches qui lui sont imposées et donc de maîtriser de manière rationnelle le temps et l'espace. Les années 1882-1883 semblent cependant être trop parfaites et sans dérangements pour pouvoir être prises en tant que période vraiment représentative de ce qui se fait dans le cadre du service colonial à la fin du XIX^e siècle.

L'observation d'une année de guerre coloniale, comme c'est le cas en 1895 à Madagascar lors de l'expédition du général Duchesne⁸⁷⁹, donne par exemple à voir une organisation reposant entièrement sur la fiabilité des liaisons ferroviaires avec les villes portuaires et les arsenaux, dépendantes de la combinaison des impondérables liés aux caprices des machines à vapeur ainsi que de l'avancée des préparatifs dans les ports. Rochefort est alors entièrement dépendant de l'important couple Marseille-Toulon, en tête des liaisons maritimes avec Diégo-Suarez, Hanoï et Haïphong pour transporter les troupes de Marine et les disciplinaires coloniaux ainsi que l'ensemble de leurs fournitures⁸⁸⁰. L'influence sur l'organisation logistique est évidente et si le début des opérations peut certes intervenir à tout moment dans l'année, il n'est cependant aucunement à l'abri d'un accident ou d'un retard. Le calendrier n'est alors plus qu'une succession d'objectifs à court terme, selon qu'il faut faire un envoi « immédiatement » ou retarder un autre départ faute de disposer en temps et en heure d'un bâtiment ou des produits à faire expédier. Si tous les envois prévus sont accomplis, ils ne sont toutefois plus le fait de la Marine uniquement, encore moins à partir du seul port de Rochefort.

Au cœur de la relance coloniale républicaine, les capacités de l'arsenal comme du port

878SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 19 du 11 février 1882, faisant suite à la DM n° 163 du 28 octobre 1881.

879FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 268.

880SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-892 – DM n° 121, n° 268 et n° 323 des 25 avril, 17 août 1895 et 30 septembre 1895.

sont en effet largement dépassées par la multiplication des tâches à accomplir simultanément entre la construction navale d'une part, la logistique des produits et des troupes à assurer d'autre part. Dans les années 1880, les nouvelles solutions de transport ayant vu le jour au cours du XIX^e siècle font se multiplier les paramètres à prendre en compte, notamment lorsque doivent être gérés simultanément les horaires de départ des différents bâtiments de transport de passagers et le transit par voie ferrée à travers la France. Autre indice autorisant à parler de logistique au port de Rochefort : l'envoi de prévisions par l'administrateur, le directeur puis le sous-secrétaire d'État aux Colonies⁸⁸¹ au Préfet maritime. Généralement entre octobre et janvier de chaque année, élargi entre septembre et mars au fur et à mesure du XIX^e siècle, elles ont l'aspect de tableaux de cadrage de l'agenda à respecter afin de réaliser le plan de chargement. Ces dépêches énoncent les destinations à desservir, la nature des cargaisons à préparer en conséquence, les types de passagers à embarquer et les bâtiments à mobiliser suivant leur statut.

Prenons un extrait des listes adressées au préfet et commandant de la Marine le 29 octobre 1825, qui comporte justement l'un de ces documents prévisionnels⁸⁸². Sous le titre « *Répartition arrêtée par monsieur le Commandant de la Marine, concernant les troupes passagères qui doivent embarquer sur les bâtiments du commerce destinés pour les colonies ci-après désignés [...]* », d'après les actes d'affrètements passés à Bordeaux ; chaque navire doit effectivement prendre des détachements de troupes désignés dont certains transportés par les trois frégate, brick et goélette de la Division d'Afrique⁸⁸³, comme suit :

« *Pour la Martinique.*

Sur le Martiniquais { Détachement du 57^e rég^t arrivé sur la Moselle

{ Détachement de la 2^e comp^{ie} du 1^{er} rég^t d'art^{ie} à pied

Sur le Bordelais { Détachement du 49^e rég^t d'inf^{te} arrivé sur la Flore

{ Détachement de la 6^e comp^{ie} du 1^{er} rég^t d'art^{ie} à pied

{ Blanchisseuse

Sur la Grande-Terre { Détachement du 57^e rég^t d'inf^{te} de ligne

{ Détachement du 49^e rég^t d'inf^{te} de ligne

{ Détachement de la 2^e comp^{ie} du 1^{er} rég^t d'art^{ie} à pied

881 Voir les organigrammes concernant l'administration centrale de la Marine, dans ZANCO Jean-Philippe (dir.), *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, Éditions SPM, Coll. « Kronos », p. 50 et p. 75.

882 SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N4 - « État des troupes passagères qui doivent s'embarquer sur les bâtiments du commerce ci-après désignés, d'après les actes d'affrètement passés à Bordeaux par Monsieur le Commissaire Général de la Marine », le 29 octobre 1825.

883 SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N4 - « Répartition arrêtée par monsieur le Commandant de la Marine, concernant les troupes passagères qui doivent embarquer sur les bâtiments du commerce destinés pour les colonies ci-après désignés [...]. Pour extrait conforme, à Rochefort, le 29 octobre 1825 ».

{ Détachement de la 1^{re} comp^{ie} d'ouv^{ers} d'art^{ie}

{ Ouvrier porté comme domestique

Pour la Guadeloupe.

Sur l'Alcide { Détachement du 51^e rég^t d'inf^{te} de ligne

{ Détachement de la 6^e comp^{ie} du 1^{er} rég^t d'art^{ie} à pied

{ Une blanchisseuse et son enfant

Sur le Henry { Détachement du 51^e rég^t d'inf^{te} de ligne

{ Blanchisseuses

Sur l'Anne-Marie { Détachement du 51^e rég^t d'inf^{te} de ligne

{ Blanchisseuse

Sur le Ferdinand-Adolphe { Détachement du 51^e rég^t d'inf^{te} de ligne

{ Blanchisseuse

{ Sapeur au 48^e rég^t d'inf^{te}

{ 2^e comp^{ie} du 2^e rég^t d'art^{ie} à pied

{ Blanchisseuse

{ Détachements des 2^e et 10^e comp^{ies} d'ouv^{ers} d'art^{ie}

{ Une blanchisseuse et, pour mémoire, son fils âgé de 2 ans

Pour Cayenne.

Sur la Caroline { Détachement du 16^e rég^t d'inf^{te} légère

{ Détachement de la 2^e comp^{ie} du 3^e rég^t d'art^{ie} à pied

{ Domestiques

Pour le Sénégal.

Sur l'Habitant-du-Moule { Détachement du 16^e rég^t d'inf^{te} légère

{ Détachement de la 2^e comp^{ie} du 3^e rég^t d'art^{ie} à pied

Navires qui ont reçu de la Direction des subsistances de la Marine les vivres nécessaires pour le transport des troupes passagères destinées pour les colonies [pour l'année 1826] ».

Suivant une telle dépêche ministérielle, les autorités de l'arsenal n'ont alors plus qu'à dérouler les opérations sous la surveillance attentive des bureaux parisiens. Jusqu'à la Troisième République, le même type de document continue d'exister, livraisons de vivres, arrivées des soldats et nombre de passagers à transporter inclus. En 1886, l'amiral-préfet de Rochefort est ainsi autorisé, sur la seule demande du directeur du dépôt de Saint-Martin-de-Ré, à faire délivrer en sus les « trousseaux réglementaires » pour 78 internés et à sélectionner « 150 condamnés européens ouvriers d'art » demandés par le gouverneur de la Guyane⁸⁸⁴. La maîtrise du temps et de l'espace par la Marine s'aperçoit au travers de ces prévisions, indices

884SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 291 du 19 octobre 1886.

de l'anticipation par les autorités des opérations dans le but de répondre au mieux, par une gestion raisonnable, aux besoins exprimés dans les colonies ; sans pour autant aller au-delà de ce que peut fournir le port de guerre en termes de capacités de mobilisation logistique.

Pour le reste du XIX^e siècle, le schéma paraît rester le même, avec toutefois l'apparition d'un autre document prévisionnel adressé à Rochefort par Paris au sortir du Second Empire : un « calendrier d'opérations », concernant notamment l'exil des prisonniers politiques⁸⁸⁵. Après la guerre de 1870 se multiplient en effet les ordres d'armements de transports de condamnés à effectuer « avec célérité » ou « en tant opportun », selon le calendrier mis en place au fil des dépêches du ministre de la Marine et des Colonies et qui constitue, à la fin, un document rétrospectif à part entière pouvant servir de modèle aux expéditions pénitentiaires ultérieures. Par la suite, l'extension du périmètre colonial à ravitailler accentue la tendance. En effet, au début des années 1880 et alors qu'est relancée la colonisation, le nombre d'envois à effectuer augmente d'une manière considérable, nécessitant une remobilisation de Rochefort comparable à celle du Second Empire. La préparation des transports s'effectuant en parallèle du reste des activités de l'arsenal, la planification s'avère par conséquent indispensable pour gérer à la fois le problème de l'étroitesse de la Charente confrontée à l'augmentation du trafic commercial en direction de Tonnay-Charente, ainsi que les navires qui font escale dans la rade de l'île d'Aix pour embarquer condamnés et matériels avant de poursuivre vers Bordeaux puis les outremer.

Arrivé en 1899, au lendemain de la crise de Fachoda, il n'est toutefois plus question que de 12 départs à dates fixées à l'avance, dont 11 sont des passages par paquebot avec places réservées pour les voyageurs et le fret. En outre, le changement de statut de Rochefort au cours de la décennie 1890 – pendant laquelle pas loin de 15 000 soldats transitent par Rochefort au plus fort des opérations coloniales entre l'Afrique et l'Asie notamment, en 1895 – marque l'une des dernières évolutions. Dépossédé de son rôle de port d'embarquement des troupes et du ravitaillement, Rochefort-sur-Mer n'agit plus qu'en simple carrefour militaire, à savoir comme centre de regroupement des hommes et des produits pour le centre et le sud de l'ouest de la France, au sein d'un réseau logistique externalisé au Havre, à Brest, à Saint-Nazaire, à Nantes, à Bordeaux, à Marseille et à Toulon et dans une certaine mesure dans les ports anglo-saxons. Le ministère cesse alors de transmettre à l'arsenal charentais un récapitulatif de l'ensemble des armements du pays effectués pour les colonies.

Or, pendant la majeure partie du XIX^e siècle, avec ou sans impératifs à tenir, le service colonial demeure soumis, lors des opérations de préparation des envois, à des retards certains, même si le premier avis concernant l'affaire qui va suivre indique d'abord le contraire en 885SHDMR, Services administratifs (Colonies) , 2E4-15 – Voir l'*Orne*, le *Var*, le *Rhin*, la *Néréide*, le *Finistère*.

1885⁸⁸⁶. Durant l'automne de cette année, en effet, les allongements de délais surgissant à chaque étape de la préparation et du transport des fournitures constitue un exemple concret de retard qui influe sur les prises de décisions des fonctionnaires de l'arsenal, qui décident de transmettre de fausses informations au Préfet maritime pour cacher les problèmes. Supposément embarqués sur un paquebot des *Messageries Maritimes* parti de Bordeaux le 20 octobre et attendu à Montévidéo le 16 novembre, les « 10 colis pesant 1 181 kilos » contenant des rechanges et des approvisionnements pour le *Dumont d'Urville*, aviso appartenant à la division navale de l'Atlantique-Sud et qui, parti de Côte-d'Ivoire, s'est rendu à la Plata, sont tout simplement restés en gare de Rochefort. Si, au premier abord, « *il y a là évidemment une lourde faute qui a été commise au port de Rochefort, ou plutôt au détail des approvisionnements* »⁸⁸⁷, qui a sciemment laissé le matériel sur place près de la ligne de chemin de fer, les explications fournies par le commissaire général de la Marine montrent qu'il est loin d'être le seul responsable dans cette affaire. Le cas est d'autant plus concret que, dans l'intervalle, le second contingent de matériel expédié le 12 novembre de Rochefort n'est pas arrivé à Bordeaux le 20 à cause du retard pris par le train lors de son trajet et n'a donc pu être embarqué sur le paquebot partant le même jour pour Montévidéo. Cet incident oblige alors la Marine à faire stocker les colis de ravitaillement au port de commerce pour pouvoir les faire charger sur le paquebot du 5 décembre. Du retard de fourniture des 150 fûts métalliques commandés en juin 1885 pour le transport de l'« *huile d'olive pour graissage* » à destination des dépôts d'outre-mer en passant par l'avarie de l'usine de fabrication du matériel qui « *a occasionné un mois de chômage* »⁸⁸⁸, c'est alors toute la chaîne logistique qui déraile.

Pour comprendre les ressorts du fonctionnement de la base navale, militaire et logistique rochefortaise, circonscrire la nature des difficultés auxquelles elle se retrouve confrontée est indispensable. Ainsi, de l'énumération des différents retards préjudiciables répertoriés dans la documentation, quatre grands motifs peuvent être extraits comme étant ceux qui sont les plus souvent rencontrés. De la Restauration au début de la Troisième République, l'importance des travaux à effectuer sur les bâtiments de transport est le premier motif. Notamment lorsqu'il s'agit d'amener à bon port en Inde, en Guyane ou encore en Nouvelle-Calédonie, et ce en un seul voyage, fonctionnaires civils et militaires, familles avec enfants et domestiques, soldats équipés, condamné(e)s et les produits en tout genre attendus dans les colonies à ravitailler.

Les lenteurs de livraison forment sans aucun doute une autre grande cause de perturbation des opérations. Les retards de fourniture à l'arsenal des effets d'habillement attendus pour le

886SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-151 – Lettre du 6 novembre 1885.

887SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-151 – Lettre du 14 novembre 1885.

888SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-151 – Lettre du 24 novembre 1885.

service colonial sont les plus fréquents, comme c'est le cas en 1882, 1884 ou encore 1886⁸⁸⁹. Si les vivres semblent peu touchées par ce phénomène, les combustibles pour les navires y sont au contraire très sensibles à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle. Par exemple, au printemps et à l'été 1874, lorsque les ouvriers mineurs se mettent en grève à Cardiff pendant plusieurs semaines et que la coupure de l'approvisionnement en charbon qui en résulte empêche l'armement complet des navires en rade de l'île d'Aix devant partir en outre-mer⁸⁹⁰. Récurrent, ce type d'incident demeure habituel depuis la fin du XVIII^e siècle.

Au-delà de la perturbation par la *Royal Navy* des mouvements de navires en rivière et dans la rade lors des guerres de la Révolution et de l'Empire, c'est la situation géopolitique qui, soumise au bon vouloir des Britanniques et de leurs alliés en 1814 puis à partir de la seconde moitié de l'année 1815, provoque parfois des sueurs froides aux autorités de la Marine. Elle peut être ainsi vue comme la quatrième source de retard des opérations. La séquence de la restitution des colonies au début de la Restauration est à cet égard éloquente car bien compliquée pour Rochefort. Peu avant le retour de l'Empereur sur le continent, le « *retard extraordinaire apporté par les Anglais* » à la remise des colonies de la Martinique et de la Guadeloupe⁸⁹¹ font craindre à l'arsenal des problèmes qui, s'ajoutant à la période particulière des Cent-Jours qui s'ensuit, se répercutent en effet négativement, en termes de difficultés d'organisation, sur les expéditions des Antilles et du Sénégal qui ont finalement lieu en 1816. D'ailleurs, en juin de cette année-là, ordonnant l'accélération des opérations pour rattraper le retard accumulé après des mois d'attente et de tergiversations, demandant au Préfet maritime de lui faire remonter rapidement les « *difficultés qui pourraient se présenter* », le ministre de la Marine et des Colonies fait prendre « *des dispositions pour que rien [...] n'arrête le départ des expéditions* », les troupes ne devant « *être embarquées qu'au dernier moment* »⁸⁹².

Enfin, si au tournant du XIX^e siècle les conditions météorologiques contribuent encore de temps à autre à retarder les opérations du fait des fréquents « vents contraires » soufflant à l'embouchure de la Charente ; ce type d'inconvénient disparaît dès lors que sont rattachés à l'arsenal, dès les années 1840, des remorqueurs à vapeur s'affranchissant du vent. Mais des facteurs inhérents à l'arsenal peuvent néanmoins être avancés pour expliquer les retards. Il est ainsi possible de voir parfois l'interruption des envois du service colonial au profit d'autres activités du port, comme les constructions navales. La Marine réaffecte alors les capacités de production de l'arsenal sur les activités militaires *stricto sensu*, lors des conflits notamment.

889SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 99 et n° 313 des 12 juin et 1^{er} décembre 1882 ; 2A2-724 – DM n° 164 du 3 juin 1884 ; 2A2-773 – DM n° 167 du 21 juin 1886.

890SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-49 – Lettre au commissaire général datée du 15 juin 1874.

891SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-165 – DM n° 12 du 4 février 1815.

892SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 19 du 8 juin 1816.

Les retards répertoriés se répercutent sans aucun doute sur la gestion du temps et des préparations pour les expéditions, faisant passer la durée de celles-ci, entre l'ordre d'envoi et l'appareillage d'un navire chargé du transport, d'un délai moyen de 1 mois à parfois près de 6 mois. En temps de guerre, cette fourchette est cependant à prendre avec du recul, tant les conflits peuvent provoquer des situations contradictoires, à l'image de la rapidité avec laquelle est chargé le transport-écurie la *Garonne* destiné au Mexique *via* les Antilles en 1867. Arrivé en rade le 19 décembre 1866, le navire remonte la Charente immédiatement à la faveur d'une grande marée pour arriver à Rochefort dans la soirée. Dès le 24, il quitte l'arsenal pour reprendre sa place au large de l'île d'Aix le 27, malgré deux échouages sur les vases le 3 janvier 1867. Chargé de 105 000 rations de vivres, il appareille pour Fort-de-France afin de rapatrier à Brest, en mouillant à Veracruz, une partie du corps expéditionnaire du Mexique⁸⁹³.

À l'inverse, le temps des guerres coloniales provoque parfois l'allongement de la durée de préparation des expéditions. Dix ans après la *Garonne*, l'armement de l'*Estafette* s'éternise ainsi au fur et à mesure des missions qui lui sont assignées, dans le cadre d'un voyage sans retour en France avant de longues années : service de la station locale à Cayenne puis contre-ordre l'enjoignant de ravitailler d'abord les postes intérieurs au Sénégal dans un contexte de troubles sévères avec des tribus autochtones, nouvelle instruction ordonnant finalement une traversée directe entre Dakar et Cayenne pour emmener le gouverneur attendu dans l'Oyapock, transport de personnel et de matériel au Maroni et enfin chargement d'armes supplémentaires pour rechercher les condamnés évadés du bagne et signalés au Surinam⁸⁹⁴. Une situation qui illustre tout le poids, sur la logistique, des conflits coloniaux, petits ou grands, dans un empire en extension confronté à de multiples problèmes. Si l'arsenal de Rochefort fait constamment face à des difficultés du fait de sa situation fluviale, il n'est pas pour autant incapable de remplir ses missions, comme veulent alors le faire croire certains responsables de la Marine partisans de sa fermeture pour faire faire des économies à l'État⁸⁹⁵.

Ayant pour objectif de pérenniser la mission logistique donnée à l'arsenal de Rochefort, la Marine cherche par conséquent à utiliser l'espace de la meilleure manière. En cela, le service colonial profite de la volonté de la Marine, observée depuis le siècle des Lumières⁸⁹⁶, de réorganiser l'arsenal pour en faire un lieu rationalisé. À cet égard, les départs pour les colonies depuis le port de Rochefort ne cessant pas jusqu'à la Belle Époque, il apparaît que les différentes réorganisations effectuées portent leurs fruits. L'implantation des différentes

893SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-63 – « La *Garonne*. Devis d'armement et de campagne d'un transport-écurie mû par un appareil à vapeur de 250 chevaux [...] », 1867.

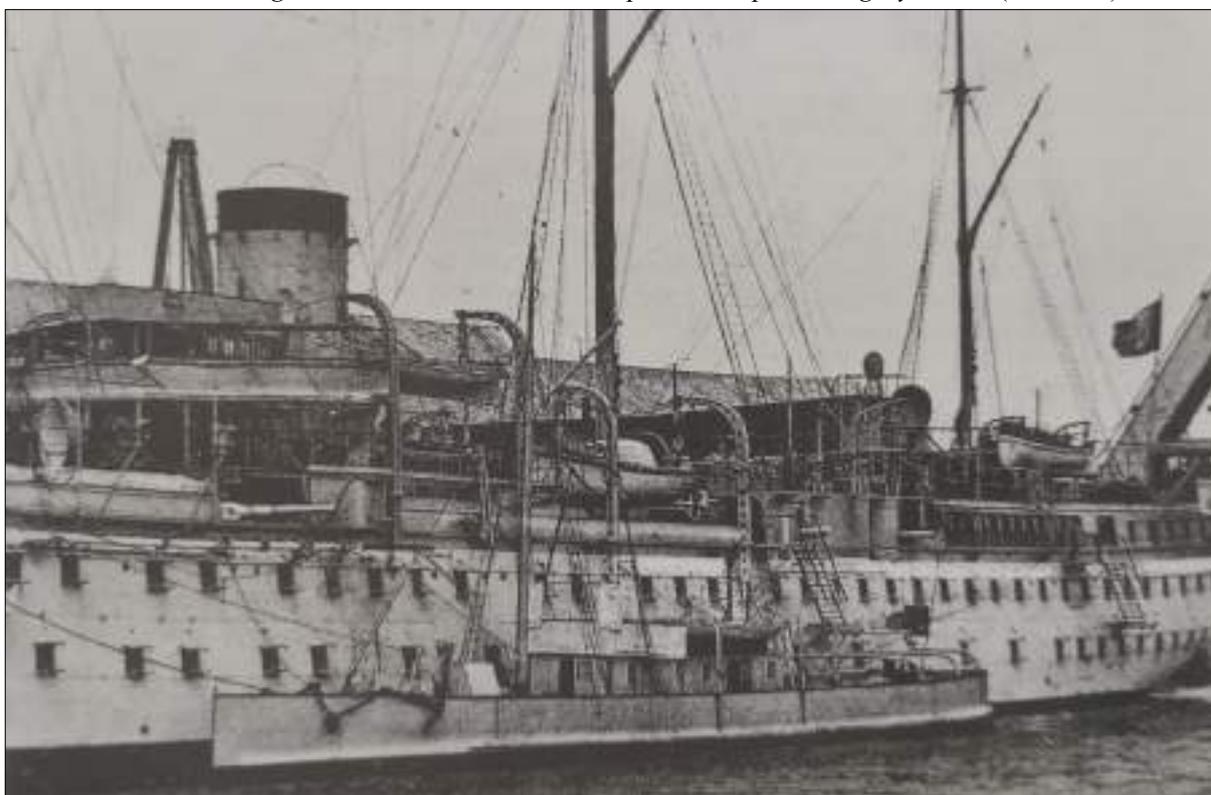
894SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-92 – « L'*Estafette*. Devis d'armement et de campagne d'un aviso à roues mû par un appareil à vapeur de 120 chevaux [...] », 1878.

895NOFFICIAL Sébastien, *op. cit.*, p. 192.

896MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 237.

structures liées au service colonial portent cependant à élargir l'espace de l'arsenal bien au-delà du seul « Rochefort-sur-Mer », puisque son dispositif s'étale du port de guerre à la rade et aux îles encadrant les pertuis. Étudier de plus près ce service particulier permet d'observer précisément l'organisation de la base charentaise et ses fonctions : à Rochefort, la production, le stockage, la construction, l'entretien, l'armement et l'hébergement des troupes ; sur la Charente, l'espace de circulation, d'hivernage des navires, de fin d'armement, notamment pour l'aiguade à Saint-Nazaire-sur-Charente ou par citerne flottante dans la rade. Cette dernière fait ainsi office d'avant-port pour permettre la fin des armements, les chargements et les déchargements, les embarquements et les débarquements, le stockage temporaire dans les îles, l'accueil des troupes supplémentaires, le rassemblement des navires et leur attente.

FIGURE 23 – Le *Plongeur* transformé en citerne, à couple du transport le *Duguay-Trouin* (ex-Tonkin), 1900.



Source : GARIER Gérard, *L'odyssée technique et humaine du sous-marin en France. Tome 1 : du Plongeur (1863) aux Guêpe (1904)*, Bourg-en-Bresse, Marines édition, 1995, p. 17.

Vu de loin, l'espace administré par Rochefort semble quelque peu fragmenté. Mais il est en réalité bien organisé et de plus en plus rationalisé au fil du siècle étudié, ayant comme facteur d'unification premier la multitude de bâtiments de servitude rattachés au service du port ou nolisés à l'occasion. Site à part entière de la base navale, la rade de l'île d'Aix proprement dite, bien qu'éloignée d'une vingtaine de kilomètres des formes de radoub et des magasins, fait partie intégrante de la toile tant logistique qu'administrative mise en place par

difficultés et grâce aux efforts déployés par le service des travaux hydrauliques du port, un espace aquatique à part entière pour l'arsenal, en facilitant la circulation des produits qui lui sont livrés, les mouvements des hommes ainsi que leur stockage et accueil au milieu du marais de Rochefort. De ce point de vue, l'organisation spatiale de l'arsenal donne à voir un espace entièrement adapté à ses activités, suivant le modèle des premiers plans d'aménagement mis en œuvre à partir du milieu des années 1780 – avec notamment la construction hors des murs de l'arsenal de l'hôpital maritime – où chaque zone correspond en effet à une fonction, puisque les circulations continuent de s'effectuer quasi exclusivement par voie d'eau jusqu'à la fin du Second Empire.

Le mouvement de dilatation spatiale engagé de manière organisée au siècle précédent se poursuit donc, allant de Rochefort à la rade, touchant les îles d'Oléron, d'Aix et de Ré ; s'élargissant à La Rochelle au nord et à Bordeaux au sud par l'intermédiaire des dépôts de la Marine, puis toujours plus loin dans l'intérieur des terres, grâce à la mise en place de la ligne de chemin de fer, avec Tonnay-Charente, Saintes, Cognac et Angoulême où est d'ailleurs installée, à Ruelle, une fonderie, qui devient la plus importante de la Marine sous la Restauration. L'externalisation progressive de la majeure partie de la logistique coloniale du port de Rochefort a même pour effet de faire de Bordeaux, de Nantes, de Saint-Nazaire et de Marseille, à l'aube du XX^e siècle, les lieux de stockage principaux de l'arsenal, du fait d'un ravitaillement délégué « *aux chefs du service colonial chargés dans les ports de commerce de la métropole d'assurer l'embarquement* »⁸⁹⁷.

Au sein de cette démarche logistique, l'obtention d'un plan de transport le plus rapide et le plus sûr possible s'avère nécessaire pour assurer le soutien colonial. De fait, cela signifie de gérer au mieux l'espace disponible et de prendre en compte les circonstances de navigation comme les particularités des routes maritimes à travers le monde. En premier lieu, force est de constater que les différentes destinations données aux cargaisons découlent d'une pratique pérenne consistant à choisir les parcours à effectuer en fonction des circonstances mais aussi des ports d'escale se trouvant sur le trajet des navires de transport, au départ de France comme au débouché des routes en Amérique, en Afrique ou en Asie, une fois les océans traversés. Les durées de rotation des bateaux partis de la métropole sont en conséquence très variables. La conservation de plusieurs devis d'armement et de rôles de désarmement dans les archives portuaires rend possible l'observation de ces durées, en s'appuyant notamment sur les dates d'armement et de désarmement des navires de guerre transformés en bâtiments de transport.

Alors qu'au milieu du XVIII^e siècle, une rotation effectuée dans le secteur antillais

897SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N16 – DM n° 88 du 20 janvier 1898.

s'établit à 6 mois environ en moyenne⁸⁹⁸, il faut compter trois fois moins de temps un siècle plus tard, en 1860, pour aller et revenir de la Martinique et de la Guadeloupe⁸⁹⁹. Pour deux aires coloniales atteintes par deux voies opposées, les durées varient de 12 mois en 1857-1858 pour l'avis à vapeur le *Prégent* lorsqu'il part et s'en retourne de Shanghai *via* entre autres Saïgon en contournant l'Afrique⁹⁰⁰, à 10 mois en 1862-1863 pour la frégate à voiles l'*Isis* qui longe la côte du Brésil pour ravitailler Tahiti et la Nouvelle-Calédonie⁹⁰¹. La conception des navires joue aussi beaucoup sur la vitesse puisqu'en 1857 par exemple, le Préfet maritime s'étonne de l'extraordinaire vélocité de la frégate à voiles l'*Alceste* « *qui a battu d'une façon extraordinaire une douzaine de trois-mâts très forts navires* » en faisant l'aller de Brest à Rio de Janeiro en 33 jours puis le retour vers Rochefort en 47 jours en passant par le nord des Açores⁹⁰².

En ce qui concerne l'Afrique de l'Ouest, l'amplitude entre la plus brève et la plus longue rotation est logiquement moindre, avec 45 jours seulement en 1858 pour que l'avis à vapeur le *Renaudin* effectue son aller-retour Rochefort-Gorée et moins de 2 mois en 1861 pour que les voiles de l'*Isis* lui permettent de faire sa rotation entre la rade de l'île d'Aix et Saint-Louis-du-Sénégal⁹⁰³. La durée moyenne de navigation s'établit ainsi à 1 mois et demi environ, durée à laquelle peuvent être ajoutées des variations de 1 à 2 mois selon que les bâtiments utilisés font escale ou non dans les possessions de la côte occidentale africaine. Quatre décennies plus tard, la même étude pratiquée cette fois sur les rôles de désarmement des navires de commerce au long cours disponibles pour les années 1898-1914⁹⁰⁴, aboutit à des ordres de grandeur très similaires, notamment en ce qui concerne les rotations entre Rochefort et Dakar, où il faut par exemple compter deux mois en tout et pour tout pour l'armement, l'aller-retour et le désarmement du vapeur le *Vigilant* en 1901, par exemple⁹⁰⁵. Ainsi, en plus de l'influence de la guerre et des conditions météorologiques, ces variations montrent combien les choix de navigation et donc la connaissance des espaces océaniques de la planète influent sur la durée des rotations des navires, sur leur disponibilité et donc sur la logistique coloniale de la Royale.

898MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 236.

899SHDMR, Constructions navales (Armements), 2G2-55 – Devis d'armement n°« 445 *Isis* », 20^e vol., 1849-1869.

900SHDMR, Constructions navales (Armements), 2G2-61 – « Le *Prégent*. Devis de campagne d'un avis à vapeur de 2^e classe mû par un appareil à vapeur de 150 chevaux [...] », le 20 mai 1867.

901SHDMR, Constructions navales (Armements), 2G2-55 – « L'*Isis*. Devis d'armement d'une frégate à voiles, armée en transport », le 6 septembre 1869, 3^e campagne, f° 15.

902SHDMR, Constructions navales (Armements), 2G2-55 – « L'*Alceste*. Devis d'armement et de campagne de la frégate l'*Alceste* », année 1857.

903SHDMR, Constructions navales (Armements), 2G2-59 – « Le *Renaudin*. Devis d'armement et de campagne d'un avis mû par un appareil à vapeur de 150 chevaux [...] », année 1861 ; 2G2-55 – « L'*Isis*. Devis d'armement d'une frégate à voiles, armée en transport », le 6 septembre 1869, 2^e campagne, f° 15.

904SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-82 à 97 – Registres de désarmements de 1898 à 1914.

905SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-85 – Désarmement n° 30, année 1901. Armé le 6 février, désarmé le 7 avril.

Si de la mise en œuvre des plans de transport à l'aménagement de l'espace portuaire de Rochefort, l'étude de l'ensemble des éléments présentés permet de dire que le port-arsenal ne cesse d'optimiser sa fonction logistique, sélectionnant des vecteurs de transport adéquats, pouvant compter sur un espace organisé et réorganisé, comme d'ailleurs sur une politique d'approvisionnement et d'entretien du matériel à l'échelle nationale voire internationale en ce qui concerne les vivres ; qu'en est-il donc de son efficacité réelle ? L'esprit rationnel exprimé à Rochefort à partir du XVIII^e siècle, pleinement mis à profit lors de la période industrielle, conduit en effet à se pencher sur cette question afin de déterminer dans quelle mesure exactement la fonction logistique coloniale de la base charentaise, vis-à-vis notamment des autres arsenaux métropolitains tout comme de la *Royal Navy*, a permis à l'arsenal de perdurer.

B. Optimiser la fonction logistique de l'arsenal

Les sources n'abondant pas en ce qui concerne ce sujet, l'aborder semble donc compliqué. Il est pourtant tout à fait possible de mesurer le degré d'efficacité voire de rendement de l'arsenal, tant en termes de logistique générale que par l'analyse des solutions trouvées par la Marine pour améliorer de la meilleure manière qui soit son dispositif de soutien aux colonies.

Tout au long de la période étudiée, le départ des navires constitue logiquement un premier facteur d'appréciation. Le souci constant de la prévision par la Marine illustre parfaitement bien la recherche d'une organisation efficace pour son réseau d'arsenaux, afin de permettre aux différentes autorités de se concerter en temps et en heure pour répondre aux besoins des colonies dans les meilleures conditions possibles. L'exemple de l'année 1818 est à cet égard instructif, puisqu'elle apparaît comme représentative de cette première moitié du XIX^e siècle au cours de laquelle l'arsenal charentais continue à pleinement exercer sa fonction de base logistique héritée du siècle des Lumières et ce, malgré sa rétrogradation dans la hiérarchie des arsenaux.

De fait, en relation constante avec Brest et Lorient, les prévisions établies pour Rochefort en mars 1817 pour l'année 1818 montrent de prime abord une réelle capacité de la Marine à se projeter dans l'avenir en prenant en compte les possibilités offertes par ses arsenaux. Avec un calendrier d'envois à effectuer sur 12 voire 18 mois et donc étalés sur plusieurs semestres, ce plan d'expéditions suppose un avenir sans nuage aucun. Il prouve ainsi que la Marine garde confiance en ses outils comme d'ailleurs en sa capacité opérationnelle globale.

Toutefois, malgré cet optimisme, le bilan des opérations est à nuancer. Avec un seul départ dans les temps sur les cinq répertoriés et des retards d'un mois et demi à près de quatre mois

pour les autres par rapport aux prévisions initiales, le temps semble plutôt mal géré. Cependant, en se focalisant sur l'effectivité des départs, afin de prendre en compte les limites techniques de la période, les contraintes de la navigation à la voile et l'état de la marine française au sortir des guerres napoléoniennes, l'efficacité du service colonial s'avère au final bien meilleure. Car toutes les expéditions prévues sont, d'une part, finalement assurées mais, d'autre part, elles sont effectuées selon le rythme initialement prévu en mars 1817 même si l'on observe un an de décalage pour Saint-Pierre-et-Miquelon, où les opérations s'étalent jusqu'en mars 1819. De même, les responsables de la Marine ont pleinement conscience de l'existence de nombreux aléas susceptibles de perturber les opérations comme le prouvent les multiples changements intervenus dans les prévisions durant l'automne 1818, soit six à huit mois après le début du processus. Les perturbations et retards constatés au cours des préparatifs sont alors pris en compte, comme d'ailleurs les difficultés à s'arrêter sur le choix des navires en fonction de leur disponibilité. Enfin, ne voulant en aucune manière contrarier l'Angleterre et sa *Royal Navy*, la Marine s'oblige à revoir une dernière fois le plan de transport afin de dérouler un nouveau prévisionnel plus en phase avec la réalité de la situation.

TABLEAU 7 – Prévisions des envois pour l'année 1818 et leur réalisation effective.

	Prévisions pour 1818 en mars 1817	Changements intervenus en 1818	Départ	Écart
Saint-Pierre-et-Miquelon	Flûte la <i>Salamandre</i> . « Dans le plus bref délai possible ».	Flûte l' <i>Expéditive</i> ; en 2 envois : - mi-mars 1818 - mi-août 1818	mi-mars ?	0 ?
Martinique	Gabare la <i>Durance</i> . Frégate la <i>Revanche</i> . « Dans le plus bref délai possible ».	Flûte la <i>Seine</i> . Flûte la <i>Caravane</i> ; en 2 envois : - fin mars 1818 - mi-août 1818	12 mai ?	+ 1,5 mois ?
Guadeloupe	Gabare la <i>Durance</i> . Gabare l' <i>Infatigable</i> . Gabare l' <i>Expéditive</i> . « Dans le plus bref délai possible ».	Flûte la <i>Seine</i> . Gabare la <i>Panthère</i> . Frégate la <i>Néréide</i> ; en 2 envois : - fin mars 1818 - fin septembre 1818	12 mai ?	+ 1,5 mois ?
Guyane	/	Gabare la <i>Gironde</i> . Gabare indéterminée ; en 2 envois : - début mars 1818 - mi-juillet 1818	? ?	? ?
Sénégal	Gabare de 200 tx de Brest. « Dans le plus bref délai possible ».	Gabare la <i>Zélée</i> Gabare la <i>Charente</i> ; en 2 envois : - mi-avril 1818	30 juin	+ 2,5 mois

		- mi-octobre 1818	?	?
Bourbon	Gabarre-écurie l' <i>Alouette</i> . « Dans le plus bref délai possible ».	Naufrage de l' <i>Alouette</i> , remplacement par la <i>Salamandre</i> à Brest. Gabare la <i>Durance</i> . Flûte la <i>Normande</i> ; en 2 envois : - mi-mai 1818 - mi-septembre 1818	? 1 ^{er} janvier	? + 3,5 mois

Source : SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171, 177 et 183 – Dépêches ministérielles.

Ces changements successifs posent toutefois la question de la valeur du document prévisionnel originel adressé à l'arsenal au début du cycle de préparation des expéditions. Il s'agit clairement d'une feuille de route provisoire et non d'un planning d'opérations définitif. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle cependant, lorsque le soutien aux colonies représente une activité courante, si ce n'est quotidienne pour le port de Rochefort, le calendrier – la vapeur aidant – semble être plutôt respecté, comme en 1883, avec au pire 20 jours de retard.

TABLEAU 8 – Prévisions des envois pour l'année 1883 et leur réalisation effective.

	Prévisions pour 1883 en novembre 1882	Changements intervenus dès 1882 et en 1883	Départ	Écart
Sénégal	Aviso le <i>Travailleur</i> . en 3 envois : - 1 ^{er} janvier - 1 ^{er} avril - 1 ^{er} septembre + 2 envois extérieurs : - 15 juin (transport) - 1 ^{er} août (transport)	Paquebot le <i>Condé</i> à Bordeaux. Vapeur le <i>Bonsonge</i> ; en 2 envois : - 1 ^{er} janvier - 1 ^{er} avril - [annulé] + 2 envois extérieurs : - 15 juin (transport de Toulon) - 1 ^{er} août (transport de Toulon)	16 janvier 21 avril ? ?	+ 14 jours + 20 jours ? ?
Gabon	Transport la <i>Seudre</i> . en 2 envois : - 1 ^{er} mai - 5 novembre	Transport la <i>Seudre</i> ; en 2 envois : - 1 ^{er} mai - 5 novembre	15 mai 5 novembre	+ 14 jours 0
Calédonie -Tahiti	Transports à voiles. « Veillez à ce que les contingents de vivres [...] soient intégralement expédiés aux dates qui ont été fixées ».	Transports à voiles, sauf les 15 février et 15 avril fait par un paquebot à vapeur à Bordeaux ; en 6 envois : - 15 décembre 1882 - 15 février 1883 - 15 avril 1883 - 15 juin 1883 - 15 août 1883 - 15 octobre 1883	15 décembre 15 février 15 avril 14 juin 15 août 15 octobre	0 0 0 - 1 jour 0 0

Source : SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-679, 692 et 709 – Dépêches ministérielles.

Entre ces deux exemples, en s'intéressant aux expéditions impériales du milieu du siècle, pendant les campagnes de Chine et de Cochinchine notamment, il semble que pour la Marine faire des prévisions annuelles devient un exercice bien compliqué voire une illusion dont elle se passe rapidement, les Britanniques dictant d'ailleurs bien souvent le calendrier des opérations lors de l'intervention conjointe franco-anglaise dans le cadre de la Seconde Guerre de l'opium. C'est, par exemple, le cas en mars 1860, sept mois avant le sac du Palais d'Été, lorsque le préfet Lugeol reçoit l'approbation du ministre quant à ses propositions d'envoi, à la Division navale des mers de Chine, des « *rechanges et des effets d'habillement* » qui sont à faire parvenir « *au moment opportun* » à Bordeaux pour les faire embarquer sur un navire du commerce⁹⁰⁶.

À quelques exceptions près, tout ce qui est destiné aux colonies finit toujours par partir à un moment ou à un autre de France, même si c'est avec un retard consécutif aux nombreuses manipulations et transbordements effectués, au moyen d'un bâtiment affrété ou réquisitionné en urgence, par délégation à un sous-traitant dans un port tiers ou directement sur un bâtiment de l'État mis à disposition et que la Marine prend dans un de ses arsenaux. De cette observation, il ressort que la gestion du matériel naval pour le service colonial s'avère efficace. Toutefois, en prenant du recul, il est clairement possible d'apercevoir une corrélation entre activité logistique de l'arsenal et événements outre-mer, notamment au cours des guerres coloniales. Mais pour cela, l'influence réelle des livraisons rochefortaises sur les événements doit être démontrée. Et sauf à être partisan, l'exposé est difficile à faire, du fait notamment de l'existence d'un ensemble de facteurs de causalité allant pêle-mêle de la météorologie au moral des acteurs en passant par la fiabilité des alliés, sans oublier les fortunes de mer.

À cet égard, la destinée de Madagascar illustre bien cette difficulté à faire la part des choses. Fruit de plusieurs décennies d'efforts et d'expéditions depuis les arsenaux métropolitains, la Grande Île est militairement investie par à-coups des années 1820 aux années 1890, sans qu'il ne soit possible de bien mesurer l'implication de la logistique rochefortaise dans les événements conduisant à sa colonisation. Dans la première moitié du XIX^e siècle, le soutien aux commerçants de Madagascar se justifie en particulier par la présence du « carrefour naval » qu'est Bourbon sur la route des Indes⁹⁰⁷, permettant à la Marine d'assurer dans cette partie du monde la protection des voies maritimes entre l'Extrême-Orient et la France.

Dès la fin de la Monarchie de Juillet, la question logistique est englobée dans un concours

906SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 47 du 22 mars 1860.

907SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – DM n° 42 du 2 octobre 1817. Nommé par le roi agent commercial à Madagascar, Sylvain Roux a ainsi l'honneur de manger à la table du commandant.

de circonstances mêlant une implication toujours plus forte des Européens dans les affaires indo-asiatiques, le besoin impérieux d'assurer l'approvisionnement en charbon des dépôts mis en place entre Suez et le Japon, la résistance imprévue de l'armée royale Merina contre la pénétration française et le désir d'éloigner les éléments indésirables de ses troupiers comme de posséder une nouvelle position stratégique face aux Anglais dans l'océan Indien, entre Le Cap et l'île de France devenue Maurice. Les effets de la modernisation dans le milieu du transport maritime permettent également d'accélérer les envois depuis la France, sans pour autant faciliter la conquête de Madagascar, qui n'est « pacifiée » qu'au début du XX^e siècle avec l'aide des troupes de Marine et sous les commandements de Gallieni et de Pennequin⁹⁰⁸.

Le départ des marchandises n'est toutefois pas le seul moment pour mesurer l'efficacité de la logistique mise en place. Elle se base aussi sur la livraison effective et en bon état des produits commandés. Plus précisément, l'état des cargaisons à leur arrivée semble parfois illustrer un niveau d'efficacité plutôt dégradé du processus, comme le montrent les multiples remarques du ministre se faisant le porte-parole des officiers coloniaux qui constatent bien souvent la mauvaise qualité de produits comme les farines ou les textiles. Combien de récriminations concernant des farines retrouvées « pourries », « gâtées » ou « avariées » et qui obligent alors Rochefort, à la fin du XIX^e siècle et modernisation aidant, à passer commande à un manufacturier de Paris pour son arsenal comme d'ailleurs pour Tahiti de « 2 appareils Donny et de 2 microscopes pour l'examen des farines »⁹⁰⁹. Si, en ce qui concerne les farines, les problèmes de fermentation liée à l'humidité expliquent leur pourriture, c'est l'incompétence voire le cynisme qui est cependant la cause de la plupart des plaintes exprimées par les ministères successifs concernant la mauvaise qualité des produits, accessoires, vêtements et uniformes transportés dans les outre-mers. C'est le cas en 1899 par exemple, quand des « effets de grand équipement [...] en mauvais état et déjà vieux » sont réceptionnés par les troupes à Hanoï⁹¹⁰.

Les différents procès-verbaux retrouvés dans les archives portuaires prouvent que les cargaisons font aussi face au problème du « coulage », fait de vols, de casse, notamment en ce qui concerne l'alcool et les armes. Il en va ainsi par exemple du vol de « 18 pots de tafia » par un enseigne de vaisseau en 1800, « mis en arrestation à son retour de la Guadeloupe » mais finalement libéré pour « le remettre en activité de service » aux Antilles⁹¹¹. En 1911, le problème est tel qu'un dossier spécial est ouvert dans le but de prendre de véritables mesures

908 Sur ces questions, voir KLEIN Jean-François, *Pennequin « le sorcier de la pacification »*, op. cit.

909 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 116 et n° 122 des 27 juillet et 3 novembre 1883.

910 SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 441 du 12 avril 1899.

911 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 1A106 – DM du 17 janvier 1800.

contre l'alcoolisme en prévenant en premier lieu le vol d'alcool à l'arsenal et l'introduction des spiritueux tant à bord des navires que dans les casernes, « *y compris la bière dont on fait le plus grand abus* »⁹¹². On peut ainsi légitimement s'interroger sur le taux de perte que relève la Marine dans ses stocks de vin et d'eau-de-vie tout au long du XIX^e siècle.

Outils létaux indispensables au service colonial, les fusils et pistolets font également les frais de manutentionnaires peu soigneux envers les matériels de la Marine. Si les données chiffrées les concernant sont plutôt rares, quelques ordres de grandeur peuvent cependant être exposés. Ainsi, en ce qui concerne les armes individuelles embarquées pour la Guadeloupe en 1796, « *presque tous ces fusils, ballottant dans la cale, sont arrivés cassés ou avariés* » car aucun n'était « *encaissé* »⁹¹³. La perte est donc extrême puisqu'elle représente près de 100 % de la cargaison d'armement, dans un moment où la situation française aux Amériques face aux Anglais s'avère des plus critiques. Plus d'un siècle plus tard, des négligences sont toujours signalées et il est donc rendu compte au ministre que « *toutes les précautions n'étaient pas prises [...], au moment de la mise en caisses d'armes envoyées aux colonies [...] et que des dégradations avaient été constatées lors de l'arrivée de ces armes à destination* »⁹¹⁴.

Il semble cependant que la manipulation des hommes ne doit pas être seule mise en cause, puisque l'entretien du matériel d'emballage à l'arsenal n'est pas toujours des plus soignés, comme l'évoque cette dépêche envoyée au préfet de Rochefort en 1900⁹¹⁵. Après inspection, il est effectivement signalé au ministre que des « *caisses destinées à recevoir les effets de réserve du 3^e Régiment d'infanterie de marine en cas de mobilisation* » sont « *en très mauvais état* » car « *bois en est piqué par les insectes et la plupart de leurs poignées sont tombées* » et qu'en conséquence, « *ces caisses ne pourraient [...], servir au transport des effets qu'elles doivent contenir* ». Entre ces deux dates, les quelques exemples disponibles montrent à chaque fois une détérioration globale des armes embarquées, car s'entrechoquant les unes contre les autres lors du transport en mer : en 1885, « *les explications fournies par le M. le Commissaire général de la Marine à Rochefort et par M. le chef du service de la Marine à Bordeaux, au sujet des détériorations, bris et déficits constatés à Tahiti, dans le matériel expédié de France par le steamer Le Havre [...]* » font aboutir à la conclusion « *que les détériorations constatées dans ce matériel proviennent de nombreuses manutentions des colis, dans les relâches du steamer Le Havre au Gabon et à la Nouvelle-Calédonie, et du mauvais*

912SHDMR, Majorité générale (Équipages de la Flotte), 1D3-237 – DM confidentielle du 8 août 1911.

913SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 1A93 – DM du 7 mai 1796.

914SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N20 – DM n° 94 du 24 janvier 1900.

915SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N20 – DM n° 70 du 17 janvier 1900.

arrimage qui a dû être fait à bord »⁹¹⁶.

L'administration pénitentiaire n'est pas épargnée par le phénomène car en 1897, par exemple, « *la commission qui a présidé, à Saint-Nazaire, à la visite des armes délivrées par vos soins, aux surveillant militaires qui ont accompagné le dernier convoi de condamnés embarqués sur la Calédonie, à destination de la Guyane [...], a constaté que la plupart de ces armes étaient détériorées* ». Une nouvelle procédure administrative plus stricte est par conséquent mise en place, pour « *faire remettre [...], au surveillant le plus gradé [...], un état des armes et munitions et d'effets d'équipement délivrés aux surveillants embarqués ainsi que des caisses destinées à emballer ces mêmes armes lorsqu'elles seront rapportées en France* ». De fait, le contrôle n'est pas seulement limité à l'arsenal fournisseur et au port de départ puisqu'« *à son arrivée dans la colonie, il en fera la remise au capitaine du bâtiment au moyen d'un procès-verbal qui indiquera, s'il y a lieu, les dégradations [...], accompagné de l'état qui lui aura été remis avant son départ de Rochefort* »⁹¹⁷. C'est toute une chaîne logistique spécialisée qui est peu à peu instituée.

À l'instar de l'alcool, les fusils sont, eux aussi, touchés par les vols. Lorsque les Marsouins commencent à être pleinement équipés du Lebel dans le courant des années 1890, plusieurs rapports alertent sur les nombreuses négligences recensées telles que les caisses endommagées et mal marquées donc égarées et surtout la « disparition » des fusils et de leurs munitions. De fait, ces armes étant neuves et indispensables au renouvellement de l'armement des soldats destinés au service colonial, il est demandé à ce que les coupables soient punis « *avec la plus grande sévérité* » pour « *atteinte au matériel militaire de l'État* »⁹¹⁸.

De tels problèmes n'ont de fait rien d'exceptionnel, étant donné les conditions de transport et les techniques d'emballage de cette époque. La récurrence du phénomène de coulage sur toute la période étudiée donne en revanche un indice quant à la limite certaine de l'efficacité de l'arsenal dans le domaine du conditionnement. Notamment dans le cas particulier d'une partie de ses ouvriers, supposément devenus professionnels des emballages depuis la fin du Second Empire. En effet, ceux-ci auraient « *acquis cette spécialité dans des établissements industriels* »⁹¹⁹. Cependant, si l'on dépasse les simples discours officiels, la multiplicité de rapports infirme cette image de la professionnalisation de l'ensemble d'une main-d'œuvre présentée comme qualifiée. Si du début à la fin du XIX^e siècle les mêmes difficultés logistiques se posent sans amélioration notable, il semble néanmoins que, pour l'État, le problème relève plus d'un ordre budgétaire propre à l'armée de la Marine que d'un manque

916SHDMR, Services administratifs (Substances), 2A4-151 – DM n° 25 du 25 juin 1885.

917SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-920 – DM n° 286 du 28 octobre 1897.

918SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N12 – DM du 7 novembre 1895.

919SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A4-134 – DM n° 103 du 18 septembre 1868.

de production manufacturière. Les fusils et revolvers, quand ils sont perdus, volés ou cassés, sont ainsi rapidement réparés dans les établissements dédiés ou directement remplacés par l'industrie de l'armement, quand ils ne sont pas tout simplement cédés par le ministère de la Guerre à leurs collègues de la Marine, en particulier lorsqu'il s'agit d'équiper les troupes de Marine puis coloniales avant leur départ⁹²⁰. Suite à leur passage au ministère de la Guerre, c'est ensuite à celui-ci de gérer ces questions.

Par ailleurs, l'efficacité de la Marine se mesure à l'aune de l'existence d'un ensemble cohérent de documents de suivi et de contrôle qu'elle crée et met parfois à jour, outils d'administration issus du siècle des Lumières et toujours en vigueur à l'aube de la Belle Époque, comme nous l'avons vu plus haut. Ainsi, à chaque étape du service colonial, la Marine use de « registres », « procès-verbaux », « devis », « états » ou « bordereaux » pour autoriser un suivi rigoureux des bâtiments et des marchandises par ses écrivains ou ses garde-magasins, qui enregistrent les entrées et les sorties des produits stockés à l'arsenal ou dans des ports tiers, conformément à l'Ordonnance de 1689⁹²¹. Les « états » font ainsi office de registre des stocks, dont le préfet transmet une copie à l'attention du ministre pour donner à ce dernier une vision précise de la « situation des magasins ». Les produits commandés sont aussi vérifiés lors de leur réception, ce qu'illustrent parfaitement les procès-verbaux dressés à l'occasion d'un envoi de matériel au Sénégal en 1886, constatant les « *différences en plus et en moins reconnues dans un envoi de matériel à Saint-Louis* » ainsi que « *le bon état de ce matériel, au moment de sa visite et de son emballage à Rochefort* »⁹²².

Un procès-verbal de chargement est ensuite dressé lorsque sont placées à bord des navires les marchandises, listant en détail les articles embarqués mais aussi les quantités, le type et la qualité des divers contenants sans oublier les marques apposées pour leur repérage. Concernant ces dernières d'ailleurs, les réclamations ne manquent pas. Si des dispositions sont prises sous le Second Empire pour que cesse les envois sans inscriptions distinctives qui, notamment en Nouvelle-Calédonie et à Tahiti, « *ne sont pas malheureusement les premiers colis [qui] arrivent de France sans numéros ni marques* », provoquant « *dès lors, des pertes de temps, des erreurs et [...] des questions [...] qui pourraient amener aux conflits* »⁹²³ ; cette négligence demeure sous la Troisième République, surtout quand les « *expéditeurs se bornent*

920SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – DM du 7 janvier 1817 à propos des 8 000 fusils livrés dans le port de Rochefort « tant par le Département de la Guerre que par divers fournisseurs pour le service Colonial ». Voir aussi SHDMV, Troupes coloniales (État-major des armées), 7N65 – « Armes et munitions portatives réservées dans les magasins de la Guerre pour les troupes de la Marine », minute confidentielle n° 1551 du 20 avril 1898 ; et « Destination donnée aux armes constituées à Vincennes et à Courbevoie au titre de l'infanterie de marine », note du 4 janvier 1899.

921MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 240.

922SHDMR, Colonies, 2A4-152 – DM n° 122 du 10 octobre 1886.

923SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-532 – DM n° 14 du 16 janvier 1868.

à mettre les adresses sur une fiche en cuir clouée sur les fûts ou caisses » destinés au Tonkin et que « ces fiches étant arrachées en cours de voyage, les colis arrivent à destination ne portant plus aucune mention permettant d'en faire reconnaître la provenance »⁹²⁴. Une solution simple – et peut-être oubliée avec le temps – est finalement trouvée ou retrouvée par la Marine : que les colis envoyés soient marqués « à la peinture »⁹²⁵.

Le PV de chargement » remis au capitaine sert, lors du déchargement, à la rédaction du PV de réception et visite, comme celui dressé à Saint-Louis-du-Sénégal en 1886. Comme nous l'avons vu précédemment, cet outil d'administration est un marqueur important du soin pouvant être apporté à la préparation des cargaisons à Rochefort, indiquant l'état des produits comme les causes de coulage, après un travail méthodique de contrôle des contenants. En ce qui concerne les transports de fonds comme d'ailleurs de denrées, un bordereau de remise correspondant aux effets embarqués est rédigé en présence du capitaine, qui voit ainsi sa responsabilité engagée en cas de vol, le nombre de références et leur contre-valeur étant précisés, comme le montre le bordereau dressé lors du chargement pour Saint-Domingue de plus de 300 tonneaux de farine, légumes, biscuits et effets d'hôpitaux sur la flûte la *Nourrice*, en 1802⁹²⁶. Dans cette optique, les demandes par le ministre de la Marine et des Colonies de transmettre les « *factures appréciées des chargements faits pour les colonies [...], tant aux gouverneurs des colonies qu'au département de la Marine (sous le timbre de la Direction des colonies)* »⁹²⁷, témoignent d'un ministère soucieux des deniers de l'État autant que de son propre budget, parfois bien limité en période de disette.

De la même manière, pour les adjudications comme pour les mouvements d'argent, les outils d'administration utilisés se présentent sous la forme d'un document récapitulatif qui, une fois dressé, indique la nature, la quantité, le nom de l'adjudicataire et le prix par lui proposé lors des enchères, comme d'ailleurs tout ce qui a trait aux conditions de fourniture. En 1884, par exemple, lors de l'adjudication des marchandises pour le service colonial, est consigné l'engagement « *par M. M. Teisserenc-Visseque frères* » de fournir à l'arsenal l'habillement nécessaire aux disciplinaires coloniaux⁹²⁸. Deux ans plus tard, lorsqu'ils se rendent coupables d'un retard de plus de 50 jours, la Marine leur rappelle leur soumission et leur inflige par conséquent une pénalité sous la forme d'une retenue de 10 % sur la valeur des quantités de produits textiles non encore livrés – en l'occurrence du drap gris beige et de la

924SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N7 – DM n° 2121 du 5 septembre 1893.

925SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N7 – DM n° 2121 du 5 septembre 1893.

926SHDMR, Inscription maritime (Service des classes), 2P20 – « Armée de Saint-Domingue. Au citoyen capitaine commandant la flûte la *Nourrice*. Chargement de la flûte la *Nourrice* », le 1^{er} septembre 1802.

927SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 81 du 26 décembre 1818, concernant les envois faits pour le service colonial ; 2A2-323 – DM n° 33 du 23 août 1844, concernant le service du matériel de l'artillerie avec état indiquant le nom du bâtiment, la date de son départ, le lieu de sa destination.

928SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-724 – DM n° 69 du 15 mars 1884.

flanelle bleue – selon le marché signé entre ces fournisseurs et le ministère⁹²⁹.

Enfin, sans vraiment être un outil d'administration, la correspondance portuaire constitue un instrument de surveillance supplémentaire du bon déroulement du travail à l'arsenal et dans les ports tiers. De toute évidence, un tel contrôle épistolaire contribue en conséquence à améliorer les opérations du service colonial. Dès septembre 1814, par exemple, l'éphémère ministre de la Marine et des Colonies Malouet est « *informé par le télégraphe que les premières expéditions du Roi pour la Martinique et la Guadeloupe ont mis à la voile* »⁹³⁰. S'ensuivent plusieurs échanges entre le Préfet maritime de Rochefort, le ministre puis le directeur des Colonies concernant des sujets très divers mais tous liés au service colonial, tels l'état des bâtiments désignés, la nature et la situation de leurs radoubs, les temps d'approvisionnement, l'embarquement des hommes ainsi que des marchandises, comme de la réception des « *bustes de sa Majesté destinés pour les différentes colonies, à raison d'un pour chacune* »⁹³¹. Les expéditions du commerce pour les colonies sont aussi discutées, afin de connaître quels sont les différents navires en situation de les ravitailler, dans quels délais et à partir de quels ports.

L'examen des nombreux changements opérés ou des « micro-innovations » qui sont déployées au sein des arsenaux afin d'obtenir de meilleurs résultats à moyens constants témoigne également d'un souci permanent quant au maintien de l'efficacité du processus logistique du service colonial. En observant de plus près le domaine du conditionnement, un bénéfique retour sur expérience est fort probablement tiré des procès-verbaux de déchargement indiquant les dégâts constatés, mais surtout les points faibles des contenants. Les procès-verbaux dressés dans les années 1840 à Pondichéry en sont un exemple. En 1847, est ainsi signalé pour les « *médicaments fournis par le port de Rochefort et expédiés de Bordeaux sur le navire le Progrès* » l'état des produits et des emballages. En 1848, le ministre de la Marine et des Colonies fait savoir au Préfet maritime que « *le mauvais état dans lequel sont arrivés la plupart de ces médicaments* » est attribué « *au mode d'emballage et d'arrimage dans les caisses* ». Il rappelle aussi qu'à plusieurs reprises déjà, en prenant notamment comme exemple le PV de recette de l'*Alcyon* rédigé en Inde, plusieurs plaintes ont été formulées « *par les administrations coloniales au sujet de ces expéditions* »⁹³². Il renvoie donc aux recommandations données en 1847⁹³³ quant « *au soin attentif* » à porter au choix de l'emballage et au conditionnement pour éviter le retour en 1849 de ces « *incidents fâcheux* ».

929SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-772 – DM n° 167 du 21 juin 1886.

930SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 26 du 3 septembre 1814.

931SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 126 du 29 octobre 1814.

932SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-356 – DM n° 11 et n° 20 des 2 août et 9 novembre 1848.

933SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-348 – DM n° 52 du 12 juin 1847.

Les problèmes répertoriés sont ainsi fréquemment dus à l'inadaptation et/ou à la faiblesse des contenants et emballages choisis, ceci provoquant par conséquent l'altération des produits.

En ce qui concerne la faiblesse des contenants, les solutions apportées portent sur le soin plus important mis au montage des douelles de tonneau avec l'utilisation de fers feuillards plus résistants, issus des forges de Guérigny par exemple, pour le cerclage des futailles⁹³⁴. Sont également recherchés pour rendre les emballages absolument étanches, des bois de chêne et de châtaignier de meilleure qualité ; cette difficile sélection étant encore rappelée en 1899 en prévision de « *l'envoi des effets d'habillement destinés aux tirailleurs sénégalais stationnés dans le Haut-Oubangui* »⁹³⁵. Cette question reste toutefois à approfondir et peut faire sans aucun doute l'objet d'une étude minutieuse. La dégradation des produits expédiés est en effet à la source de nombreuses innovations, parfois « révolutionnaires », soulignant combien la Marine s'intéresse à toutes les solutions possibles pour permettre de résoudre le problème.

Si le problématique phénomène de moisissure et de fermentation des farines perd en importance dans le courant du siècle des Lumières grâce à l'allongement du délai entre la fabrication des farines et leur embarillage⁹³⁶, il n'en va pas de même en ce qui concerne la conservation de l'eau et la manière de la rendre consommable ou de la garder salubre. En 1795, par exemple, le commandant des armes Lelarge est chargé par le ministre Dalbarade de faire l'expérience au port de Rochefort « *de la machine distillatoire du citoyen Gandolle, dont l'objet est de rendre potable les eaux de la mer et d'économiser les combustibles par le secours de cette machine* » ; des « *gens de l'art* » devant dresser un procès-verbal du résultat des épreuves avant de le transmettre aux membres du Comité de salut public⁹³⁷. Quelques années plus tard, en 1800, c'est un procédé « *pour désinfecter l'eau à bord lorsqu'elle est corrompue, et la rendre saine et potable* » qui est mis en œuvre « *avec succès [...] à bord de la corvette l'Aurore en allant de Ténériffe à l'isle de France* » et qui est par conséquent adopté à Rochefort dès l'année suivante, moyennant l'achat de la machine utilisée par « *l'ancien ingénieur Cossigny* » lors de son voyage effectué des îles Canaries aux Mascareignes⁹³⁸. En 1864, c'est la présence de zinc dans la couverture du fer des caisses utilisées pour la conservation de l'eau lors des voyages qui, empoisonnant les hommes lorsqu'ils la boivent, fait se décider la Marine à désigner les directeurs des Services de santé et des Constructions navales de Rochefort pour mener « *des essais sur le dézingage des caisses*

934SHDMR, Services administratifs (Substances), 1E301 et 1E317 – DM des 25 septembre 1795 et 23 avril 1796.

935SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N19 – DM n° 1342 du 8 novembre 1899.

936MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 242.

937SHDMR, Services administratifs (Substances), 1E294 – Lettre du 20 avril 1795.

938SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-4 – DM n° 26 du 17 août 1801.

en fer galvanisé »⁹³⁹. L'autorisation de ces expériences est à rapprocher du problème du saturnisme qui a secoué la flotte dans les années 1840 et 1850. Maladie due à l'apparition des machines à distiller l'eau de mer et des machines à vapeur dont les tuyaux sont en plomb, elle est éradiquée par un médecin de marine du port de Rochefort, Amédée Lefèvre, qui arrive à convaincre les autorités de faire supprimer le plomb à bord des bâtiments de guerre⁹⁴⁰.

Les changements organisationnels qui interviennent au cours du long XIX^e siècle donnent également à voir une recherche constante de la meilleure efficacité possible. La dilatation spatiale de la base logistique vers la rade de l'île d'Aix, puis autour de celle-ci, montre que la Marine maîtrise relativement bien le milieu marécageux plutôt hostile aux installations comme à l'accueil des hommes, lorsqu'elle place par exemple sur la Charente des navires-entrepôts, telle la flûte l'*Étoile*, disposée à Port-des-Barques dès la déclaration de guerre en l'An II pour faire connaître les signaux à la tour de Rochefort, servir d'entrepôts aux équipages et approvisionner en objets quatre vaisseaux et frégates devant partir en mission pour la Martinique⁹⁴¹. L'assèchement progressif des marais autorise la ville-arsenal, à partir du Second Empire, à se débarrasser de son étiquette peu attirante de « tombeau de la Marine » du fait des fièvres endémiques qui y régnaient, paludisme et fièvre jaune.

Toutefois, sur l'ensemble du XIX^e siècle, la persistance d'incidents logistiques de toutes sortes montre que tous les problèmes sont loin d'être résolus et que la Marine ne parvient pas à dépasser pendant longtemps certaines limites. Concernant la gestion du temps, l'activité logistique de Rochefort doit faire face à plusieurs obstacles, certains communs à toutes les organisations de l'époque industrielle, d'autres propres à son arsenal. À réduire au maximum les temps d'attente entre les différentes étapes de la préparation des expéditions – le « juste-à-temps », selon la terminologie actuelle – l'absence de marge de manœuvre devient le premier des handicaps. Le moindre imprévu se traduit ainsi la plupart du temps par un retard qui va de quelques jours à plusieurs mois, selon l'importance des produits devant être livrés à l'arsenal. Il faut de plus souligner que la mise en œuvre des plans de charge se fait tout au long du XIX^e siècle sans que ne soit créée une organisation adéquate, mis à part des éléments isolés comme « *les magasins destinés pour ce service* »⁹⁴² colonial et le détachement en métropole comme outremer d'agents de la Marine employés à la réception et au stockage du ravitaillement. Mais aucune préconisation réglementaire issue d'une des grandes ordonnances de la Marine n'est suivie. Seule une succession de dépêches ministérielles enjoignant de mettre en œuvre tel ou

939SHDMR, Service de santé (Études sur les maladies), 5F90-2 - « Observations sur les appareils destinés à conserver l'eau à bord des navires », le 5 novembre 1864.

940BRISOU Bernard, « Un éminent hygiéniste naval de Rochefort : Amédée Lefèvre », *Rochefort et la Mer*, Publications de l'Université Francophone d'Été, 2003, t. 20, p. 24-25.

941SHMDR, Commandement de la Marine (Colonies), 1A82 – Lettre du 25 mars 1793.

942SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E310 – DM n° 312 du 8 décembre 1797.

tel procédé défini d'après tel décret ou telle circulaire et expérimenté avec succès dans tel arsenal, tel port voire telle colonie, peut être considérée comme un ensemble d'outils organisationnels. Toutefois, ces ordres ne sont pas toujours suivis par les responsables locaux, loin s'en faut, ceux-ci restant souvent attachés à leur indépendance organisationnelle autant qu'à la gestion et à certaines méthodes héritées du siècle précédent.

En arrivant au terme de cette analyse, force est de constater que la logistique n'existe que par la réalité du quotidien des opérations à assurer pour maintenir le service colonial au niveau. Le parcours de la *Méduse* avant son naufrage en donne une illustration. De retour des Antilles en 1815⁹⁴³, alors spécialement armé en flûte⁹⁴⁴, le bâtiment doit subir les classiques opérations de débarquement, désarmement, et remontée vers l'arsenal sous l'autorité des pilotes du port, dont deux d'entre eux sont d'ailleurs nommés pour le Sénégal l'année suivante⁹⁴⁵. Il bénéficie par la suite d'un carénage mené par les charpentiers et les ouvriers de l'arsenal, préalablement à son réarmement en flûte pour le voyage à l'issue dramatique bien connue. Ce processus donne ainsi à voir une fonction logistique totalement adossée aux autres activités de l'arsenal, profitant des interstices laissés par les différents services pour exister, entre notamment celui de la Marine proprement dit d'une part et, d'autre part, les constructions navales. En 1847, la « répartition mensuelle des ouvriers » confirme encore l'existence d'une telle configuration au milieu du XIX^e siècle car sur 2 952 personnes réparties entre les directions des constructions navales, du port, des travaux hydrauliques, de l'artillerie et des subsistances, aucune d'entre elle n'est attachée au service colonial à proprement parler⁹⁴⁶. Le constat reste le même sous le Second Empire puis à l'aube de la Belle Époque, puisque seule la « désignation » ou le « détachement » permet de dépendre de l'administration du service colonial et du budget qui y est lié. Fonctionnaire des travaux maritimes de Rochefort désigné pour être conducteur de travaux à la Martinique en 1830, ouvrier charpentier aux constructions navales réquisitionné pour travailler à Sainte-Marie-de-Madagascar en 1861, adjudant de garnison choisi pour être employé aux études du chemin de fer du Yunnan en Indochine en 1900⁹⁴⁷ : tout dépend exclusivement des décisions du ministère pour « son » service colonial. De fait, apprécier l'efficacité des opérations effectuées au sein

943ANOM, Antilles (Guadeloupe), C7/COL C7 A 73 – Extrait de la correspondance de M. de Vaucresson, commissaire ordonnateur par intérim de la Guadeloupe, apportée par la frégate arrivée à Rochefort le 20 février 1815.

944SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 2E1-70 – DM n° 39 du 3 août 1814 ; Colonies, 2A2-156 – DM n° 118 du 22 octobre 1814.

945SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 18 du 8 juin 1816.

946SHDMR, Services administratifs (Subsistances), 2E4-8 – « Conseil d'administration de la Marine », séance du 23 mars 1847.

947SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – DM n° 17 du 6 mai 1830 et 2A2-491 – DM n° 31 du 15 mai 1863 ; Troupes (Troupes de marine), 1N20 – DM n° 90 du 23 janvier 1900.

de l'arsenal comme d'ailleurs en amont doit se faire d'une autre manière. Il est en effet tout à fait remarquable qu'une organisation finalement si peu réglementée, voire informelle, reposant en grande partie sur l'empirisme du siècle passé, même lorsque apparaît la technologie de la vapeur, puisse conduire le port de Rochefort à assurer sa mission coloniale aussi longtemps.

Une des limites de l'efficacité de la base logistique charentaise est en effet et sans aucun doute due à l'approximation et au manque de rigueur des ouvriers voire des autorités elles-mêmes. Si pour le XVIII^e siècle – et jusqu'au début des années 1800 – ce défaut est aussi pointé par Christian Buchet à l'égard du *Board of Ordnance* de la *Royal Navy*⁹⁴⁸, celle-ci prend cependant des mesures drastiques à l'égard de son administration navale en mobilisant des moyens financiers considérables dans le but de maintenir un degré de développement et donc d'efficacité maximale, à mesure que s'étend au XIX^e siècle l'empire colonial britannique⁹⁴⁹. Dans son monde industriel, complexe, intégré pour sa puissance maritime, c'est réalisable⁹⁵⁰. Ce qui est plus difficilement le cas concernant la France, jusqu'au Second Empire notamment.

De même, d'un point de vue très administratif, la vérification de certains calculs d'objets dans les archives portuaires suffit à s'apercevoir que les erreurs de copie sont légions et qu'elles concourent à faire bêtement perdre du temps et de l'argent à l'État. C'est le cas en 1817, par exemple, lorsque le ministre Dubouchage s'étonne « *qu'on a envoyé à la Martinique 500 équipements de plus qu'il ne fallait* » en fin d'année 1816 et que, de surcroît, « *il a été commis des erreurs, quand à l'énoncé des destinations respectivement assignées aux chargements des flûtes la Salamandre et la Seine* » ; la première étant en effet partie à Saint-Pierre-et-Miquelon et l'autre aux « *îles du Vent* »⁹⁵¹. D'autre part, dans les périodes d'intense activité comme au début de la Restauration, il est possible de constater que la confusion gagne parfois les autorités, celles-ci mélangeant alors des bâtiments qui certes similaires n'en sont pas moins différents, la gabare la *Gironde* étant notamment prise pour la gabare la *Charente*.

Le pointage successif de ces défauts autorise à se questionner sur la pertinence des choix effectués par la Marine, alors que d'autres auraient pu être faits en s'inspirant du modèle britannique. Il est donc tout indiqué de pratiquer une comparaison avec le système de ravitaillement de l'Angleterre, rivale directe de la France mais aussi son alliée la plus proche en 1860 et en 1900 en Chine puis à partir de 1904 face à l'Allemagne. Bien qu'ayant

948 Cité dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 243.

949 BUCHET Christian, « Le maritime, moteur du développement économique », dans BUCHET Christian et MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *op. cit.*, p. 509.

950 RODGER Nicholas Andrew Martin, « Une marine moderne dans une société moderne ? Le cas de la Grande-Bretagne », dans BUCHET Christian, MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *op. cit.*, p. 552.

951 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – DM n° 14 du 14 février 1817.

originellement pour vocation le ravitaillement des escadres, le *Board of Victualling*, supprimé en 1832, le *Board of Ordnance*, qui disparaît en 1854, et le *Navy Board* – ce dernier renommé *Board of Admiralty* en 1831 pour prendre en charge le service des vivres notamment – posent au XVIII^e siècle les bases de la formidable organisation navale du siècle de la révolution industrielle en Angleterre, en regroupant pour sa marine ses armes les plus savantes : l’artillerie et le génie. Portée sur la rigueur et la méritocratie, la *Royal Navy* offre ainsi matière à réflexion concernant les écarts existants entre les deux systèmes logistiques mis en place.

En s’appuyant sur les travaux de Christian Buchet et de Jacques Frémeaux, la confrontation entre les deux organisations montre de prime abord des choix logistiques relativement similaires, compte tenu de l’éloignement entre les deux métropoles européennes de leurs colonies et des différentes conditions climatiques existantes dans les outremer. Dans les deux cas, le système de rotation mis en place au XVIII^e siècle pour ravitailler les colonies demeure. En France, chaque port-arsenal accueillant un corps de troupes susceptibles d’être envoyé en garnison aux colonies participe à cette opération. Dans le cas de Rochefort, des bâtiments partent encore directement de son arsenal jusqu’à l’orée des années 1890, afin de relever, dans le cadre du service colonial, ses troupes d’infanterie de Marine expédiées en garnison dans les colonies où se trouvent les bagnes, soit la Guyane et la Nouvelle-Calédonie. En Grande-Bretagne, c’est le puissant *Board* qui d’autorité assure la coordination entre l’approvisionnement, l’avitaillement des navires, le chargement du ravitaillement et la mise en place d’escortes le cas échéant, suivant un calendrier des mouvements proposé par l’amiral directeur des transports pour les colonies. C’est à cet égard similaire à ce qui peut être fait en France lors de chaque saison de permutations, en Angleterre appelée « *trooping season* »⁹⁵².

Outre-mer, au fil du XIX^e siècle, les marines française et anglaise installent toutes deux des lieux de stockage principaux dans chacune de leurs aires coloniales. Pour les Français, Fort-de-France, Dakar et Alger, Saint-Denis-de-La Réunion, Nouméa, Saïgon puis Hanoï, Diégo-Suarez, Bizerte, Casablanca voire Shanghai si nécessaire lors des opérations en Chine ; et pour les Anglais, English Harbour aux Bermudes et Port-Royal en Jamaïque jusque dans les années 1850, mais aussi Halifax et Le Cap, tandis que sur la route des Indes le long de l’Afrique du Nord et dans l’océan Indien, Gibraltar, Malte, Aden, Bombay, Singapour, Hong Kong, Shanghai, voire Yokohama au bout du chemin, constituent la *ligne de vie* de l’Empire. Enfin, au sud de l’océan Pacifique, les places de Sydney et de Wellington assurent la présence de la *Royal Navy* autant qu’elles permettent d’épier les navires français se rendant à Nouméa.

Ainsi, ce qui fait la différence et contribue nettement à la supériorité de l’Angleterre sur la France est sans aucun doute possible l’extension et l’approfondissement de leur système de

952FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 227-228.

soutien aux colonies. S'appuyant sur un ensemble de bases navales bien aménagées, la logistique britannique, si elle passe dès le XVIII^e siècle « *d'un approvisionnement empirique à un système aussi performant qu'achevé* »⁹⁵³, ne fait que s'améliorer jusqu'à la fin du XIX^e siècle, d'après le descriptif que peut faire Jacques Frémeaux à propos d'une expédition de *troopships* britannique en Afrique du Sud en 1879 : un millier d'hommes sont embarqués en à peine une heure de temps sur le vapeur *Russia* tandis que tout est fin prêt sur les quais anglais pour pouvoir embarquer en moins de six heures sur le paquebot *La France* 272 chevaux⁹⁵⁴. Ce dernier exemple montre par conséquent combien la discipline, l'organisation et les moyens alloués à la mise en œuvre de la logistique coloniale pèsent dans la balance. Le côté français n'a cependant pas à rougir, tant l'empirisme qui demeure dans les arsenaux, allié aux nouvelles possibilités permises par la révolution industrielle, permet de transmettre des méthodes de travail utiles permettant au final d'obtenir des résultats tout à fait satisfaisants.

Du maintien d'un approvisionnement dans les Amériques à l'installation de bases relais en Afrique, en Asie et dans le Pacifique, pour certains véritables arsenaux d'outre-mer la logistique est donc, côté britannique, pleinement accomplie. En effet, à la différence de la France, certes affaiblie par quinze ans de conflit sur terre comme sur mer, la *Royal Navy* développe à grande échelle, dès la fin des guerres napoléoniennes, des relations d'approvisionnement à partir du continent asiatique, notamment lors de ses campagnes en Extrême-Orient. Lors des guerres de l'opium dans les années 1840 et 1850, elle peut ainsi s'appuyer sur des entrepreneurs privés – des « *contractors* » pour reprendre un terme anachronique – et des *compradores* – les autochtones fondés de pouvoir des firmes étrangères en Chine, servant d'intermédiaires dans les affaires – pour s'assurer un soutien logistique et financier directement sur place. Implantés à Hong Kong, opportunistes, directement engagés dans les sections législatives et exécutives du gouvernement colonial, les célèbres William Jardine et James Matheson soutiennent par exemple en tant que *contractors*, avec l'argent de l'opium et la main-d'œuvre *coolie* mise à disposition, la construction du Seamen's Hospital qui permet d'accueillir matelots et *royal marines* malades et blessés. De la même manière, un *comprador* cantonais comme Kwok, qui approvisionne la flotte britannique durant toute la durée de la première guerre de l'opium, devient par la suite le fournisseur officiel de la *Royal Navy* à Hong Kong où il obtient, jusqu'en 1880, le quasi-monopole de l'importation de bétail pour lui livrer la viande fraîche⁹⁵⁵.

953D'après les travaux effectués par Christian Buchet concernant l'espace caraïbe au cours de la guerre de Sept ans – où les bases de la *Royal Navy* restent ensuite en place – cité dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 244.

954FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 231.

955MUNN Christopher, *Anglo-China : Chinese People and British Rule in Hong Kong, 1841-1880*, Richmond, Curzon Press, 2001, p. 74.

Avec ce dernier exemple, c'est aussi la question des capacités de stockage outre-mer qui se pose. Côté britannique, elles font là encore l'objet d'une action bien plus poussée que celle menée par une France restant longtemps en retrait. Aux deux extrémités de l'espace caraïbe, la *Royal Navy*, qui dispose de deux bases-relais, soit les arsenaux de Port-Royal et d'English Harbour, peut facilement y approvisionner leurs entrepôts agrandis depuis la fin du XVIII^e siècle et qui complètent avantageusement le système de rotations à partir de la métropole ou du Canada. Ces installations offrent ainsi une marge de manœuvre logistique en cas de retard d'approvisionnement provoqué par les troubles civils et révolutionnaires ayant cours à plusieurs reprises dans les pays américains, ou lorsque disparaissent des bâtiments ravitailleurs pris dans une tempête. En octobre 1817, l'ouragan qui dévaste les Antilles françaises oblige par exemple le gouvernement à faire en premier lieu importer en Martinique et à la Guadeloupe des farines de froment par l'intermédiaire de navires étrangers. Mais les dégâts sont si importants que, huit mois plus tard, le ministre éprouve « *beaucoup de regret* » à ce que soit prolongé en Martinique, jusqu'au mois de novembre, cette mesure « *extrêmement fâcheuse* », qui contrevient au principe de l'Exclusif alors remis en place. Les autorités des Antilles doivent en effet recourir aux fournisseurs américains et britanniques pour ravitailler les îles en produits de première nécessité, afin d'assurer la survie des colonies⁹⁵⁶.

Tout au long du XIX^e siècle, dans ses possessions ultramarines, la France ne dispose pour ainsi dire jamais d'entrepôts dédiés au seul service colonial, puisque tout est centralisé en métropole avant que les produits expédiés ne soient entreposés « *dans les magasins de la colonie* » – sans plus de précisions – lors de leur réception par les agents de la Marine. Dans les années 1890, la mise en place à Paris du Magasin central des colonies ne fait au final qu'accentuer encore un peu plus cette « hypercentralisation » voulue par l'administration. Ainsi, outre la décentralisation, la supériorité britannique est clairement démontrée par l'importance du budget alloué à l'ensemble de la logistique lors des opérations coloniales, la Grande-Bretagne acceptant d'y consacrer des sommes parfois extravagantes vues de la France. En 1867-1868, l'expédition d'Abyssinie par exemple, au nord-est de l'Afrique, oblige Londres à verser 9 millions de livres (225 millions de francs), construction d'un port et du chemin de fer inclus. En 1892-1893, la petite mais coûteuse expédition du Dahomey menée par le général Dodds, à laquelle participe une majorité de marsouins et bigors issus des régiments de Rochefort, revient à 10 millions de francs (400 000 livres) à la France, soit 22,5

956SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 2 et n° 10 des 8 janvier et 2 juillet 1818.

fois moins⁹⁵⁷. Enfin, l'ultime avantage pour la mise en œuvre de la logistique de la *Royal Navy* est sans conteste l'avènement de la *Pax Britannica* à partir de 1815, qui lui permet d'opérer en toute tranquillité dans le monde jusqu'en 1914. Sans ce contrôle planétaire, le ravitaillement anglais aurait peut-être pu montrer des limites similaires à celles de l'organisation du soutien colonial français pendant les guerres révolutionnaires et impériales.

Pour achever cette démonstration, il est possible d'imaginer la fonction logistique de Rochefort autrement, si d'autres choix avaient été pris en fonction des réalités propre à chaque période. Du point de vue local, un glissement conséquent des activités logistiques vers l'océan Atlantique est observable dès la fin du XVIII^e siècle, sans pour autant éviter à la plupart des navires, jusque dans la seconde moitié du XIX^e siècle, la remontée de la Charente vers le port de guerre. C'est n'est en effet qu'au début du XX^e siècle qu'est imaginé, pour maintenir l'arsenal de Rochefort, un avant-port en eau profonde pouvant accueillir paquebots et transports pour les colonies. Mais dès 1906, le projet « Rochefort-Enet », bien trop coûteux et déjà dépassé par le port moderne de La Pallice, est abandonné⁹⁵⁸. De même, la situation des possessions ultramarines aurait pu s'améliorer si la France s'était progressivement dotée d'un ou plusieurs véritables arsenaux, comme à Bombay, à Singapour ou à Hong Kong, en développant vraiment les infrastructures de sites coloniaux comme Djibouti ou Saïgon, même si, en ce qui concerne ce dernier exemple, le projet est lancé dès le début des années 1860⁹⁵⁹. De tels choix auraient peut-être pu conforter l'organisation française et maintenir Rochefort dans son rôle de base si ce n'est logistique, au moins de constructions de petits navires de guerre pour la défense et le maintien de l'ordre dans les colonies. Or, lorsque sont mises en valeur les bases de Dakar, de Diégo-Suarez, de Mers-el-Kebir et surtout de Bizerte⁹⁶⁰, point d'appui africain avec lequel Rochefort partage de nombreuses relations à partir de la Belle Époque – au point d'ailleurs d'être préféré à l'arsenal charentais⁹⁶¹ –, les conséquences de la Grande Guerre quant au maintien de l'activité de la Marine en Charente-Inférieure sont déjà passées par là.

957FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 442-443.

958SHDMR, Majorité générale (Majorité de la Flotte), 1D5-5 – Lettre du 16 octobre 1906. Voir aussi les regrets exprimés quant à l'abandon du projet par Jean-Alex Tessier, docteur en droit et diplômé en sciences politiques à Paris mais aussi secrétaire général de la « Voie des Charentes », dans *Rochefort, port marocain*, Rochefort, Librairie Albert Ripé, 1913, p. 30 ; regrets d'autant plus forts que « l'utilisation des facultés de ravitaillement du port de Rochefort » permettent encore « le ravitaillement périodique de l'escadre du Nord, ainsi que le réapprovisionnement de l'arsenal de Saïgon et de la division d'Extrême-Orient ».

959SHELDON-DUPLAIX Alexandre, « L'arsenal de Saïgon avant 1914 », dans CHARME, *op. cit.*, p. 55.

960VENIER Pascal, « Défense impériale et politique des points d'appui de la Flotte (1898-1905) », dans CHARME, *op. cit.*, p. 107.

961MOTTE Martin, *op. cit.*, p. 616.

Chapitre VI

Les modalités de la logistique coloniale au XIX^e siècle

« J'ai l'honneur de vous prier de me faire connaître, le plus tôt possible, le nombre de soldats, pour chacun des régiments d'Infanterie de marine de la 3^e Brigade de marine, qui resteront disponibles pour le service Colonial, après le départ des bataillons destinés au Sénégal, à Diégo-Suarez et au Tonkin. »⁹⁶²

Au XIX^e siècle, nombre de facteurs poussent à l'évolution du type de soutien de l'État à ses colonies, au gré des impératifs militaires et des politiques étrangères. De la Révolution à la Belle Époque, les ordres de mission adressés à Rochefort par Paris varient considérablement. En effet, qu'y a-t-il de commun entre les envois irréguliers des années des guerres révolutionnaires et ceux de troupes organisées sur crédits extraordinaires pour défendre l'empire et ses intérêts lors des affaires de Chine et de Fachoda ? Suivre un fil rouge s'impose donc, en observant la mobilisation de l'ensemble des moyens alloués au service colonial. Ce fil peut être saisi à la fin du XVIII^e siècle, période de conflits mais aussi d'expérimentations.

1. La défense et la reprise des colonies

A. Sous la Révolution, une logistique coloniale de guerre

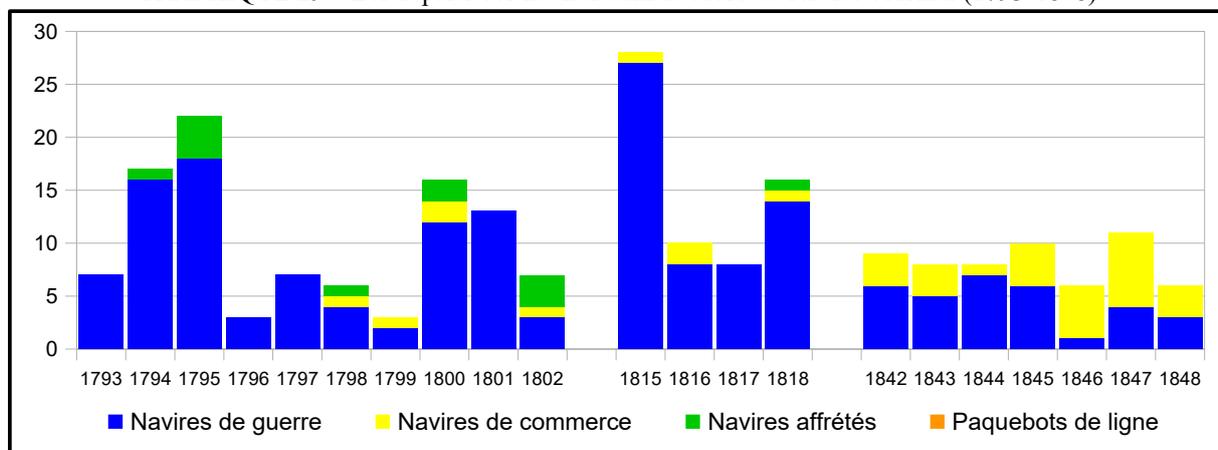
Alors que débute la Révolution, une première observation du service colonial peut être effectuée en 1793, lorsque la France déclare la guerre à l'Angleterre et à ses alliés⁹⁶³. Soumis à toutes les contraintes guerrières, bousculé par le rythme des besoins énoncés aux colonies et les décisions ministérielles pour y répondre, l'arsenal a alors un fonctionnement de temps de guerre. Avec en moyenne une douzaine d'envois annuels, le ton est celui de l'improvisation, de l'opportunisme et du soutien à flux tendu. L'année 1795 est à ce titre exemplaire avec un ordonnancement des opérations effectué dans l'arsenal, qui tente de profiter le plus rapidement possible des intervalles laissés tant par les croisières anglaises aux colonies que

962SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N17 – DM n° 5 du 31 décembre 1898.

963SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E281 – « La Convention Nationale déclare que toutes les colonies françaises sont en état de guerre », lettre du 17 mars 1793.

par le blocus mis en place par la *Royal Navy* sur les côtes de France. Si certains dysfonctionnements révèlent une logistique trop irrationnelle, la réorganisation des services de l'arsenal, peu avant la Révolution, semble cependant porter ses fruits.

GRAPHIQUE 29 – Les départs des navires dans le cadre du service colonial (1793-1848).



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13]⁹⁶⁴.

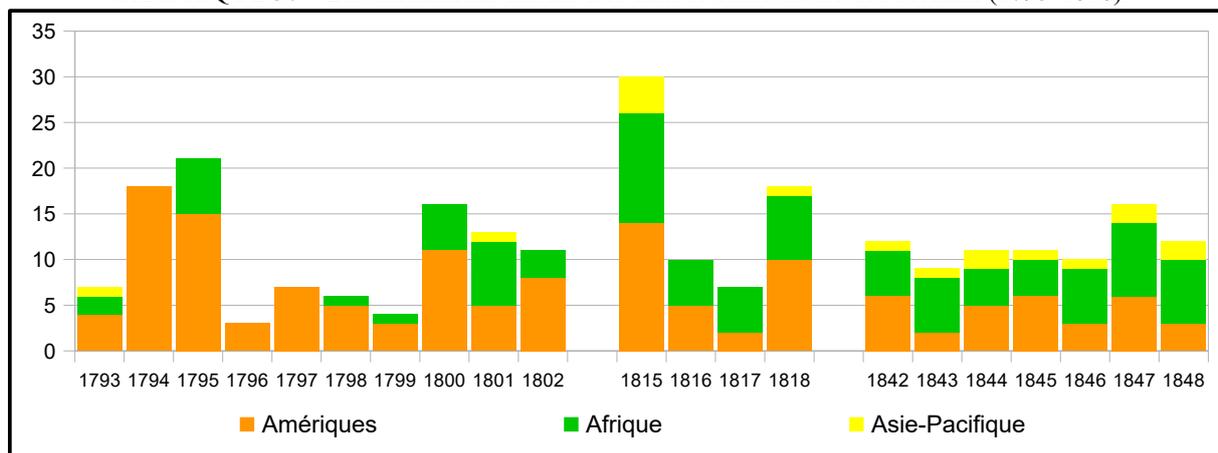
Faisant comme partie du paysage rochefortais depuis toujours, le service des colonies de la dernière décennie du XVIII^e siècle a encore pour mission de ravitailler des aires bien définies, après la perte de la Nouvelle-France. De 1793 à 1802, comme l'indiquent les destinations ravitaillées par les navires, les départs pour les « Antilles » sans plus de précisions sont de 10, pour la Guadeloupe et la Guyane plusieurs fois ravitaillées lors de la même rotation sont de 22, pour Saint-Domingue de 12, pour la Martinique de 7, pour Saint-Pierre-et-Miquelon de 1. L'Amérique compte ainsi pour près de 75 % des réceptions, loin devant l'Afrique et l'Asie, celles-ci étant les destinations de 19 départs pour les îles de France et de Bourbon, 8 pour le Sénégal et 2 pour les « Indes », Philippines espagnoles comprises.

L'aire coloniale américaine conserve de fait un poids certain jusqu'à l'abandon définitif de la future Haïti, moment au cours duquel les positions commencent à évoluer avant que ne soit vendue la Louisiane puis perdue l'île de France, derniers vestiges du « premier empire colonial ». L'année 1794 doit toutefois faire l'objet d'une observation particulière du fait du nombre exceptionnel de départs à destination des Antilles qu'elle comporte, en particulier vers Saint-Domingue. Bien que temporaire, la reprise en main de l'île par l'État, après les premières véritables révoltes contre les colons, rend effectivement nécessaires plusieurs envois supplémentaires⁹⁶⁵.

⁹⁶⁴Les départs préparés et réalisés entre l'été 1814 et le printemps 1815 ainsi que ceux interrompus du fait de la période des Cent-Jours avant de reprendre après la chute de Napoléon I^{er} sont inclus dans l'année « 1815 ».

⁹⁶⁵Regroupement à Rochefort des vaisseaux le *Gasparin*, le *Montagnard*, le *Mont-Blanc*, le *Pelletier* et le *Vengeur du Peuple* et réquisition du navire de commerce le *Superbe* alors ravitailleur de Brest et de Lorient.

GRAPHIQUE 30 – Les destinations des navires dans le cadre du service colonial (1793-1848).



Source : fichier « Circulations » [ANNEXE 15 à 17].

Alors que la Division navale de Rochefort doit se disperser à partir du printemps entre l'île de France, le Sénégal, la Martinique et Saint-Domingue⁹⁶⁶, le Comité de Salut public décide finalement que les bâtiments de guerre regroupés seront destinés « à être continuellement employés dehors » aux Antilles et à la Guyane, où « les Anglais font des efforts extraordinaires pour augmenter leurs forces navales »⁹⁶⁷. Ainsi, sur les 18 départs, seuls 2 sont consacrés au soutien *stricto sensu* de Saint-Domingue en produits divers. Tous les autres servent à faire passer des troupes, des volontaires et des personnels de la Marine pour rétablir l'ordre, les défenses et l'administration de l'État français. Plus de 200 soldats du Régiment de l'Aginois partent ainsi entre août et novembre 1793⁹⁶⁸, avant que 800 hommes de troupes supplémentaires du département de la Guerre ne soient appelés à partir outre-Atlantique, « avec 200 volontaires de la 1^{ère} réquisition », pour « renforcer les garnisons des Isles du Vent [...] en sus des 200 ou environ déjà embarqués sur les frégates la Thétis et la Pique »⁹⁶⁹. Passent également tous les effets qui témoignent d'une réelle reprise de contrôle : armement et munitions, vivres, ustensiles et fournitures pour les troupes, jusqu'au « citoyen Pierre Lyonnet [...] destiné à être employé à Saint-Domingue dans l'administration forestière »⁹⁷⁰.

Au cours de ces dernières années du XVIII^e siècle, pour assurer sa mission de soutien en produits, en matériels et en hommes, la Marine utilise un outil naval dont la composition est un critère d'appréciation de l'opérationnalité du service colonial pendant la période révolutionnaire. À cette époque, l'analyse des départs montre en effet qu'elle fait le choix d'assigner au ravitaillement colonial, entre les années 1792 et 1803, d'abord 4 puis 9 flûtes,

966SHDMR, Commandement de la Marine (Armes), 1A122 – Lettre du 5 janvier 1794.

967SHDMR, Commandement de la Marine (Ports), 1A89 – Lettre du 25 mars 1794.

968SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E273 – DM n° 514 du 4 août 1793.

969SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E281 – DM n° 1199 du 4 septembre 1793 ; 1E290 – DM n° 1475 et n° 1566 des 29 octobre et 18 novembre 1793, DM n° 423 du 25 février 1794.

970SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E281 – DM du 7 septembre 1793.

toutes rattachées à Brest, Lorient et Rochefort, soit la presque totalité de ce type de navires de charge au Ponant. Pour doubler quasiment ses capacités, elle arme également 7 de ses frégates en flûte. En termes d'exemple, la *Lionne* navigue presque sans interruption entre l'arsenal et les colonies de 1793 à 1817⁹⁷¹. Quant à la *Nourrice*, lancée à Bayonne en 1792, elle sert pendant seize ans selon des modalités similaires, d'abord à Rochefort puis à Toulon à partir de 1809, jusqu'à sa destruction au large de la Corse en 1811⁹⁷². Ce potentiel reste toutefois insuffisant, comme l'atteste le recours, au cours des décennies 1790 et 1800, aux navires de guerre et aux affrètements.

En 1795, il faut par exemple mobiliser, en supplément des 7 flûtes que sont le *Dunkerque* et le *Républicain*, le *Marçouin*, le *Superbe* et deux autres flûtes guidées par la *Nourrice* ; 3 unités de guerre, les frégates la *Preneuse*, l'*Andromaque* et la *Thétis* ; et 1 corvette « marchande » nommée la *Brûle-Gueule*, pour « porter les effets », les « paquets », les « vivres », les « vins » et l'« eau-de-vie » dans les Antilles, en Guyane et dans les Mascareignes. Dans chaque catégorie de navire, la variation des effectifs amène à penser que la Marine effectue alors des envois d'« opportunisme », en se contentant de rapprocher les besoins en transport et la disponibilité des unités, en fonction des évolutions de la guerre. Toutefois, cela ne l'empêche pas d'organiser des départs de navires en suivant un rythme de métronome. Ainsi, en 1802, la *Pélagie* part pour le Sénégal, la *Thémis*, la *Renommée* et l'*Union* pour les îles de France et de La Réunion et la *Nourrice* pour Saint-Domingue, à quelques semaines d'intervalle, selon les ordres adressés au Préfet maritime de Rochefort⁹⁷³.

À cette époque, il semble évident que les choix de méthode passés demeurent, la flotte étant composée d'un noyau dur de navires de charge et renforcé de bâtiments de guerre pour certains transports comme ceux des hommes et des fonds, ainsi que de navires marchands pour les expéditions dépassant les capacités d'emport des flûtes. En regardant la préparation de quelques cargaisons, il est permis d'observer de manière précise ce schéma organisationnel. En 1795, par exemple, alors que trois flûtes de la Marine embarquent le ravitaillement prévu pour l'île de France, le *Vaillant* – un navire affrété – prend à son bord l'équivalent de 96 tonneaux de farine, biscuits et légumes, ainsi que des troupes encore en

971SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 1A84 – Lettre du 21 février 1793 et 2A2-171 – DM n° 20, n° 23 et n° 72 des 20 et 24 septembre et 6 novembre 1816 ; soit de sa mobilisation pour les Antilles aux côtés des frégates l'*Embuscade*, la *Pique*, la *Capricieuse* et de la flûte la *Nourrice*, à son expédition au Sénégal et à Gorée l'année suivant le naufrage de la *Méduse*.

972VILLIÉ Pierre, « Au large de Vico – La flûte la *Nourrice*. Fouille programmée (2009) », *ADLFI. Archéologie de la France – Informations* [En ligne], mis en ligne le 1^{er} septembre 2019, consulté le 15 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/23591>.

973SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 – DM n° 57, n° 63, n° 66 et n° 80 des 12 mars, 17 avril, 18 mai et 26 juin 1802 ; Inscription maritime (Passagers), 2P20 – Lettre du 1^{er} septembre 1802.

attente au port⁹⁷⁴.

Si la Marine a la volonté d'assurer, au travers de cette pratique traditionnelle et au mieux de ses moyens, la présence de la France outre-mer, les affrètements restent cependant des supplétifs destinés à absorber les variations de volumes à expédier. Et même si les progrès effectués tout au long du XVIII^e siècle sont substantiels, un soutien logistique abouti n'existe pas encore. Cela ne signifie pas toutefois que le matériel naval est laissé à l'abandon dans les ports une fois utilisé. La durée de service des flûtes de cette période indique en effet que la Marine pratique une véritable politique d'entretien de sa flotte de transport, au point que certaines unités naviguent pendant près de vingt ans et ce malgré une utilisation particulièrement intensive entre longues périodes de guerre et fugaces périodes de paix.

Cependant, dans un contexte défavorable aux changements, l'architecture navale évolue peu⁹⁷⁵. En premier lieu car il est relativement jeune. En 1800, l'âge moyen des unités de charge est de cinq ans, alors que la *Royal Navy* possède des navires beaucoup plus âgés⁹⁷⁶. Mais le renouvellement de la flotte française pour remplacer les pertes intervient rapidement, dès 1807⁹⁷⁷, avec notamment la construction d'une vingtaine de flûtes de transport de fort tonnage – pas moins de 800 tonneaux – destinées à compléter la « *très grande flotte* » que Napoléon I^{er} souhaite obtenir. De plus, l'entretien régulier des unités de charge, malgré les difficultés d'approvisionnement des arsenaux, leur permettent de rester opérationnelles sur une longue durée alors qu'en parallèle, l'usure prématurée de certaines flûtes n'affaiblit en rien les capacités logistiques de l'arsenal. Ce n'est au contraire pas le cas en ce qui concerne les bâtiments de guerre, nombre d'entre eux étant détruits ou pris lors des combats et réutilisés par la *Royal Navy* à son profit, telle par exemple la corvette la *Vénus* au Sénégal en 1800⁹⁷⁸.

En outre, c'est au cours des années 1790 que s'accroît le transfert de certaines constructions navales vers les chantiers de Bordeaux et de Nantes. Cela permet de consacrer les capacités des chantiers navals aux seules constructions de bâtiments de guerre dont la production est, si elle n'est pas augmentée comme espérée⁹⁷⁹, au moins maintenue en l'état. Mais cela ne s'accomplit pas sans garanties pour l'État puisqu'il se fait sous le contrôle permanent de la Marine, par exemple ici en ce qui concerne les frères Crucy, « *Entrepreneurs*

974SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E294 – Lettre du 19 mars 1795 ;
Commandement de la Marine (Bureau des ports), 1A89 – DM du 23 août 1795.

975GRISSET Pascal, *op. cit.*, p. 77.

976MEYER Jean, « Le complexe économique naval militaire (1775-1815) », dans BONNEL Ulane (dir.), *Fleurieu et la Marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 215.

977Ibid., p. 199.

978LÉVÊQUE Pierre, *Histoire de la marine du Consulat et de l'Empire*, Paris, Librairie Fabrice Teissèdre, 2015, vol. 1, p. 87.

979MEYER Jean, *op. cit.*, p. 199.

*de constructions navales, pour le compte du Gouvernement, demeurant à Nantes »*⁹⁸⁰.

Enfin, troisième changement, le renouvellement des unités de charge se fait avec le souci évident d'adapter la physionomie des navires aux usages et aux besoins du service colonial. La gamme des tonnages augmente alors, passant d'une jauge comprise entre 500 et 650 tonneaux à une fourchette atteignant un maximum de 800 tonneaux, avec des tirants d'eau moins élevés, adaptés notamment aux « rivières » dans les colonies. Même si elle est faite dans un contexte d'urgence dû à la guerre, la réflexion sur le matériel naval, son utilisation et les impératifs à respecter est, selon la documentation portuaire de cette époque, bien réelle.

En amont de cette mobilisation, le service colonial s'appuie sur des fournisseurs et des affréteurs dont le profil témoigne d'une structure bien établie depuis plusieurs années voire des décennies. Maîtrisant parfaitement son approvisionnement, la Marine recourt à une multitude de fournisseurs non seulement locaux mais aussi régionaux, nationaux et internationaux, souvent négociants et manufacturiers, spécialisés dans un ou plusieurs domaines. Au nombre de 47 lorsque la guerre éclate en 1793 [ANNEXE 11], les marchés passés témoignent d'un service colonial de la Marine se reposant en grande partie sur des ressources productives à l'échelle européenne⁹⁸¹, celles-ci correspondant de fait aux volumes et à la diversité des produits nécessaires pour faire la guerre dans le monde ultramarin. Mais, dans le détail, le constat d'un approvisionnement avant tout régional s'impose. En 1801, des Deux-Sèvres à la Gironde, ce sont par exemple les sieurs Rochon, Charron et Chaumont qui fournissent l'un de l'« *huile d'olive* », l'autre des « *souliers* » et le dernier de la « *toile de coton bleu et blanc à carreaux* »⁹⁸². Concernant les affrètements, la proximité maritime prévaut à cette époque et pour longtemps ensuite au profit des Bordelais, loin devant les Rochelais et les Nantais.

Temps de « *guerre navale généralisée* » pour la Marine⁹⁸³, ces années ne sont donc pas synonymes d'inactivité pour Rochefort, bien au contraire. À tel point que le service colonial peut être vu comme un amortisseur de la disette budgétaire de l'époque. En offrant une activité complémentaire à celle de l'armée navale proprement dite. Celle-ci étant propice au maintien sur place des personnels et des savoir-faire, en des temps difficiles où le manque d'argent empêche même l'achat « *de la chaussure* ». Son prix excessif excède alors en effet

980SHMDR, Services administratifs (Marchés), 5E2-42 – Soumission du 8 avril 1803, avec copie au Bureau de l'inspection.

981ACERRA Martine, « Les arsenaux français de marine à la fin du XVIII^e siècle », dans BONNEL Ulane (dir.), *Fleurieu et la Marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 186-187.

982SHDMR, Services administratifs (Marchés), 5E2-40 – Soumission du 29 décembre 1800 passée à Rochefort avec le cordonnier Charron demeurant à Niort ; soumission du 11 février 1801 passée à Bordeaux avec le négociant Rochon ; soumission du 12 février 1801 passée à Bordeaux avec le marchand Chaumont.

983ACERRA Martine et MEYER Jean, *Marines et Révolution*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1988, p. 11.

« les appointements d'un lieutenant et d'un enseigne »⁹⁸⁴. Pour les jeunes officiers, c'est d'ailleurs le meilleur moyen de faire un apprentissage à la mer autant qu'au feu et qui aurait été, sans les navires destinés aux colonies, bien moins océanique et pratique. Arrivant très jeune à Rochefort avec sa famille, Pierre Roch Jurien de la Gravière embarque ainsi en 1787 en tant que volontaire pour la Station d'Afrique, de 1791 à 1793 comme aspirant puis enseigne de vaisseau sur la corvette l'*Espérance* lors de l'expédition hydrographique d'Entrecasteaux dans le Pacifique à la recherche de Lapérouse, avant d'être successivement promu lieutenant de vaisseau et capitaine de frégate suite aux missions effectuées aux îles du Vent, puis capitaine de vaisseau lors de l'expédition de Saint-Domingue en 1802. Commandant à l'île de France en 1812, de la division de Rochefort en 1814 pour reprendre l'île Bourbon, de la station du Brésil en 1821, de la station des Antilles et du golfe du Mexique en 1825, Préfet maritime de Rochefort de 1827 à 1832 : Jurien de la Gravière est le parfait exemple du marin ayant un pied en Charente, l'autre dans le reste des outre-mers en ayant fait ses armes sous la Révolution et l'Empire. Son fils, Edmond, suit son exemple en faisant les siennes en Algérie et en Extrême-Orient notamment, soit les nouvelles aires coloniales, mais cette fois à partir des arsenaux de Toulon et de Brest⁹⁸⁵.

Envisageant le ravitaillement des colonies comme une manière d'optimiser l'utilisation des infrastructures rochefortaises, la transformation par la Marine de plusieurs de ses navires de guerre en unités de charge est à cet égard un bon exemple. Sans cela, la frégate la *Preneuse* aurait sans doute été un de ces navires destinés à pourrir à quai faute d'ordre d'engagement direct contre la puissance de la *Royal Navy*, dans les mers de l'Inde et de Chine notamment⁹⁸⁶. Pour les officiers et administrateurs de la Marine favorables à la Révolution, le service colonial est aussi un ban d'apprentissage qui permet de reprendre à leur compte le ravitaillement des outre-mers mis en place sous l'Ancien Régime et de l'optimiser autant que faire se peut. Les volumes restent ainsi à la hauteur du soutien demandé outre-mer et accordé par l'État pour la défense, l'administration et l'aide au maintien des colons dans leurs colonies. La stagnation des effectifs répertoriés au cours de la période observable révèle néanmoins les signes d'un organisme ayant des difficultés à améliorer son potentiel de charge, encore plus à le préserver.

Enfin, de cette mobilisation du service colonial, deux points de faiblesse notoires sont mis

984SHDMR, Majorité générale (Approvisionnement), 1D2-1 – DM des 17 novembre 1794 et 19 octobre 1795 ; 1D3-3 – DM n° 853 du 7 novembre 1795.

985SHDMV, Dossiers individuels (alpha), CC7 – Dossier 1274 : Jean-Pierre Edmond Jurien de la Gravière.

986SHDMR, Commandement de la Marine (Officiers), 1A91 – « Copie de la lettre de la commission de la Marine et des Colonies aux agents maritimes et Commandant des armes de Rochefort », le 13 juillet 1795, « pour porter les paquets du gouvernement et de la commission aux îles de France et de La Réunion ». La *Preneuse* fait campagne à partir de 1796 dans l'Inde et en Chine avant d'être détruite à Maurice en 1799.

en exergue. Le premier concerne les prévisions d'affectations des navires. Dans nombre de cas, celles-ci se font sans prise en compte des temps de navigation, de chargement et de radoub, du fait notamment de la situation de guerre qui oblige à agir dans l'urgence. Ce défaut, sans conséquence fâcheuse pour la logistique coloniale lors d'un niveau d'activité réduit, ne peut qu'être une source de perturbation dès que le soutien augmente, comme au milieu de la décennie 1790.

Il en va de même de l'approvisionnement. En partie atomisé, il contraint les autorités portuaires, pour faire face aux impondérables dus à la guerre et aux troubles outre-mer, à avoir presque autant de fournisseurs que de marchandises à expédier aux colonies. Plusieurs approvisionneurs, pour un seul type de produit, sont même parfois nécessaires selon que les articles sont attendus directement aux colonies ou à réceptionner à l'arsenal pour les distribuer aux hommes avant leur embarquement, comme les chaussures par exemple. Là encore, face à l'accroissement des besoins, tant en volume qu'en références, l'organisation, à flux plus que tendu, ne résiste pas longtemps. La paix d'Amiens rompue, la reprise de la guerre puis la suprématie maritime obtenue par les Anglais après 1805 réduisent le service colonial à sa portion congrue, d'autant plus lorsque est perdue l'île de France en 1810. Seules l'abdication de Napoléon I^{er} et la cessation des hostilités avec l'Angleterre permettent une vraie relance, à l'arsenal, tant du Service des Colonies que du service colonial de la Marine.

B. La relance du Service des Colonies sous la Restauration

En 1814-1815, avec 28 départs effectués en deux temps – lors de la Première Restauration puis au début de la Seconde – l'activité s'avère être de la même importance qu'aux débuts des guerres de la Révolution et du Consulat [GRAPHIQUE 29]. La relance du « service des Colonies » est évidente. Toutefois, comparée aux deux décennies précédentes l'ampleur de la mobilisation est tout autre, en raison de la fin des tensions internationales et de la rétrocession des colonies à la France par l'Angleterre et ses alliés. L'évolution des destinations va dans le même sens. Entre 1814 et 1819, l'on peut ainsi observer une très nette poussée du ravitaillement vers l'Afrique et l'Asie, mettant ces deux aires coloniales, comme l'espèrent les négociants et marchands de Bordeaux, au même niveau d'importance que celle des Amériques⁹⁸⁷. Ce retournement des Caraïbes vers l'océan Indien a des effets visibles dans le détail du quotidien de l'arsenal.

À la fin de l'année 1814, par exemple, un assortiment d'armes et de matériels regroupant

⁹⁸⁷GARDEY Philippe, *Négociants et marchands de Bordeaux, de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009, p. 268 à 278.

notamment 350 sabres, 200 mousquetons, 1000 fusils, 150 baudriers et des « *articles de buffleterie* » pour « *armer la Garde Nationale de l'île [Bourbon]* » est préparé à Rochefort avec ordre de prendre « *toutes les précautions [...] nécessaires pour les maintenir en bon état pendant le voyage* »⁹⁸⁸. Dans le détail, les préparatifs de temps de paix ont aussi pour effet de recentrer les envois certes vers les Antilles mais surtout vers le Sénégal, au détriment des Mascareignes, amputées de l'île de France, et des lointains comptoirs de l'Inde, relégués au rang de théâtre secondaire. Par ailleurs, au cours de ces années, la mobilisation du service colonial s'élargit pour saisir l'opportunité du départ des expéditions organisées dans le Finistère dès la seconde moitié de l'année 1814 pour les îles du Vent, l'Inde et Bourbon ; les navires mobilisés « *devant se réunir à Rochefort* »⁹⁸⁹. Elle profite aussi des escadres de Jurien de la Gravière et de Schmaltz, parties de Rochefort pour les Mascareignes et le Sénégal entre 1814 et 1817, après avoir été renforcées d'éléments matériels « *embarqué[s] [...] à Brest, pour le service colonial* »⁹⁹⁰. Sans aller plus avant dans la période de paix coloniale précédant l'expédition d'Alger, ces exemples montrent que le service des Colonies est, à cette époque, tout à fait en mesure de soutenir un effort logistique comparable voire supérieur à celui de la longue période de guerre précédente.

Si perturbations il y a, celles-ci viennent davantage de la non-disponibilité des vecteurs flottants indispensables au service colonial que des dysfonctionnements propres à Rochefort, qui supporte assez bien le poids de sa mission logistique. Il ne fait pas de doute que la réussite de la nouvelle montée en puissance de cette période, certes brève mais intense, est la conséquence directe des efforts de rationalisation intervenus à la fin du XVIII^e siècle. La flotte des navires de charge et de guerre aménagés en transports en est le miroir. Alors que sont rendues à la France ses colonies éparpillées dans le monde, la Marine peut en effet compter sur des flûtes, des corvettes et des frégates de qualité convenable ayant bénéficié de l'énorme effort de redressement qualitatif mis en place entre 1815 et 1840 malgré les polémiques concernant l'utilité de la Marine⁹⁹¹. Cette dynamique favorable, qui permet de maintenir et d'entretenir tant une flotte valable de haut-bord que des approvisionnements importants⁹⁹², autorise par conséquent la remise en place de rotations régulières et relativement nombreuses, entre 10 et 15 départs par an [GRAPHIQUE 29], soit autant qu'avant l'instauration du blocus continental sous le Premier Empire et la désastreuse affaire des brûlots de l'île d'Aix en 1809.

988SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 47, n° 121 et n° 142 des 22 septembre, 24 octobre et 10 novembre 1814.

989SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 30 et n° 85 des 6 septembre et 6 octobre 1814.

990SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – DM des 21 avril et 8 mai 1817.

991MASSON Philippe, *Histoire de la Marine*, Paris-Limoges, Charles Lavauzelle, 1992, t. 2, p. 26.

992Ibid., p. 24.

L'abaissement de l'âge moyen des navires de charge en est un autre indice. Celui-ci se rapproche de nouveau de 5 ans. Le mode de gestion de ces unités montre également que les efforts de rationalisation et de modernisation ont payé. La gestion fondée sur un seul arsenal d'attache étant jugée incommode, malgré la nette importance prise par Brest au Ponant et Toulon au Levant, la Marine n'y revient pas et conserve par conséquent l'organisation mise en place peu avant la guerre de Sept Ans⁹⁹³, privilégiant la polyvalence des unités et leur rotation entre les cinq arsenaux du réseau. Les flûtes sont ainsi utilisées selon les besoins, à la suite des escadres et divisions, au cabotage entre les ports et les arsenaux et au ravitaillement des colonies et des comptoirs. Une gestion qui n'est cependant pas sans conséquences sur le service colonial, qui ne peut disposer en permanence de flûtes « réservées » aux destinations à desservir ou aux volumes à embarquer. Recourir aux affrètements est alors indispensable pour résoudre l'équation entre besoins logistiques et capacités disponibles.

Au cours des années 1810 et 1820, les départs des navires de charge sont donc doublés par des navires marchands affrétés. L'origine de ces navires dévoile qu'à cette époque l'aire de recrutement de Rochefort s'élargit sensiblement au-delà de la façade atlantique, jusqu'à Cherbourg et Dunkerque. Elle met en concurrence des Rochelais aux tarifs jugés trop élevés depuis la décennie révolutionnaire, contrairement aux Bordelais notamment. La succession d'affrètements démontre cependant que la Marine, malgré d'indéniables progrès, n'a toujours pas résolu la question de l'évaluation des volumes à expédier, ni celle des capacités d'emport disponibles. Avec l'accroissement des besoins dus à la relève régulière des garnisons coloniales, ce défaut chronique se traduit par des prévisions relativement imprécises, ne faisant qu'énumérer les destinations à ravitailler et ce sans toujours leur attribuer un ou plusieurs navires précis. Cela oblige par conséquent, de temps à autre, de dépêcher à Rochefort un bâtiment supplémentaire trouvé au mouillage à Brest ou à Lorient. La conséquence en est donc la préparation de cargaisons qui ne sont pas toujours en rapport avec les navires réellement disponibles dans les arsenaux, ce qui occasionne parfois leur entreposage sur les quais pendant une longue période.

Au début de la Restauration, la Marine accentue également l'utilisation d'unités de guerre, dans le cadre du service colonial, en tant que navires de charge. Par exemple, sur la dizaine de bâtiments effectuant une circumnavigation scientifique et faisant escale dans les outremer de 1817 à 1840, deux au moins sont des corvettes de charge ayant été intégrées au service de Rochefort à un moment donné pour le ravitaillement des colonies⁹⁹⁴. L'adjonction de ce potentiel de transport confirme d'ailleurs le passage d'une gestion des navires plutôt rigide

993MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 253.

994La corvette ex-gabare la *Durance* a ravitaillé la Martinique et la Guyane, la corvette la *Zélée* l'île Bourbon.

avant 1793, à une gestion bien plus rationnelle et pratique, avant tout pensée en termes de capacités d'emport en fonction du tonnage et donc de polyvalence outre-mer.

En ce qui concerne l'organisation de l'arsenal, l'évolution est aussi perceptible. De fait, plus mature, mieux organisé et empreint de rationalité des Lumières, le service des colonies est rapidement restauré. Dans la perspective d'un éventuel conflit avec telle nation ou telle tribu indigène, les envois sont organisés pour assurer au mieux la remise en état des défenses des territoires pouvant être menacés, comme par exemple le Sénégal en 1816⁹⁹⁵. En matière d'approvisionnement, les progrès sont également réels. La Marine délaisse toujours plus ses fournisseurs locaux au profit d'hommes financièrement solides, très polyvalents, ayant déjà les capacités de répondre aux marchés à l'échelle de tous les arsenaux. Aux côtés des Hèbre, Gachinard et Bourget, munitionnaire de la Marine en titre à cette époque⁹⁹⁶, apparaissent alors dans l'approvisionnement du service colonial les sieurs Roëland et Nabon de Paris⁹⁹⁷, spécialistes des fournitures de bœufs et de cochons pour être convertis en salaisons ; ou encore le sieur Cagnon⁹⁹⁸, fournisseur d'armes, de matériels et de textiles pour les armées de terre et de mer, ayant un pied dans la capitale et l'autre à Bordeaux. Leur participation a ainsi pour effet de maintenir l'approvisionnement du service colonial qui dépend, comme tous les autres services de la Marine, du système des grands marchés généraux liés à ce ministère.

En termes d'organisation logistique, ce changement entraîne aussi l'apparition d'une nouvelle pratique d'approvisionnement. Les fournisseurs sont en effet appelés à livrer directement dans les ports de commerce, lorsque ceux-ci sont désignés pour s'occuper des envois pour tel ou tel arsenal, les produits demandés pour chaque colonie. Cette méthode, qui permet de faire gagner du temps au ravitaillement, annonce la création, dans les places maritimes les plus importantes se trouvant en relations constantes avec l'outre-mer, des postes de chefs de service de la Marine au cours des années 1840 puis du service colonial dans les années 1890. Ces différentes évolutions permettent ainsi aux autorités de Rochefort d'être en mesure de répondre aux volontés de la monarchie constitutionnelle, même si l'augmentation des budgets sous Portal pour permettre à la marine de guerre d'assurer au mieux sa mission de protection du commerce et des colonies est sans nul doute un facteur favorable⁹⁹⁹.

La technique moderne y étant intégrée, il est possible d'affirmer que le service colonial est

995SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM du 1^{er} mars 1816.

996SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 56, n° 76 et n° 80 des 4 novembre et 5 et 6 décembre 1818.

997SHDMR, Services administratifs (Marchés), 2E1-71 – DM n° 43 et n° 93 des 18 mai et 3 décembre 1814.

998SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 28 du 3 septembre 1814 ; 2A2-171 – DM n° 4 du 19 avril 1816.

999OBÉISSART Gaëtan, « Une marine militaire pour quoi faire ? Ce qu'en disent les députés de la Restauration à la tribune du Palais-Bourbon », *Chronique d'histoire maritime*, n° 86, 2019, p. 95-96.

plus rationnel à cette époque qu'à la fin du siècle précédent, d'autant plus que l'arsenal doit de nouveau faire face à la guerre dès les années 1820 en Espagne et en Grèce puis prouver son utilité lors de l'intervention en Algérie en 1830. Quelques réalisations tendent d'ailleurs à le prouver concrètement. Il en est ainsi de l'annonce de la prise et de la capitulation d'Alger par la corvette à propulsion mixte le *Sphinx*, qui apporte la nouvelle à Toulon. Le lancement de ce bâtiment à Rochefort en 1829 permet alors aux ingénieurs de ce port de démontrer leur savoir-faire en termes de construction navale moderne pouvant être utile au service colonial. Premier navire à vapeur opérationnel de la Marine, le *Sphinx* assure ainsi les liaisons lors du débarquement des troupes à Sidi Ferruch puis un service de paquebot de transport durant la conquête de l'Algérie par la France dans les années 1830-1840¹⁰⁰⁰. En 1833, il est également utilisé pour remorquer, d'Alexandrie jusqu'au Havre, la barge à fond plat le *Louxor* qui transporte l'obélisque du temple du même nom, offert par le vice-roi d'Égypte à Louis-Philippe et installé place de la Concorde à Paris, en face de l'hôtel de la Marine.

La construction d'un bassin de radoub à Fort-de-France constitue un autre exemple. Les envois de Rochefort dans les années 1840 permettent d'avancer puis de terminer dans les années 1860 une construction neuve attendue de longue date pour l'hivernage et l'entretien des navires dans les Antilles ; l'envoi de personnels, le suivi des travaux et l'administration du bassin étant partagés entre les deux rives de l'Atlantique pendant une trentaine d'années¹⁰⁰¹.

Au cœur de la *Pax Britannica*, l'absence de conflit généralisé en Europe autorise la prise en compte d'un autre indicateur du degré d'efficacité du service colonial, dont les envois contribuent à donner à l'État français les moyens de rayonner dans les zones les plus lointaines. Sous la Restauration, les nouveaux enjeux économiques du Pacifique, entre îles-escalas et trafics insulaires, obligent à une rapide reprise vers cet océan des expéditions à partir des grands ports de commerce, Bordeaux en prenant largement la tête¹⁰⁰². Puis, face aux prétentions des Britanniques installés en Australie, un soutien conséquent est donné à la Marine par la Monarchie de Juillet pour occuper et fortifier au plus vite les « points d'appuis » voulus en 1843 par Guizot, dans une volonté de revanche de la France après son éviction de la Nouvelle-Zélande par l'Angleterre¹⁰⁰³. Entre 1840 et 1845, les îles Marquises et Tahiti font par conséquent l'objet d'une rapide et agressive conquête grâce à des forces militaires impressionnantes, ce qui vaut alors à la France une image de puissance bien plus impérialiste

1000DUPONT Maurice et TAILLEMITE Étienne, *Les guerres navales françaises, du Moyen-Âge à la guerre du Golfe*, Paris, Éditions SPM / Kronos, 1995, p. 231-232.

1001SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – DM n° 2 du 26 mars 1830 ; 2A2-541 – DM n° 7 et n° 60 des 25 janvier et 9 août 1869.

1002LAUX Claire, *Le Pacifique aux XVIII^e et XIX^e siècles, une confrontation franco-britannique. Enjeux économiques, politiques et culturels (1763-1914)*, Paris, Karthala, 2011, p. 65 et p. 77.

1003Ibid., p. 137.

et belliqueuse que la Grande-Bretagne dans cette partie du monde¹⁰⁰⁴.

Pour mener à bien les opérations de ravitaillement, le rôle du port de Valparaiso comme point de relais de la Marine, des baleiniers français¹⁰⁰⁵ et aussi de tri postal dans les relations entre Atlantique et Pacifique, est capital¹⁰⁰⁶. Lors de l'affaire Pritchard à Tahiti et des divers conflits diplomatiques qui s'ensuivent entre Français et Britanniques dans cette nouvelle zone d'influence¹⁰⁰⁷, les envois rochefortais, lorientais, brestois et cherbourgeois *via* le Chili permettent aux hommes de la Marine de rapidement mettre en défense les îles polynésiennes et d'y installer un semblant d'administration pour y assurer les différents services. Les « *divers marins et soldats travailleurs* » de l'équipage de la gabare le *Bucéphale*, rentrée à Rochefort, reçoivent par exemple un paiement exceptionnel « *pour leur coopération aux travaux de fortifications exécutés extraordinairement aux îles Marquises en 1842 et 1843, antérieurement à l'arrivée de l'expédition placée sous les ordres de Mr Bruat* »¹⁰⁰⁸.

Tous de passage, troupes de la Marine, ouvriers-terrassiers, pharmaciens, chirurgiens, écrivains et commis de marine établissent ainsi leurs quartiers dans les îles du Grand Océan occupées par la France. À titre d'illustration, le sieur Bonneau, ouvrier d'État à la Direction d'artillerie de Rochefort, ayant effectué un « *séjour en Océanie* » en 1846 et en 1847, réclame en 1848 le paiement de la différence entre la solde de travail qui lui a été allouée « *sur le pied de 2 F seulement* » pendant « *255 journées aux îles Marquises et 207 à Tahiti* », au lieu « *de 3 F qui sont alloués aux ouvriers d'État dans le service colonial* ». Quant à sa réclamation du paiement de l'indemnité d'ameublement, celle-ci lui est tout simplement refusée car « *le logement et l'ameublement ont été fournis aux divers fonctionnaires et employés de cette colonie, d'après les ressources dont pouvait disposer l'administration locale* »¹⁰⁰⁹.

Durant la décennie 1840, la *Royal Navy* étant en partie accaparée aux Indes et dans les mers de Chine¹⁰¹⁰, la France entend en profiter pour renforcer sa présence dans le Pacifique afin d'y jouer un rôle de « gendarme » et y étendre son influence, en contenant notamment les nouvelles velléités impérialistes de l'Espagne en Amérique du Sud¹⁰¹¹. Il ne faut toutefois pas conclure trop rapidement que le service colonial a pu constituer un facteur déterminant de la

1004 *Ibid.*, p. 144-145.

1005 COICAUD Cédric, *Histoire sociale, économique, géopolitique et environnementale d'une ressource naturelle (1817-1868)*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Jean-François Klein, Université de Bretagne-Sud, en cours.

1006 *Ibid.*, p. 79.

1007 LAVALLÉ Bernard, *Pacifique. À la croisée des empires, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Vendémiaire, Coll. « Chroniques », 2018, p. 297.

1008 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-335 – DM n° 62 du 27 novembre 1846.

1009 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-356 – DM n° 7 du 29 janvier 1848.

1010 Voir par exemple CROUZET Guillemette, *op. cit.*, p. 158-165 et WEBER Jacques, *Le Siècle d'Albion, l'Empire britannique au XIX^e siècle, 1815-1914*, Paris, Les Indes savantes, 2011, p. 355-372, p. 373-382 et p. 403-410.

1011 LAVALLÉ Bernard, *op. cit.*, p. 296-297.

colonisation dans le Grand Océan, du moins au début. Plus à l'ouest en effet, les prétentions sur la Nouvelle-Calédonie, dès 1843, montrent que la logistique ne fait pas tout. Les missionnaires français qui débarquent d'un navire de guerre dans la rade de Balade restent par exemple livrés à eux-mêmes jusqu'en 1848 avant que d'autres ne viennent s'implanter à l'île des Pins¹⁰¹², future colonie pénitentiaire.

Quand en 1853 la Grande Terre devient finalement possession française, le service colonial reste, en dépit de progrès incontestables, confronté à de sérieuses limites opérationnelles. En 1860, l'embarquement à Oléron, sur la frégate l'*Iphigénie*, des 284 hommes de la 1^{ère} Compagnie disciplinaire coloniale¹⁰¹³ s'accompagne de la transmission de maladies consécutives à leur entassement. Une fois débarqués en Nouvelle-Calédonie, infectés notamment par la dysenterie, certains d'entre eux sont vecteurs d'épidémies et les répandent probablement parmi les kanaks¹⁰¹⁴. Cette transmission bactérienne de l'Europe atlantique à l'Asie-Pacifique est la meilleure preuve de la persistance du problème sanitaire dans la Marine et de sa faible capacité à lutter efficacement contre la présence de germes lors des embarquements de passagers. À titre d'illustration, la même année, le ministre ordonne au Préfet maritime, à propos de la frégate la *Pandore*, que « *comme il importe essentiellement de soustraire l'équipage de cette frégate aux influences des premières chaleurs et par conséquent aux fièvres du pays* », il faut « *faire hâter ses travaux d'armement de manière que la Pandore puisse aller en rade à la première marée favorable* »¹⁰¹⁵. Les marais entourant Rochefort demeurent en effet insalubres à cette époque.

Enfin, il ressort aussi que le soutien colonial pâtit des difficultés de la Marine à assurer la régularité de ses liaisons maritimes, au contraire de la *Royal Navy*. Cette observation souligne combien la logistique est à la fois constitutive et dépendante de la puissance sur mer et surtout de la rigueur de l'organisation qui permet de l'obtenir et de la conserver. Sans la seconde, la première ne peut être maintenue et il n'aurait pas été possible pour la *Royal Navy* de faire des Indes, entre le Moyen-Orient et la Chine, sa base centrale et un carrefour incontournable des navires britanniques et occidentaux dans leur ensemble en Asie, en « contrôlant » le passage régulier des paquebots à voiles et à vapeur. Ce constat est sans aucun doute dressé par les responsables de la Marine au cours des guerres de la première moitié du Second Empire qui nécessitent la projection de forces outre-mer. Elle conduit donc à une très nette amélioration

1012 *Ibid.*, p. 297.

1013 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 157 du 4 décembre 1860.

1014 HUETZ DE LEMPS Christian, « La présence de la France et des Français dans les îles du Pacifique "au temps des colonies" (1840-1960) », dans BONNICHON Philippe, GÉNY Pierre et NEMO Jean (dir.), *Présences françaises outre-mer (XVI^e-XXI^e siècles)*, Paris, Karthala, 2012, p. 740-741. Voir aussi HUETZ DE LEMPS Christian, *Le paradis de l'Amérique : Hawaï, de James Cook à Barack Obama*, Paris, Vendémiaire, 2017.

1015 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 74 du 18 mai 1860.

de la mobilisation du service colonial à la suite de la mise en service des premières lignes régulières de paquebots français entre la métropole et la Cochinchine, dans le sillage d'un Prosper de Chasseloup-Laubat voulant « *créer un véritable empire dans l'Extrême-Orient* »¹⁰¹⁶.

2. L'adaptation aux guerres coloniales

A. La réorganisation matérielle du service colonial

Au sortir de la Seconde Guerre de l'opium, le service colonial tel qu'il peut être examiné n'a manifestement plus la même ampleur qu'au cours de la Monarchie de Juillet. Avec en moyenne un doublement des envois au cours de la décennie 1860 [GRAPHIQUE 31], les capacités de la logistique coloniale dépassent de loin tout ce qui avait été la norme depuis la seconde moitié de la Restauration. Les crispations qui apparaissent sur le continent asiatique entre Britanniques et Chinois à partir de 1839 expliquent cette situation¹⁰¹⁷, annonciatrice à sa manière du changement d'échelle à venir et qui aboutit, dans le cas français, au paroxysme des années 1880 lorsque éclate la guerre franco-chinoise au sujet de l'Annam et du Tonkin.

Pour bien comprendre ce qu'il se passe entre la Première Guerre de l'opium et la campagne de Chine ayant lieu sous le Second Empire, reprenons un instant le fil conducteur qu'est le service colonial. Celui-ci voit sa structure évoluer avec des bâtiments spécialement affrétés ne représentant désormais plus qu'à peine 1 % des sorties dûment répertoriées. Si elle ne néglige pas les possibilités que peuvent offrir les nouveaux bâtiments de transport tels que les clippers et les paquebots, la Marine paraît cependant donner la faveur à ses propres navires de guerre et de transport dans le but de pouvoir apporter un soutien colonial complet et immédiat en fonction de ses propres besoins. Les avisos à hélice, frégates et transports mixtes croisés, par exemple, à Rochefort en 1866 l'indiquent sans ambiguïté. Le renouvellement dès 1852 de près de la moitié des unités de la Marine, dont celles des années de la Restauration encore en activité et celles dont la construction n'avait jamais été achevée depuis la Monarchie de Juillet, permet un net rajeunissement de la flotte. En 1860, l'âge moyen des navires est ainsi réduit à à peine 3 ans, avec une mise à l'eau effectuée en l'espace de 2,5 ans en moyenne pour les plus gros navires, soit le rythme le plus élevé de tout le XIX^e siècle. L'examen révèle aussi que la Marine poursuit son effort de diversification des vecteurs, pour

1016BODIN Michel, *Les Français au Tonkin, 1870-1902. Une conquête difficile*, Paris, Éditions SOTECA, Coll. « Outre-mer », 2012, p. 81. Déclaration de l'amiral-ministre Chasseloup-Laubat en février 1862. La « ligne de l'Indo-Chine », alors provisoire, est inaugurée par « la compagnie des services maritimes des messageries impériales » le 19 octobre 1862, en vertu de la loi du 3 juillet 1861, avec « l'affectation » de six paquebots.

1017LOVELL Julia, *La guerre de l'Opium, 1839-1842*, Paris, Buchet Chastel, Coll. « Document », 2017.

aboutir à des jauges de transport comprises entre 115 tonneaux pour les goélettes de liaison les plus légères à près de 4 000 tonneaux pour les transports, corvette et frégate cuirassés les plus lourds.

Dernier signe, les navires de charge retirés des effectifs à cette époque ont droit de manière systématique à une seconde vie, décidée en haut lieu. Les gabares la *Prudente* et le *Mahé*, par exemple, ne sont pas démantelés mais terminent respectivement en ponton et en navire de commerce sous le nom de *Comte-de-Paris*¹⁰¹⁸. Les quelques années qui précèdent la seconde guerre de l'opium peuvent par conséquent être jugées comme un tournant pour la flotte de charge, la colonisation lors de la seconde décennie du Second Empire s'effectuant largement grâce aux unités lancées entre 1850 et 1860. Il est en effet indéniable que les orientations prises au cours des années 1840 se poursuivent sous le règne de Napoléon III. Plus rationnelle et mieux conçue, cette flotte neuve sert le service colonial qui s'avère, suite à la guerre de Crimée, un instrument logistique bien plus opérationnel que lors des décennies précédentes. Le quotidien rochefortais des premiers mois de 1861 en offre une illustration. L'énumération des tâches journalières laisse apparaître un service colonial assurant, selon les demandes parisiennes, préparatifs de départs pour La Réunion et la Guyane, passage de troupes et de personnels pour la Nouvelle-Calédonie, Tahiti et le Sénégal, préparation des envois pour Cayenne, Sainte-Marie-de-Madagascar et Mayotte, tout cela avec rapidité. Le déroulement des opérations donne ainsi à voir un arsenal maîtrisant nombre de tâches dont l'enchaînement posait parfois encore des difficultés, du fait de l'éparpillement des colonies dans le monde.

En 1860, l'expédition anglo-française de Chine¹⁰¹⁹ met par conséquent à rude épreuve un organisme supposément apte à supporter un conflit porté sur une terre lointaine, du moins pouvant rapidement soutenir une intervention militaire outre-mer si nécessaire. Or, la guerre déclenchée dans l'Empire du Milieu met effectivement en lumière la capacité de la marine impériale à projeter de l'autre côté de la planète un corps d'armée entièrement équipé et ravitaillé, embarqué sur des navires relativement adaptés¹⁰²⁰, sans aide logistique aucune de la *Royal Navy*. Le ton est donné dans les arsenaux dès la fin du mois de novembre 1859, lorsque les préfets maritimes reçoivent le premier ordre du jour signé du commandant en chef de l'expédition¹⁰²¹, le général Cousin-Montauban, en réponse à l'échec essuyé par les troupes européennes devant les forts de Dagu, sur la route de Pékin, quatre mois plus tôt¹⁰²².

1018SHDMR, Services administratifs (Dépenses pour les colonies), 4E10 – « Directions des constructions navales. Travaux d'armements, de désarmements, d'entretien des bâtiments, d'installations d'ateliers et d'expéditions dans les ports et stations », le 1^{er} octobre 1844.

1019BRIZAY Bernard, *Le Sac du palais d'Été. Seconde guerre de l'opium. L'expédition anglo-française de Chine en 1860*, Paris, Éditions du Rocher, 2011.

1020*Ibid.*, p. 91.

1021*Ibid.*, p. 97.

1022*Ibid.*, p. 61-64. Voir aussi JIANG Tianyue, « La marine impériale dans l'expédition de Chine », *Revue*

Le service colonial subit ainsi un enchaînement sans précédent de préparations devant répondre aux besoins de toutes natures, pour soutenir au plus vite les bases arrières de la Division navale de l’océan Indien et de la Station navale des mers de Chine qui opèrent de La Réunion aux concessions françaises en Chine, Shanghai en tête, où sont installés l’hôpital de campagne ainsi que les « *grands dépôts* »¹⁰²³. Regroupement des hommes, armement des navires et expédition de l’approvisionnement se succèdent non seulement en 1860, mais aussi durant les années suivantes. Alors « *arsenal d’appoint* »¹⁰²⁴, Rochefort participe ainsi activement à l’armement de plusieurs bâtiments de guerre et à l’envoi des troupes de Marine faisant partie du corps expéditionnaire de Chine. Si ce dernier part en grande partie de Toulon, des détachements de troupes de marine qui lui sont rattachés embarquent directement en rade de l’île d’Aix tandis que d’autres sont dirigés sur Brest. Toutefois, ce n’est pas tant l’année même de la prise de Pékin qui est intéressante pour mesurer sur la durée le niveau d’implication de Rochefort en Extrême-Orient mais bien les années suivant la fin de la Seconde Guerre de l’opium, lorsque les destinations du sud-est asiatique comme Saigon et Shanghai sont officiellement intégrées au service colonial.

Lors de la décennie 1860, l’activité de l’arsenal en direction des mers de Chine se concentre essentiellement sur les années 1862 et 1864. D’après l’ensemble des devis d’armement consultés¹⁰²⁵, 6 des 10 navires armés pour l’Extrême-Orient le sont lors de chacune de ces deux années, tandis que les autres voient partir chacune un unique navire. Les années 1862 à 1865 regroupent ainsi 8 des 11 navires armés pour l’Asie entre 1854 et 1871. Si, sur le total des 28 navires armés durant cette quinzaine d’années, 17 sont destinés pour les colonies américaines et africaines ou missionnés en Europe¹⁰²⁶ ; dans le détail, 6 partent pour les Amériques (3 lors de l’expédition du Mexique, 2 pour la station du Brésil, 1 pour les Antilles) 8 pour l’Afrique (5 pour le Sénégal, 2 pour l’Algérie, 1 pour Obock) tandis qu’en ce qui concerne les 11 « asiatiques », 7 sont armés pour la seule Chine, 3 pour la Cochinchine et 1 pour l’Inde. Certes, les modestes mouvements du port soulignent le découplage entre les décisions prises à Rochefort et leur exécution externalisée à Bordeaux et à Marseille, notamment lorsqu’il s’agit d’envoyer du ravitaillement par l’intermédiaire des navires de commerce puis des paquebots. Or, une certaine activité y apparaît encore bien présente, augmentant même à la faveur de la période indo-chinoise du Second Empire, l’Extrême-

historique des armées [En ligne], n° 273, 2014, p. 5, mis en ligne le 5 mai 2014, consulté le 21 février 2021.
URL : <http://journals.openedition.org/rha/7877>.

1023ANOM, Dépôt des papiers publics des colonies, 2 DPPC 125 – Hôpital de Shanghai (1859-1861) ; BRIZAY Bernard, *op. cit.*, p. 104.

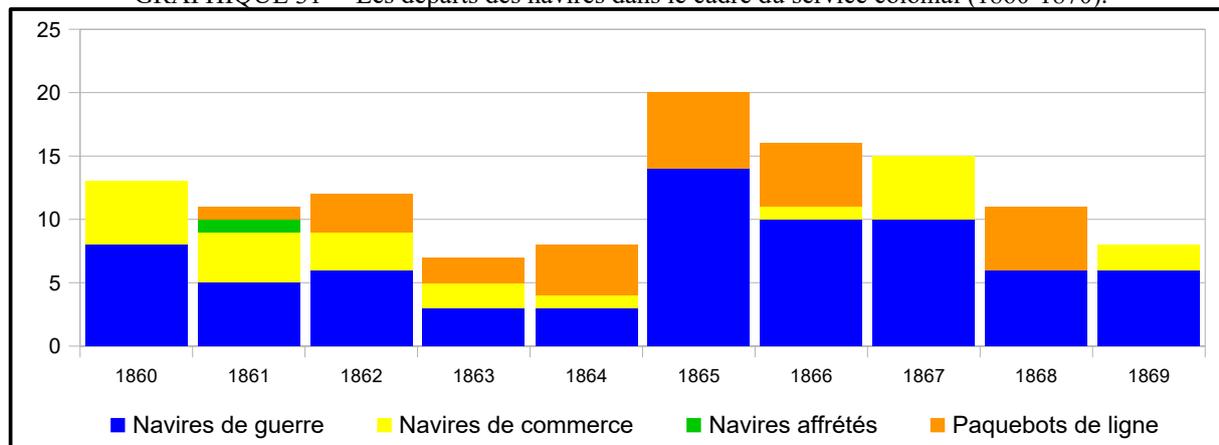
1024DEPEYRE Michel, « Rôle militaire de Rochefort au XIX^e siècle », *Rochefort et la mer*, n° 24, 2007, p. 83-89.

1025SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-54 à 63 – Devis d’armement allant de 1860 à 1870.

1026En Islande, en Grèce et en Russie, ces deux derniers pays étant liés aux événements de la guerre de Crimée.

Orient et ses périphéries indiennes et océaniques comptant alors pour près de 50 % des armements rochefortais.

GRAPHIQUE 31 – Les départs des navires dans le cadre du service colonial (1860-1870).



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

Enfin, le désarmement de navires issus de la division des mers de Chine n'échappe pas non plus au site charentais¹⁰²⁷. Cinq d'entre eux y sont désarmés dès 1862 et, en 1865, le Préfet maritime signale que « *l'encombrement de l'arsenal est devenu tel [...] qu'il est nécessaire d'utiliser les trois amarrages [...] à Soubise* », en amont de l'arsenal. Onze ans plus tard, son successeur se plaint d'ailleurs qu'une partie de ces navires soient toujours présents dans la Charente, ces derniers gênant non seulement les mouvements portuaires de l'arsenal mais aussi ceux des deux cents « *bateaux à vapeur qui vont à [Tonnay-]Charente* »¹⁰²⁸.

Parmi les 11 bâtiments de cette division navale, 4 ont comme port d'attache administratif Rochefort et circulent tant comme navire de guerre qu'aménagés en navires de charge entre la Charente, Saïgon et Shanghai dans le but de ravitailler ces territoires et de les fournir en hommes. Les frégates la *Sémiramis*, la *Renommée*, la *Dordogne* et le *Tancredi* côtoient ainsi de nombreux transports-mixtes datant de la guerre de Crimée, en particulier l'*Orne*, le transport-écurie réaménagé en navire-hôpital en vue de ses rotations entre l'Asie et la France pour que soient soignée à Rochefort une partie des soldats rapatriés de Cochinchine¹⁰²⁹.

En une dizaine d'années, le potentiel de charge est quadruplé. En plus des frégates, des navires de transports comme la *Dorade*, la *Loire* et la *Dordogne* naviguent de Rochefort à

1027SHDMV, Armements (Mouvements), BB5-227 – Mouvements et situation mensuelle des navires, Division de Chine (1863-1864). Parmi les 11 navires de cette division navale, 4 ont pour port d'attache Rochefort (le navire-amiral la *Sémiramis*, la *Renommée*, la *Dordogne*, le *Tancredi*) et circulent de la Charente à Shanghai.

1028SHDMR, Majorité générale (Ports), 1D5-5 à 5-9 – Rapports techniques des 20 juillet 1865 et 3 novembre 1876.

1029SHDMV, Armements et mouvements (Bâtiments de guerre et de transport), BB5-56 – « L'*Orne*. Transport-écurie à hélice 300 chx », le 16 novembre 1862.

l'Asie-Pacifique ; la *Cérès*, la *Marie* et la *Touvre* partent de Brest pour l'Afrique, les Antilles et la Nouvelle-Calédonie ; l'*Amazonie*, la *Creuse*, l'*Ardèche*, la *Meuse*, l'*Albatros*, le *Var*, le *Jura*, l'*Européen*, la *Sarthe* font des allers et retour entre Toulon et le Sénégal, le Gabon, la Guyane et bien sûr la Cochinchine ; tandis que l'*Aveyron*, l'*Allier* et le *Loiret* quittent Cherbourg pour la Martinique et la Guadeloupe, La Réunion ou encore la Côte-d'Ivoire. Dans le cadre du service colonial, tous ces transports emportent hommes et cargaisons pour le compte des arsenaux, en fonction des besoins des autorités détachées dans les possessions ultramarines.

Confrontée à un nouveau paradigme d'intervention, la Marine ne peut plus se contenter du seul duo frégates / vaisseaux en matière de construction navale à but offensif. Elle entame donc une diversification, pour ne pas dire une spécialisation de sa flotte. Vu de l'arsenal de Rochefort, les chantiers privés de Bordeaux sont particulièrement mis à contribution pour construire des canonnières. En 1867, quatre d'entre elles sont mises sur cale dans le port girondin avec pour objectif de les lancer et de les armer au plus vite pour pouvoir les utiliser dans le cadre du service colonial de Rochefort, en partage avec celui de Lorient, où sont détachés des marins du 4^e dépôt des équipages de la flotte¹⁰³⁰. Les cinq bâtiments de servitude de l'arsenal charentais affectés aux voyages de ports à ports, dès leur retour de Brest, sont chargés de 2 000 pièces de bois destinées à la construction de l'*Étendard*, de la *Fanfare*, du *Gladiateur* et de l'*Oriflamme*¹⁰³¹ et sont envoyés « au passage de Lormont en face des chantiers de la Compagnie de l'Océan », avant de remonter ensuite « jusqu'aux magasins de Baccalan [sic] »¹⁰³². Dix jours plus tard, « un détachement de seize marins conduit par un officier » part de Rochefort « par le train de 3 heures 10 au soir, à destination de Bordeaux » où il arrive le lendemain, « à 4 heures 43 du matin »¹⁰³³. À titre de second exemple, construite dans les chantiers bordelais de la maison Arman, une grande canonnière comme la *Comète*, conçue pour les eaux fluviales et pouvant emmener 1 000 soldats sur de courtes distances, est déployée au Sénégal et au Gabon de 1867 à 1870, avant d'être utilisée à Rochefort en 1871-1872, du fait de sa capacité de logement, comme ponton pour les insurgés de la Commune.

Cet effort de construction de navires destinés à être utilisés dans les outre-mers et dans un Empire du Milieu peu à peu dépecé par les puissances coloniales va d'ailleurs se poursuivre jusqu'au premier conflit mondial, la dernière canonnière lancée en 1916 au sein même de l'arsenal, l'*Alerte*, étant utilisée en Chine dans les années 1920 puis en Indochine jusqu'en

1030SHDMR, Commandement de la Marine (Ports), 2A4-134 – Lettre n° 461 du 1^{er} décembre 1868.

1031SHDMR, Commandement de la Marine (Mouvements), 2A4-133 – Lettre n° 166 du 27 juillet 1867.

1032SHDMR, Commandement de la Marine (Ports), 2A4-133 – Lettre n° 59 du 28 août 1867.

1033SHDMR, Commandement de la Marine (Ports), 2A4-133 – Lettre n° 62 du 7 septembre 1867.

1935, date de sa radiation¹⁰³⁴. Du Second Empire à la Belle Époque, l'intégration des canonnières permet d'augmenter les capacités logistiques et de projection de forces de la Marine, qu'elles soient affectées au ravitaillement des postes militaires dans les colonies, aux missions de patrouille et de maintien de l'ordre, ainsi qu'à la défense des intérêts français dans les périphéries impériales ou, en métropole, au cabotage et au transport des passagers entre l'arsenal de Rochefort, la rade d'Aix et les îles charentaises.

En ce qui concerne la cité de Colbert, les affrètements jouent aussi un rôle logistique loin d'être négligeable pour permettre le soutien des colonies de la zone Asie-Pacifique, en représentant 19 % des sorties effectuées dans le cadre du service colonial. Pour assurer la mobilisation de ces navires, la Marine intensifie ses relations avec les plus gros ports des littoraux atlantique et méditerranéen, en l'occurrence Bordeaux et la zone portuaire de Pauillac, Nantes puis Saint-Nazaire et bien sûr Marseille. Des sociétés de transport basées à Paris et proches de l'État, telle l'entreprise des Transports généraux de la Marine, restent également, tout au long du Second Empire, des partenaires fiables, en faisant du transport maritime jusqu'en Polynésie notamment¹⁰³⁵. Enfin, plus localement, des navires de Tonnay-Charente font leur apparition. À partir de la fin des années 1850, le trafic marchand augmente en effet favorablement, sans nul doute grâce aux charbons anglais du Pays-de-Galles voire du Canada¹⁰³⁶, autorisant un peu plus le ravitaillement de Saint-Pierre-et-Miquelon par la voie du commerce d'Angleterre. D'ailleurs, les différentes mentions de tonnage des bâtiments de commerce, en vue des approvisionnements à faire parvenir aux colonies « *et qui ne pourraient trouver place à bord des bâtiments de l'État* »¹⁰³⁷, sont conformes au profil général de la marine marchande de l'époque¹⁰³⁸, avec des unités comprises entre 500 tonneaux de port pour les plus modestes – « *jauge légale au minimum* »¹⁰³⁹ – et 1 000 tonneaux passés pour les plus fortes.

Les expéditions impériales en Asie sont ainsi l'occasion pour de nouveaux venus bordelais et marseillais de pénétrer le monde du transport militaire. Pour les seconds, les interventions en Cochinchine et en Annam coïncident avec l'aboutissement de nombreuses années

1034 JOËL Pierre, *op. cit.*, p. 64.

1035 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-473 – DM n° 4 du 17 janvier 1862.

1036 SHDMR, Inscription maritime (Mouvements du port), 7P2-14 – Lettre n° 43 du 11 mai 1857 ; 6P2-10 – Lettre du 19 juin 1866. Le vapeur le *Cognac* par exemple effectue des voyages réguliers entre Liverpool et Tonnay-Charente, transportant d'une part la houille anglaise, d'autre part les eaux-de-vie charentaises et les différents produits et matériels attendus par les soldats et habitants français dans les îles au large du Canada.

1037 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-502 – DM n° 116 du 7 décembre 1865.

1038 GRENOUILLEAU Olivier, *Fortunes de mer, sirènes coloniales. Économie maritime, colonies et développement : la France, vers 1660-1914*, Paris, CNRS Éditions, 2019, p. 176.

1039 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-502 – « *Cahier des conditions particulières relatives à l'adjudication [...] du transport régulier de passagers, de vivres et de matériel à effectuer, pendant trois ans, entre la métropole et les colonies de la Nouvelle-Calédonie et de Taïiti, à raison de trois voyages par an [...] selon les règles tracées par les conditions générales arrêtées le 30 mars 1847* ».

d'accumulation de capitaux nécessaires pour accéder à ce type d'opérations maritimes et établir, dans le cas présent, en 1862¹⁰⁴⁰, une ligne postale d'Extrême-Orient pour relier Saigon, le « *Singapour français* »¹⁰⁴¹. Les transports de passagers pour la Marine sont de toute évidence une occasion de tenter une navigation commerciale, d'autant moins risquée qu'elle peut se faire à des conditions favorables, l'État octroyant des subventions. Les conflits dans les mers de Chine lancent ainsi la collaboration entre la Marine et la *Compagnie des Messageries Impériales* puis *Maritimes*, qui assure plus de 20 % des passages de soldats et de fonctionnaires lors de la période allant de 1862 à 1869 [GRAPHIQUE 31]. Que ce soit de Bordeaux, de Marseille ou de Saint-Nazaire, les chefs de service de la Marine, en relation avec les agents des *Messageries*, ont aussi à préparer des envois, confirmant en cela le mouvement de sous-traitance alors engagé par la Marine depuis près d'un siècle. En 1868, les transports l'*Amazone*, le *Var* et le *Jura* partent de l'arsenal toulonnais avec hommes et produits provenant des Charentes¹⁰⁴², autorisant une respiration salutaire à l'arsenal de Rochefort après les intenses années 1865, 1866 et 1867.

En temps de paix, la Marine ne renonce donc pas aux orientations destinées à améliorer la logistique coloniale, d'autant plus lorsqu'il devient nécessaire d'intervenir en Extrême-Orient à partir du milieu des années 1850. La réalité des progrès se manifeste au même moment, lorsque les amiraux de Napoléon III prennent l'initiative d'engager plus avant la France dans la colonisation de l'« Indo-Chine »¹⁰⁴³.

B. Les conquêtes de l'Indochine et de la Nouvelle-Calédonie, une mobilisation permanente

Aux prémices de ce qui allait devenir l'acte de naissance de l'empire colonial français en Extrême-Orient, la conquête de la Cochinchine, l'arsenal charentais se trouve en situation d'épauler la logistique des autres arsenaux et de soutenir une force en hommes projetée de l'autre côté du monde, de Pékin à Saigon en passant par Shanghai. Si décennie après décennie les capacités opérationnelles du service colonial s'améliorent, il doit néanmoins faire face à un exercice sans précédent. Sans revenir sur tous les détails des opérations militaires qui surviennent entre les Indes, la Chine et le Japon sous le Second Empire, examiner les aspects logistiques s'avère utile pour apprécier l'ampleur autant que la qualité du soutien colonial de

1040BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, *op. cit.*, p. 154-155.

1041BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, « Saïgon de 1862 aux années 1920. Création, aménagement et extension d'un port colonial français », dans LLINARES Sylviane, ÉGASSE Benjamin et DANA Katherine (dir.), *De l'estran à la digue, histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2018, p. 273.

1042SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-532 – DM n° 89, n° 93, n° 107 et n° 114 des 13 et 19 octobre et des 7 et 24 décembre 1868.

1043KLEIN Jean-François, thèse, *op. cit.*

l'époque. Cette période offre par ailleurs l'avantage d'autoriser une observation des capacités de l'arsenal et de ses services tournés vers les outre-mers, à l'issue de l'expédition impériale franco-britannique de Chine de 1856-1860.

Si les soldats du port charentais sont impliqués dans les affaires chinoises dès 1855 et en Indochine à partir de 1858¹⁰⁴⁴, ce n'est qu'à partir de janvier 1865 que les premiers colons désirant se rendre en Cochinchine embarquent en rade de l'île d'Aix, tandis que les écrivains et commis de Marine de l'arsenal de Rochefort sont pour la première fois – durant l'été et dans le cadre du service colonial – détachés à Saigon¹⁰⁴⁵. Le début du fil des événements relevant du soutien impérial outremer peut cependant être pris en 1863, lorsque des « *concierges-caserniers* » sont demandés en Cochinchine pour la garde des entrepôts et des logements des troupes, sans cependant susciter de vocation coloniale subite dans les quartiers du 4^e arrondissement maritime¹⁰⁴⁶. L'« *État des agents de la Marine qui demandent à servir en Cochinchine* »¹⁰⁴⁷ constitue l'un des premiers documents permettant la préparation de la gestion administrative des fonctionnaires entre Rochefort et Saigon. Pour renouveler l'équipement des navires et des hommes et payer ces derniers envoyés aux colonies, ce sont ainsi des fonds, du matériel et des objets plus ou moins utiles qui sont expédiés, telles ces « poignées de cuivre polies » et ces « charnières à ailes » pour les portes, des « pommelées façonnées de cuivre », des « douelles », des « clous » et même une « grand'voile » ; tandis que les effets d'habillement habituels sont accompagnés de nombreux « brodequins », quand ce ne sont pas les « épinglettes de tir » pour les marsouins du 3^e Régiment d'infanterie de Marine. Cet ensemble somme toute hétéroclite dévoile un processus logistique éminemment militaire tout autant qu'une image diplomatique et civilisationnelle de la France que souhaitent projeter les amiraux-gouverneurs en Asie. Elle laisse ainsi entrevoir une Marine cherchant à imposer son autorité dans tous les domaines, dessaisissant toute initiative de la part des autres ministères. La nature et les quantités mentionnées, quelques peu différentes des cargaisons destinées au Pacifique notamment, indiquent par ailleurs que le projet est conçu dès le départ comme la reproduction du modèle métropolitain à Saigon, pour faire pièce à Singapour et à Hong Kong.

En 1866, l'hôpital de la cité cochinchinoise, intégré dans le « *service des hôpitaux dans les colonies* », est ravitaillé en « linge à pansement », en « charpie » et soutenu par des personnels

1044DUFOR Pierre, *op. cit.*, p. 60 et p. 64.

1045SHMDR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-502 – DM n° 7 du 14 janvier 1865 ; DM n° 21 et n° 71 des 24 février et 10 août 1865.

1046SHDMR, Services administratifs (Emplois), 2E5 – DM du 3 février 1863 et Lettre n° 161 du 16 février 1863. Pour l'ensemble des quartiers maritimes du sous-arrondissement de Rochefort, c'est le « néant ».

1047SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E5 – « Note au commissaire général », le 15 février 1863.

de santé dépendant des « *services spéciaux en Cochinchine* »¹⁰⁴⁸. Chargés d'apporter les premiers secours aux malades et aux blessés et de soigner ceux qui peuvent l'être, ils ont aussi pour mission de sélectionner ceux pouvant être rapatriés en France pour y effectuer leur convalescence. Mais les aide-médecins auxiliaires, médecins, infirmiers et pharmaciens ne sont pas les seuls à embarquer pour la péninsule indochinoise. En 1867, le développement du réseau télégraphique de la colonie fait ainsi inviter le Préfet maritime, par le ministre de la Marine, à « *faire diriger sur Toulon, M. Laborde, Directeur de transmission de 2^e classe* » car nommé « *chef du Service télégraphique en Cochinchine* »¹⁰⁴⁹. L'importance de l'établissement et du maintien des moyens de communication dans l'empire oblige le service colonial à s'assurer de la disponibilité de tous les « matériels » demandés ainsi que du niveau de formation de son personnel qualifié appelé à se servir des nouvelles technologies. L'établissement du chemin de fer entre les arsenaux de Rochefort et de Toulon permet aux hommes et au ravitaillement de quitter la France régulièrement, en profitant des départs des bâtiments de l'État chaque quinze du mois, du printemps à l'automne. Le service colonial reste ainsi tout à fait opérationnel, malgré l'intense activité du milieu de la décennie 1860.

La succession d'initiatives prise par les amiraux pour conquérir le sud de la péninsule indochinoise presse l'État à autoriser la mise en place, dès 1861, d'un service de transports opérant par la voie ferroviaire de transbordement par Suez pour assurer les communications entre la France, la Chine et la Cochinchine¹⁰⁵⁰. Le service colonial de l'arsenal de Rochefort doit alors puiser dans son matériel naval pour mettre à disposition de Toulon un ensemble de navires à hélice, avisos et transports-mixtes, pouvant effectuer des rotations régulières entre le Var et l'Égypte d'une part, entre la mer Rouge et les mers extrême-orientales d'autre part. En parallèle, l'autre solution consiste encore à contourner l'Afrique comme le fait par exemple la *Marne*, dirigée sur Rochefort depuis Singapour *via* La Réunion et le Cap, « *ayant à bord 12 condamnés, du matériel de la Guerre et de la Marine, 3 canons chinois en bronze provenant de Takou et 58 pièces de bois de teck de Bangkok* »¹⁰⁵¹.

L'établissement de lignes de communication sécurisées entre l'Europe et l'Asie est aussi l'occasion pour la France de régulièrement « montrer le pavillon » dans nombre de possessions espagnoles, hollandaises et surtout anglaises. En ces temps de rapprochement entre la France de l'empereur Napoléon III et l'Angleterre de la reine Victoria, toute relâche de navire dans les eaux impériales de telle ou telle nation européenne s'apparente à une visite

1048SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-527 – DM n° 35 du 8 mai 1867.

1049SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-527 – DM n° 35 du 8 mai 1867.

1050SHDMV, Armements et mouvements (Bureau des mouvements de la Flotte), BB5-137 – « Station d'Alexandrie et transports, par Suez », f° 6, 1861.

1051SHDMV, Armements et mouvements (Bâtiments de guerre et de transport), BB5-56 – « *La Marne*. Transport à hélice de 1 200 tx. 160 chx ».

de courtoisie diplomatique. À titre d'illustration, un aviso à hélice comme le *Prégent* part, dans le cadre des « *expéditions des mers de Chine et de Cochinchine* »¹⁰⁵², de Rochefort pour l'Indochine en ne faisant qu'une escale à Pondichéry, puis mouille à Singapour avant de séjourner à Saïgon deux mois à peine, en janvier et février 1862, après y avoir débarqué hommes et matériel du service colonial. Sur le chemin du retour, produits et courrier en cale, le lieutenant de vaisseau Amet ne manque pas de faire un crochet par Batavia, puis d'aller relâcher dans la base navale anglaise de Simon's Bay au Cap. Il enchaîne ensuite avec une visite au gouverneur de l'île de Sainte-Hélène avant d'aller rencontrer le commandant portugais des Açores pour enfin rentrer à Rochefort et désarmer. Tous les gouverneurs et consuls français en poste dans les ports des océans Indien et Atlantique se trouvant sur la route de retour du navire, soit à Saint-Denis-de-La Réunion, au Cap, à Sainte-Hélène, à Sainte-Croix de Ténériffe, à Cadix et à Lisbonne, sont prévenus en amont par dépêches ministérielles transmises par d'autres bâtiments naviguant sur cette ligne, afin qu'ils puissent accueillir, le cas échéant, l'état-major du *Prégent* de la manière dont il convient de le faire avant d'intercéder entre les officiers du navire d'une part et les autorités locales d'autre part.

L'augmentation progressive des candidats au départ pour la zone Asie-Pacifique et leur diversification obligent également le service colonial à renforcer son contrôle quant aux demandes de passage, en sélectionnant, voire en « triant » les personnes. En ce qui concerne le renouvellement du personnel administratif de la Marine, la sélection semble drastique et ceux pouvant prétendre à un poste-outré mer ne sont pas légion. Pour l'Indochine, par exemple, « *M. Musset, licencié en droit, actuellement à Angoulême* » est « *autorisé à passer à Rochefort l'examen d'admissibilité pour l'emploi d'écrivain de marine aux colonies* ». Après avoir subi, le 14 octobre 1868, « *les épreuves prescrites par les règlements* » et avoir été « *déclaré admissible* », Elie Jérôme Musset est alors nommé pour le service colonial par « *l'Amiral Ministre Secrétaire d'État de la Marine et des Colonies, pour le Ministre et par son ordre* », dans sa dépêche du 19 octobre, comme « *écrivain de la Marine en Cochinchine aux appointements de 900 F sur le pied d'Europe et de 1 800 F sur le pied colonial* » et est immédiatement dirigé vers la Méditerranée par le chemin de fer pour qu'il puisse prendre passage sur le transport le *Var*, partant de Toulon pour Alexandrie, dès le 25 du même mois¹⁰⁵³.

Pour les femmes du personnel, qu'elles soient seules ou non, il apparaît qu'il leur est toujours accordé – sauf pour cause de situation de guerre dans la colonie – un passage, gratuit,

1052SHDMV, Armements et mouvements (Bâtiments de guerre et de transport), BB5-56 – « *Le Prégent. Aviso à hélice 150 chx* ».

1053SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-532 – DM n° 88 et n° 93 des 2 et 19 octobre 1868.

après étude de leur demande. Lorsque par exemple « *Mme Lépine, veuve d'un pharmacien de 1^{ère} classe de la Marine* » sollicite « *un passage aux frais de l'État pour retourner au sein de sa famille dans les Établissements Français de l'Inde* », le ministre autorise son embarquement ainsi que celui de son enfant sur un paquebot des Messageries Impériales devant partir de Marseille pour les mers de Chine¹⁰⁵⁴. Mais en ce qui concerne les colons tout dépend de « *l'aptitude professionnelle* » du « *pétitionnaire* » et de sa situation familiale. Si « *des passages gratuits à la ration sur la frégate l'Alceste ont été accordés* », du fait de leur domaine d'activité professionnelle, « *à trois familles habitant soit Rochefort, soit l'île d'Oléron* », c'est en effet parce que les sieurs Serillaud et Desvaux, tous deux maçons rochefortais, ayant obtenu la même concession en Nouvelle-Calédonie, sont reconnus par le ministre « *digne[s] de cette faveur* »¹⁰⁵⁵. Il n'en va pas de même pour le sieur Proux, qui semble se voir faire refuser sa demande de passage gratuit à bord de la frégate¹⁰⁵⁶, d'après les renseignements pris par le ministère auprès du Préfet maritime concernant cet individu sans métier précisé lors de sa sollicitation ; même si aucune dépêche ne vient confirmer ou infirmer cette hypothèse.

Ces exemples montrent que la Marine du Second Empire, avec une administration hypercentralisée à Paris, a retenu la leçon de la désastreuse expédition de Kourou un siècle plus tôt¹⁰⁵⁷ et de celle de Saint-Domingue en guerre une trentaine d'années plus tard, colonie qui a pu voir débarquer des « orfèvres » et des « gardes-forestiers » en plein conflit civil insulaire. En écartant systématiquement toutes les personnes jugées « inutiles » à la mise en valeur des colonies, la Marine fait preuve de réalisme voire de pragmatisme à l'anglaise. Représentations diplomatiques et militaires dans des contrées dominées par l'impérialisme britannique, les comptoirs de l'Inde et la nouvelle colonie de Cochinchine bénéficient de l'attention de Paris tout autant que la Nouvelle-Calédonie, certes terre de baigne, mais aussi première image de la France dans le Pacifique face à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande notamment, possessions de la couronne d'Angleterre.

Cette décennie d'activité dans l'aire coloniale asiatique est tout à fait révélatrice du « *rapprochement du monde* » opéré grâce aux nouvelles technologies des empires occidentaux, vapeur et télégraphie en tête. Au regard de l'activité des dernières années du Second Empire, l'envoi par la Marine de la majeure partie de son personnel est entièrement calé sur le planning d'opérations des compagnies de navigation. Aucune difficulté particulière n'est à signaler lors du transport par voie de chemin de fer et le service colonial est réglé

1054SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-532 – DM n° 70 du 19 août 1868.

1055SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-532 – DM n° 1 du 6 janvier 1868.

1056SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-532 – DM n° 16 du 22 janvier 1868.

1057MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 258-262.

comme du papier à musique. À l'instar de monsieur Musset évoqué précédemment, la « demande formulée par M. Delteil, pharmacien de 1^{ère} classe de la Marine, à l'effet d'obtenir son embarquement, celui de sa femme, de sa fille et d'une domestique sur le paquebot partant de Marseille le 9 février courant » est acceptée le 3 à Paris et renvoyée dès le 4 à Rochefort¹⁰⁵⁸ ; ne laissant par conséquent que cinq jours à cette famille pour quitter la métropole et rejoindre sa nouvelle terre d'accueil cochinchinoise. De même, le service des transports de la Marine mis en place entre la France et les mers de Chine à partir de 1861 tourne à plein régime, d'autant plus après l'ouverture du canal de Suez. Futur administrateur à Saïgon puis à Hanoi, le rochefortais Jules Silvestre, alors lieutenant d'infanterie de Marine, nommé inspecteur des Affaires indigènes, est avisé le 24 novembre 1869 qu'il « est autorisé à rejoindre son poste par le bâtiment de l'État le Jura partant de Toulon à la fin de ce mois » alors qu'il est en fin de congé de convalescence à Vichy et qu'il doit d'abord repasser par Rochefort. Le Préfet maritime ne manque ainsi pas de rappeler dans la marge de la dépêche à transmettre aux services de l'arsenal concernés que « le départ du Jura est annoncé pour le 30 [novembre] »¹⁰⁵⁹.

Étant bien au fait de la réalité de la logistique coloniale, les autorités administratives locales, sous la supervision du Préfet maritime, suppléent efficacement la centralisation décisionnaire, pas forcément au fait de tous les détails de préparation de l'arsenal à l'instant T. La complexité de l'envoi ne serait-ce que d'un seul homme, officier ou non, sur une aussi longue distance, qui lui fait de toute manière prendre, parfois accompagné de sa famille, le train puis le bateau avec tous ses effets réglementaires, oblige à garder huilée la mécanique du service colonial et le ministre de faire confiance à ses représentants dans les arsenaux.

L'enjeu manifeste de maintenir pour le service colonial son « organisation parfaite » voire de l'accélérer encore un peu plus fait que les hommes ne passent que peu de temps sur les bords de la Charente, relativement aux durées des traversées et de séjours réglementaires à effectuer aux colonies. Pour un commis de marine comme monsieur Monplaisir, revenu le 5 mai 1869, « provenant de la Guyane française, destiné pour la Cochinchine, actuellement en permission à Rochefort », le Préfet maritime reçoit de Paris, datée du 7 mai et « pour exécution le 8 », la dépêche ministérielle ordonnant à Monplaisir de s'embarquer, « pour sa destination, sur un bâtiment de l'État, qui partira de Toulon le 20 de ce mois » et de « rallier le port d'embarquement, en temps utile »¹⁰⁶⁰ ; ce qui ne lui laisse que 10 jours véritables de repos. Au premier semestre 1870, peu avant le déclenchement de la guerre entre la France et

1058SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-541 – DM n° 11 du 3 février 1869.

1059SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-541 – DM n° 97 du 24 novembre 1869.

1060SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-541 – DM n° 37 du 7 mai 1869.

la Prusse, l'administration coloniale en Cochinchine continue d'être renforcée et étoffée, de même que le service des hôpitaux accompagnant la garnison de l'infanterie de Marine, les relève du personnel et des troupes s'effectuant régulièrement, selon les échéances prévues.

En observant cette décennie impériale, plusieurs éléments d'appréciation de la capacité opérationnelle du service colonial peuvent être notés. Il faut d'abord rappeler que la mission coloniale du Second Empire revêt un caractère éminemment politique tout autant que civilisationnel, bien supérieur à ce qu'avait connu l'arsenal entre la fin du XVIII^e siècle et le milieu du XIX^e siècle, même au moment des luttes d'influence politico-religieuses entre Français et Britanniques dans le Pacifique sous la Monarchie de Juillet. Concernant la cité de Colbert, les charentais et rochefortais Chasseloup-Laubat et Rigault de Genouilly, proches de Napoléon III, devenus ministres de la Marine et des Colonies, ne sont pas étrangers quant à l'importante implication de Rochefort en Asie. Enfant du Second Empire, Pierre Loti baigne d'ailleurs lui aussi, durant toute sa jeunesse, dans cette ambiance « asiatique-atlantique » si particulière, alors que son frère Gustave meurt en 1865 au large de Ceylan en revenant de Cochinchine¹⁰⁶¹. Ce drame rend décisive la vocation du futur écrivain à entamer une carrière navale et coloniale et c'est en 1871-1872 qu'il embarque finalement sur le *Vaudreuil* en direction du Pacifique, pour effectuer son premier service colonial sur la *Flore*, en Polynésie¹⁰⁶².

La nature et le volume des cargaisons, le nombre de navires nécessaires à préparer à l'arsenal, la mise en place d'une organisation s'appuyant sur le chemin de fer, les compagnies de navigation privées et les transports de l'État dans les autres arsenaux, l'importance du profil des passagers à faire passer, tous ces éléments constituent un exercice d'une ampleur inédite pour Rochefort, sans pour autant que ces facteurs nouveaux ne soient des obstacles insurmontables, bien au contraire. L'effectivité du départ des navires et des hommes pour les colonies profitent indéniablement de la modernisation de la Marine et de sa logistique.

L'intervention de l'autorité ministérielle ne s'avère pas être un poids pour le service colonial du port charentais et les quelques très courts délais pouvant être imposés par le ministre ne posent pas de problèmes particuliers. Comme c'était le cas lors de la guerre de Crimée puis à l'occasion des expéditions de Chine et de Cochinchine, la montée en charge des activités peut être effectuée rapidement. L'épisode indochinois indique aussi une organisation idoine, une confiance réciproque entre les bureaux parisiens et les représentants de terrain et, enfin, un matériel naval adéquat. S'il existe des limites organisationnelles propres à la Marine,

1061 LACOUSSE Magali, « Pierre Loti marin », dans CHAPPÉ François (dir.), *Loti en son temps. Colloque de Paimpol*, Rennes, PUR, Coll. « Interférences », 1994, p. 189-190.

1062 SHDMV, Dossiers individuels (4^e moderne), CC7 – Dossier 297 : Julien Viaud.

elles sont bien plus le fait d'impondérables, tel par exemple le manque subit de main-d'œuvre dans les arsenaux par suite de la fermeture des bagnes portuaires, plutôt qu'un manque de moyens matériels et financiers pouvant impacter le système remis à flot par le ministère de la Marine et des Colonies à la veille de la Deuxième République. La loi-programme – dite des « 93 millions » – présentée en 1846 par le ministre de la Marine et des Colonies, Armand de Mackau et votée à l'unanimité le 3 juillet sous l'impulsion du prince de Joinville, membre du Conseil de l'Amirauté et fervent partisan de la navigation à vapeur, constitue en effet la base de la modernisation de la marine impériale, les crédits extraordinaires alloués étant échelonnés et affectés sur sept ans à l'approvisionnement des arsenaux et aux constructions navales¹⁰⁶³.

À partir de 1845, le développement à travers toute la France puis dans les colonies des lignes de télégraphie électrique, en parallèle de l'établissement progressif des voies de chemin de fer, contribuent à réduire drastiquement les délais de communication entre Paris, les arsenaux et les ports, ce qui ne donne plus lieu à la longue attente de réception du courrier. Cet état de fait place la Marine sur un pied d'égalité avec la *Royal Navy*, qui bénéficie depuis toujours de la proximité de Londres avec ses arsenaux et qui se voit d'ailleurs adjoindre à l'Amirauté, dès 1795, un inspecteur des Télégraphes¹⁰⁶⁴. Les interventions en Extrême-Orient sont aussi une séquence synonyme de perfectionnement pour le service colonial et plus largement pour la Marine, en particulier dans le domaine sanitaire. Ainsi, à la différence de la guerre de Crimée, aucune épidémie ne vient perturber l'expédition de Chine lors de la traversée en mer. Les maladies, typhus et choléra notamment, peuvent certes se déclarer à terre lors des opérations militaires mais les leçons tirées du précédent russe permettent de limiter les cas. C'est donc un progrès sanitaire certain qui est à l'œuvre au sein de la Marine et de la Guerre. En 1862, pour continuer sur cette voie, le chirurgien de marine Charles Maher, œuvrant à l'hôpital maritime de Rochefort, rédige un rapport sur « *les conditions d'instruction et le perfectionnement du personnel du service de santé* ». Dans celui-ci, il préconise de s'appuyer sur les expériences vécues par les hommes lors des « *guerres successives de Chine et de Cochinchine, de Crimée, d'Italie, du Mexique et des États-Unis d'Amérique* » pour améliorer la formation des personnels soignants de la Marine¹⁰⁶⁵. Cependant, la guerre de

1063 MONAQUE Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, op. cit., p. 285 et p. 287.

1064 PLOUVIEZ David, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces. L'approvisionnement des ports-arsenaux français au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 117, 2010, cité dans MARTIN Sébastien, op. cit., p. 262 ; concernant la Grande-Bretagne, voir MACDONALD Janet, *The British Navy's Victualling Board, 1793-1815 : Management, Competence and Incompetence*, Woodbridge / Rochester, Boydell Press, 2010, p. 78.

1065 SHDMR, Service de santé (Personnel des hôpitaux), 5F91 – « Rapport du Dr Maher sur les conditions d'instruction et le perfectionnement du personnel du service de santé », le 1^{er} novembre 1862, f° 1.

1870 porte un coup d'arrêt à cette dynamique positive, lorsque l'arsenal doit se recentrer sur sa mission de défense de la France, maintenir le service colonial tel qu'il est puis prendre en charge le transport des insurgés de la Commune de Paris.

C. Maintenir la France ultramarine malgré la défaite en Europe

En mai 1871, lorsque Rochefort reçoit la dépêche ministérielle annonçant officiellement la fin de la guerre, les opérations liées au service colonial, elles, continuent. La « relégation » des divers condamnés n'a pas cessé, précèdent la mise en place de la « transportation » des prisonniers politiques. La documentation permet de situer la préparation de cette nouvelle logistique carcérale dès août 1870¹⁰⁶⁶, soit huit mois avant le déclenchement de la Commune. C'est en effet durant cette période insurrectionnelle s'étalant de mi-mars à la veille du mois de juin 1871 que les « *prisonniers de Paris* » sont internés, avant leur déportation outre-mer¹⁰⁶⁷, au fur et à mesure de la répression, sur les îles d'Oléron, de Ré, d'Aix et Madame et sur les navires-pontons de Rochefort¹⁰⁶⁸.

Toutefois, de 1872 à 1879, suite au traumatisme de l'invasion allemande, la question de la réduction des moyens du service colonial se pose avec une acuité jamais atteinte depuis le début de la Restauration. Les mouvements de navires avaient en effet en moyenne quasiment doublé entre les années 1820 et 1860, la première moitié du XIX^e siècle ayant pavé la voie de tous les efforts de colonisation accomplis par la suite jusqu'à la fin du Second Empire. C'est dire si l'inquiétude est intense dans un port de guerre déjà plusieurs fois menacé de fermeture et jusque-là habitué à soutenir, en tant qu'arsenal d'appoint, le seul accroissement d'activité résultant des choix budgétaires opérés pour la Marine depuis la Monarchie de Juillet.

Au sortir de la guerre, l'une des premières tâches incombant aux services administratifs de Rochefort est la résolution des complexes situations humaines et matérielles nées du déclenchement des opérations militaires entre la France et la Prusse. Outre la prise en charge des communards, le Préfet maritime doit assurer le retour au sein de la ville-arsenal des soldats des troupes de marine, notamment ceux qui ont été déployés dans le nord-est du pays et à Paris au cours des hostilités. De même, le retour dans les arsenaux des navires de guerre mobilisés dans la Baltique est attendu avec impatience, afin qu'ils puissent rapidement être remis en ligne et de nouveau assurer leur service habituel tant à la mer qu'aux colonies.

1066 *Notice sur la transportation à la Guyane française et à la Nouvelle-Calédonie pendant les années 1871, 1872, 1873, 1874 et 1875 publiée par les soins de M. le vice-amiral Gicquel des Touches, ministre de la Marine et des Colonies*, Paris, Imprimerie nationale, 1877, p. 215.

1067 SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-14 – « Prisonniers de Paris », ordres allant du 6 avril 1871 au 28 juin 1872.

1068 BRETONNIÈRE Louis et PÉRENNÈS Roger, *op. cit.*, p. 3-10.

En 1870, 1871 et 1872¹⁰⁶⁹, le service colonial ne connaît en effet aucune interruption. Tandis que seules « *quelques indications* » sont transmises au préfet en ce qui concerne l'accueil des « *officiers et agents du personnel colonial qui arriveront en France pendant les événements actuels ou qui rallieront leur destination* »¹⁰⁷⁰, les projets de travaux publics dans les outremer ne sont pas ajournés, comme d'ailleurs la consolidation des services administratifs et sanitaires des nouvelles colonies. Des conducteurs des ponts et chaussées employés à l'arsenal, spécialistes du dessèchement des marais, sont ainsi envoyés à Madagascar et à Mayotte¹⁰⁷¹, tout comme médecins, pharmaciens, commis et écrivains de marine passent aux Antilles, en Guyane, au Sénégal, en Cochinchine et en Nouvelle-Calédonie sur des transports de l'État¹⁰⁷², dont un d'ailleurs, dépendant administrativement de Rochefort, est dirigé depuis Saigon sur Papeete *via* Toulon puis Nouméa¹⁰⁷³.

Du fait du déclenchement de la guerre franco-prussienne, le port de guerre est aussi un important lieu de retour des soldats et des nouvelles recrues, appelés à participer aux combats en France. Il s'agit par exemple, au cours de l'été 1870, de transférer à Reims, dans l'armée dite « de Châlons », les hommes de l'infanterie et de l'artillerie de marine revenus des colonies pour stopper l'avancée des troupes allemandes dans la région des Ardennes. Constituant la Division bleue¹⁰⁷⁴, les 1^{er}, 2^e, 3^e et 4^e régiments d'infanterie de marine et le 1^{er} régiment d'artillerie de marine sont pour la première fois engagés sur le sol métropolitain, sous le commandement du général de Vassoigne, ancien colonel et chef du 3^e RIM de Rochefort lors des campagnes de Chine, d'Annam et du Tonkin dix ans plus tôt. En septembre, ce sont encore 12 « *jeunes créoles de La Réunion qui se sont embarqués pour Rochefort à bord de l'Armorique pour se rendre en France où ils doivent contracter un engagement [volontaire] dans l'armée* »¹⁰⁷⁵ qui arrivent au port peu après la défaite de Sedan.

Dans un premier temps, l'arsenal est reconverti par les autorités locales en un vaste port-entrepôt où paires de souliers, pantalons, paletots, hamacs, matelas, couvertures, armes et combustibles ne sont plus seulement destinés au service colonial outre-mer mais bien à celui « à terre », en France. Dans le cadre des opérations militaires se déroulant au nord de la Loire,

1069SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-552 – « Adjudication des fournitures d'objets de quincaillerie, de taillanderie, de serrurerie et autres à effectuer à Paris pour le service des colonies pendant les années 1870, 1871 et 1872 », DM n° 26 du 22 avril 1870 ; « Adjudication du service de transport pour navires à voiles entre la France et nos colonies », DM n° 36 du 27 mai 1870.

1070SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-552 – DM n° 80 du 15 septembre 1870.

1071SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-552 – DM n° 82 et n° 88 des 19 octobre et 30 novembre 1870.

1072Les transports de l'État la *Cérés*, la *Sarthe*, la *Néréide*, la *Sybille*.

1073SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-552 – DM n° 92 du 27 décembre 1870.

1074DUFOUR, Pierre, *op. cit.*, p. 19 ; KLEIN Jean-François, *Pennequin, « le sorcier de la pacification », op. cit.*

1075SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-552 – DM n° 79 du 7 septembre 1870 avec liste, « *Colonie de La Réunion. La corvette l'Armorique, commandée par M. Gizoline, capitaine de vaisseau parti de St-Denis (Réunion) pour Rochefort le 14 juillet 1870. État nominatif des passagers embarqués* ».

des marins sont ainsi dirigés sur Besançon avec leur équipement pour être envoyés à Paris en tant que « *personnel détaché aux fortifications* »¹⁰⁷⁶. Côté matériel, canons de marine, wagons et « bateaux-ponts » appartenant aux différents services du port de Rochefort sont aussi expédiés à Bourges pour ensuite être transportés le plus rapidement possible en Île-de-France¹⁰⁷⁷, avant que la capitale ne soit entièrement encerclée par les troupes des diverses armées prussiennes.

Par la suite, l'importance des retours conduit à une gestion d'autant plus difficile que la région de Rochefort accueille au même moment des blessés de l'armée française et des prisonniers de guerre allemands, ces derniers étant internés à Oléron¹⁰⁷⁸. Dès l'année suivante, ce sont les condamnés au bagne ainsi que de nouveaux migrants candidats au départ dans les colonies et aux Amériques qui s'ajoutent à cette masse humaine. Certains fonctionnaires, médecins et officiers sont ainsi envoyés en « congés » – de convalescence ou non – dès leur débarquement à l'arsenal ou leur descente du train, tandis que d'autres sont mis à la disposition des différents services de la Marine en France, tel « *M. Gautret, employé du service télégraphique de Cochinchine* »¹⁰⁷⁹. Quant aux soldats, ils sont nombreux à être contraints de quitter Rochefort sans attendre. C'est le cas par exemple des troupes de l'infanterie de marine qui sont divisées en détachements et en compagnies pour être mises dans des cantonnements répartis, outre Rochefort, entre les forts Énet et Boyard, le Château-d'Oléron, Boyardville, Port-des-Barques, l'île Madame et l'île d'Aix ; l'état-major du régiment demandant d'ailleurs à cet effet du « bois de chauffage » et « de la paille » pour le « confort » et le « couchage » des hommes¹⁰⁸⁰.

La fin des opérations est également le moment de faire le bilan des pertes humaines survenues lors des transports de troupes entre les colonies et la métropole, ainsi que pendant les combats. En janvier 1872, le préfet dresse à cet effet un « *État numérique présentant le chiffre total des officiers-mariniers et marins de l'Inscription maritime appartenant au quartier de Rochefort, qui sont morts ou disparus, soit à terre, soit à la mer, qui ont été tués, blessés ou qui sont disparus pendant la guerre contre l'Allemagne et l'insurrection de Paris (depuis le 1^{er} janvier 1870 jusqu'au 31 décembre 1871 inclus)* »¹⁰⁸¹.

Enfin, la réduction des besoins militaires nécessite également des ajustements matériels. L'arsenal réaffecte alors ses moyens pour gérer au mieux le temporaire « *service des*

1076SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-14 – DM du 15 octobre 1870.

1077SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E3-34 – Note « Bourges. Très urgent » du 11 septembre 1870.

1078BRETONNIÈRE Louis et PÉRENNÈS Roger, *op. cit.*, p. 3.

1079SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-552 – DM n° 84 du 9 novembre 1870.

1080SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-25 – DM du 13 décembre 1870.

1081SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-21 – « Quartier de Rochefort. Marine et Colonies. Année 1872 », le 3 janvier 1872.

insurgés »¹⁰⁸². Dès janvier 1871, la gestion des prisonniers de guerre puis le logement des détenus et des soldats d'infanterie de marine chargés de les surveiller oblige la Marine à céder par exemple à l'île Madame un bugalet pour le transport du ravitaillement, 2 400 couvertures, des vivres et des ustensiles à l'administration de l'île d'Aix, ainsi que des « *vêtements et objets destinés aux déportés qui doivent être envoyés à la Nouvelle-Calédonie [...] effets pris en charge par le magasin général au titre du service colonial* »¹⁰⁸³. Ces cessions ont lieu avec un souci évident d'en tirer le meilleur parti. L'« *allocation* »¹⁰⁸⁴, pour les forts de l'île Madame, d'Énet et de Boyard, de bois de chauffage appartenant à la Direction des constructions navales est, par exemple, réduite car le Préfet maritime l'a trouvée « *très considérable* ». Le bois de chauffage en question est finalement calculé au kilo près « *pour tout l'hiver* », pour ne pas porter préjudice à l'arsenal d'une part sans pour autant laisser mourir de froid troupes et prisonniers destinés à être transportés aux colonies d'autre part.

La préparation des envois provoquée par la déportation des communards dans les colonies contraint également la Marine à faire un état des lieux de la situation des magasins du port, afin de pouvoir en tirer des effets pour les forçats, ainsi que procéder par la suite à l'achat de produits supplémentaires, notamment textiles¹⁰⁸⁵. En 1875, sont ainsi commandés « des souliers pour forçats que le maître-cordonnier Olmi doit livrer *au port de Rochefort [...] sans aucun retard* » tandis qu'il a auparavant été ordonné « *la confection par la Division des Équipages de la Flotte de 500 petits sacs destinés aux prochains convois de forçats [...] à expédier à la Nouvelle-Calédonie* »¹⁰⁸⁶. Cette dernière pratique est d'ailleurs reprise ensuite, en relation avec le dépôt du Corps des disciplinaires des colonies qui confectionne également des paires de souliers, pour fournir au « Service de la transportation » tous les sacs en toile nécessaires au transport de tout ce qui peut composer le « *trousseau d'un transporté* », comme les vêtements, les peignes, les brosses à laver, le savon et même des « *cuillers à bouche* »¹⁰⁸⁷.

Outre ces cessions permettant la remise en ordre des magasins et des infrastructures du port-arsenal dans son ensemble, l'après-guerre est aussi un temps de « recueillement » pour la Marine. Le service de transportation des condamnés au bagne venant s'intégrer au service colonial, elle en profite pour moderniser les échanges entre le port de guerre et les îles de Ré, d'Aix et d'Oléron avec notamment la mise à disposition d'une nouvelle canonnière à vapeur

1082SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E3-34 – DM n° 57 du 19 mai 1872.

1083SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E3-34 – Ordre du 29 mars 1870 et DM n° 57 du 19 mai 1872 ; 2E4-14 – Notes des 2 et 14 octobre 1872.

1084SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E3-34 – Note du 20 novembre 1871.

1085SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-15 – DM n° 90 du 22 mai 1875.

1086SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-15 – Notes des 9 mars et 22 mai 1875.

1087SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-15 – « Situation au 1^{er} février 1876 des effets d'habillement entrant dans la composition d'un trousseau de transporté » et note du 2 février 1876.

dédiée au service de la rade depuis la porte du Soleil, remplaçant celle du Second Empire¹⁰⁸⁸. De même, la Charente est « améliorée » au niveau du passage de Martrou et du Vergeroux pour permettre la descente et la montée des bâtiments au tirant d'eau plus élevé que ceux fréquemment admis depuis l'apparition de la vapeur¹⁰⁸⁹.

Dans un tout autre registre, la fin de la guerre engage l'arsenal vers des tâches plus spécifiquement financières. Elle ouvre en effet une période de régularisation des écritures comptables et des paiements dans les services qui lui sont dépendants, à commencer par le dépôt des compagnies disciplinaires coloniales sur l'île d'Oléron. Dès 1871, les échanges entre le Conseil d'administration du dépôt, le Préfet maritime, le commissaire général et les autorités ministérielles montrent que le sujet prend une importance toute particulière, en vue de pouvoir continuer à assurer le soutien des troupes et des relégués de l'armée aux colonies. Le dernier trimestre de l'année est ainsi marqué par l'inventaire des produits entrés, sortis et rentrés ou non dans les entrepôts ; « notes », « demandes », « réclamations », « comptes », « décomptes », « revues », ou encore « état rectificatif remis par le magasin général »¹⁰⁹⁰ se succédant à intervalles réguliers. L'arsenal doit également se charger de faire connaître aux créanciers de la Marine, les municipalités notamment, les délais de paiement fixés par l'État pour le règlement des « dépenses ». Il semble toutefois que la Troisième République naissante soit soucieuse de tenir à jour ses comptes tout en s'attirant rapidement les bonnes grâces des villes réputées bonapartistes, puisque dans le cas de Marennes, par exemple, fief de Chasseloup-Laubat et premier pourvoyeur de molletons pour les hommes d'Oléron et de Rochefort pendant la guerre, le gouvernement verse, dès le 9 octobre 1871, « la somme de 680 F 23 [...] dans la caisse du Receveur particulier des finances à Marennes », alors que la note adressée de Paris aux services concernés date seulement du 6 de ce même mois¹⁰⁹¹.

Enfin, Rochefort ne peut échapper aux multiples plaintes formulées par les fournisseurs de la Marine mais surtout par le ministère de la Guerre lui-même, à l'issue d'un conflit marqué par la plus forte concentration de prisonniers en une seule région depuis les guerres de la Révolution. L'une des premières suppliques intervient en mai 1872, lorsque l'intendant militaire de Bordeaux réclame au port de Rochefort, « tout le dépôt d'insurgés étant

1088SHDMR, Inscription maritime (Mouvements du port) 7P2-2 – « Passagers du port à la rade de l'île d'Aix », le 1^{er} avril 1868 ; Services administratifs (Commissaire général), 2E3-34 – DM n° 68 du 26 mars 1871.

1089SHDMR, Majorité générale (La Charente), 1D5-16 – « Marine Nationale. Port de Rochefort. Amélioration de la Charente » et « Note sur la descente et la montée des bâtiments – Tirant d'eau de la Charente pour un jour donné », le 11 novembre 1876.

1090SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E3-34 – « Note pour messieurs les membres du Conseil d'administration du Dépôt des compagnies disciplinaires coloniales » comprenant un « état rectificatif dressé par le magasin général », un « ordre de versement » et deux « états dressés par le Dépôt, visés par le Commissaire aux Revues et par le Commissaire général », le 6 octobre 1871.

1091Ibid.

aujourd'hui complètement évacué », la restitution ou le remboursement le cas échéant des couvertures et paillasses prises dans les magasins de la Guerre l'année précédente pour être fournies au « *service des insurgés détenus sur les pontons et dans les forts de la rade de l'île d'Aix* »¹⁰⁹². Au mois de juillet suivant, c'est une demande du même type qui est cette fois adressée directement à la rue Royale par le ministère de la Guerre, qui transmet dans le même temps « *à l'administration du port de Rochefort une facture relative à cent paires de souliers expédiées d'Agen le 11 avril 1872 au Dépôt d'insurgés qui se trouvait alors à l'île Madame* », dans le but d'obtenir le remboursement de « ses » chaussures au moyen d'« *un virement du budget de la Marine au profit du budget de la Guerre* »¹⁰⁹³. Ces demandes permettent de constater que, si bien des organismes dépendant de l'État prennent en charge le coût de la guerre en puisant dans leurs réserves, ils se montrent particulièrement attentifs quant à la rapidité du remboursement de la valeur exacte des produits donnés et souvent détériorés voire perdus, eu égard à l'importance de chaque denier public pour chaque budget.

Comme on l'a vu précédemment, la fin de la guerre signifie également pour le service colonial la préparation du transport des condamnés dans les bagnes outre-mer d'une part, le renvoi des troupes de marine regroupées à et autour de Rochefort dans leurs garnisons coloniales respectives d'autre part. Si l'arsenal est ainsi chargé de préparer en premier lieu les expéditions pour la Guyane et la Nouvelle-Calédonie, des destinations comme le Sénégal, la Cochinchine et Tahiti ne sont pas oubliées pour autant. Dès 1872, les logements des soldats sont réaménagés en prévision de leur départ aux colonies puis de leur retour. Le casernement des disciplinaires coloniaux dans la citadelle du Château d'Oléron est même repeint à cette occasion¹⁰⁹⁴. Vivres, textiles, ustensiles, outils, sans oublier les briquettes de charbon, sont commandés en vue des campagnes en mer planifiées¹⁰⁹⁵. L'année suivante, le même service colonial doit préparer l'envoi pour un des hôpitaux coloniaux, après recensement dans le magasin de l'hôpital maritime de Rochefort, d'une « bibliothèque de bord », de « livres pour l'enseignement élémentaire », de « vases sacrés » et d'« ornements d'églises »¹⁰⁹⁶. Dans le même temps, il est demandé aux villes de Marennes et de La Rochelle, ainsi qu'aux communes de Tonnay-Charente, de Fouras, de Ciré et d'Aigrefeuille, de bien vouloir rendre au 3^e régiment d'infanterie de marine les fusils qui leur ont été prêtés en 1870, les troupes en

1092SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E3-34 – « Intendant militaire à Bordeaux – N° 57 – Minute à me remettre aussitôt enregistrée », le 19 mai 1872 ; annotée par le préfet le 24 juillet 1872.

1093SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E3-34 – « Intendant militaire à Bordeaux – N° 92 – Minute à me remettre après enregistrement », le 24 juillet 1872.

1094SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-14 – « Locaux à repeindre [...]. Casernement des disciplinaires coloniaux dans la citadelle du château à l'île d'Oléron », note en prévision de l'année 1873.

1095SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-14 – DM n° 227 du 18 juillet 1872.

1096SHDMR, Services administratifs (Approvisionnements généraux), 5E2-5 – Note du 7 octobre 1873.

ayant effectivement grand besoin dans le cadre de leurs campagnes outremer¹⁰⁹⁷.

Dans le détail, ces différents préparatifs montrent la capacité de la Marine à prévoir de manière méthodique la relève des garnisons dans les possessions françaises, le ravitaillement des hôpitaux et la probable poursuite de la colonisation une fois les opérations de transport de condamnés terminées. En Nouvelle-Calédonie, par exemple, les bagnards prennent part aux travaux de mise en valeur de la colonie comme aux combats qui opposent les troupes de la Marine aux kanaks, notamment lors de la grande révolte de 1878¹⁰⁹⁸. De fait, des frégates, transports et vaisseaux comme la *Néréide*, le *Lama*, le *Jura* ou le *Tage* emportent dans leur cale, aux côtés des effets destinés aux prisonniers, du matériel naval, des caisses, du tabac à fumer, des fusils coupés, des câbles télégraphiques ou encore des télémètres pour les travaux. Les métiers des hommes qui embarquent pour la même destination confirment d'ailleurs le projet de mise en valeur de la colonie, par l'intermédiaire des établissements urbains et industriels. Ce sont ainsi des « conducteurs aux Ponts et Chaussées » qui partent avec famille, bagages et mobilier¹⁰⁹⁹ ou encore des « peintres en bâtiments » et « géomètres » célibataires¹¹⁰⁰.

Si ces expéditions restent plutôt similaires à celles gérées par le service colonial depuis le premier quart du XIX^e siècle, il en est tout autrement des envois prévus pour soutenir les services de santé ultramarins. Outre l'ordre donné de vacciner les condamnés à la déportation avant leur embarquement, des « plaques de vaccin » – à défaut de « vaccin en tubes » – destinées en premier lieu à la vaccination des passagers avant leur départ de métropole, sont aussi expédiées aux colonies¹¹⁰¹. De même, il est décidé, tant pour des raisons de coût que de conservation, de diviser le sucre en deux catégories. Celui dit « raffiné » est en effet réservé pour le service pharmaceutique à terre et à bord des bâtiments, tandis que « la cassonade type hollandais » doit servir, dans le cadre du « service vivres-hôpitaux », pour la préparation des tisanes et des sirops¹¹⁰².

Dans ces deux cas, il faut prévoir, préparer puis expédier un assortiment complet de produits permettant à un service hospitalier, avec des soignants partant par exemple depuis Rochefort dans le cadre du service colonial, de fonctionner et d'assurer le soutien médical des garnisons en limitant notamment les décès des hommes, jusqu'à l'arrivée du navire suivant chargé de la relève des troupes. Le renouvellement, à Paris, « *des divers marchés généraux du*

1097SHDMR, Services administratifs (Approvisionnements généraux), 5E2-7 – Lettre du 11 décembre 1873.

1098BARBANÇON Louis-José, *L'Archipel des forçats. Histoire du bagne de Nouvelle-Calédonie (1863-1931)*, Villeneuve-d'Ascq, Presses du Septentrion, 2003, p. 364-365.

1099SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-15 – DT du 1^{er} juillet 1876.

1100SHDMR, Services administratifs (Commissaire général), 2E4-15 – Notes du 22 décembre 1876.

1101SHDMR, Service de santé (Service colonial des médecins), 1F1-81 – DM des 12 avril et 8 juin 1872.

1102SHDMR, Service de santé (Service colonial des médecins), 1F1-81 – DM du 17 décembre 1872.

service des Hôpitaux » pour les années 1872, 1873 et 1874 concerne par exemple des produits comme le « quinquina » et le « sulfate de quinine », les « sangsues », les « bandages », le « linge à pansement en toile en coton et gaze mousseline », le « molleton de laine », la « flanelle », les « mouis » et les « cravates » ; sans oublier les « instruments de chirurgie » et les « vases et ustensiles de pharmacie »¹¹⁰³. Pour assurer son ravitaillement, le service colonial n'hésite donc pas à se servir dans les fournitures destinées à l'hôpital maritime de Rochefort et en cela, il est remarquable de voir que, dans les deux cas évoqués, les opérations du service colonial se révèlent d'une étonnante efficacité, n'ayant que peu soufferts de la guerre de 1870.

À la lumière de ces différents exemples, le conflit franco-allemand s'avère être paradoxalement un temps de modernisation de l'immuable logistique coloniale, en particulier dans le domaine sanitaire. Le conflit vient en cela parachever les évolutions entamées au cours des quinze années précédentes, en conférant, de par le maintien du soutien « colonial » lors des guerres de Crimée, d'Extrême-Orient et contre la Prusse, une réelle unité. En dépit de contraintes somme toute exceptionnelles, la guerre ne remet en cause ni la mise sur cale d'unités chargées de la défense des côtes des colonies ni le recours aux passages par paquebots et encore moins les progrès organisationnels accumulés jusque-là. La Marine ne revient pas non plus sur sa politique de sous-traitance des affaires liées aux possessions ultramarines, tant pour les constructions navales, comme celles des canonnières, que pour l'approvisionnement, par le biais des affrètements de navires de commerce à voiles et à vapeur.

La guerre met ainsi en exergue la résilience du service colonial, qui peut assurer sa mission grâce à la diversification opérée par la Marine en matière d'utilisation des unités de charge civiles et militaires, comme l'amélioration continue du matériel naval. Répondant aux besoins de polyvalence, la nouvelle génération de transports mise au point sous le Second Empire par les constructeurs Senneville et Lebelin d'après les plans de Guesnet et Huin s'avère en effet plus que satisfaisante. En conjuguant qualités nautiques, capacités d'emport et faible tirant d'eau pour faciliter l'accès aux atterrages en eaux peu profondes, les transports de l'État ont, dans le cas de Rochefort-sur-Mer, la capacité de remonter la Charente jusqu'à l'arsenal, comme les fleuves Sénégal et Saïgon et le Huangpu à Shanghai. En Amérique du Sud, la rivière Sinnamary est aussi empruntable, pour d'ailleurs atteindre la localité du même nom qui abrite un des nombreux établissements pénitentiaires composant le bagne de Guyane.

La guerre franco-prussienne permet également de constater combien le choix de maintenir à Rochefort une base logistique et *a fortiori* un port-arsenal se révèle judicieux. Malgré quelques difficultés, l'ensemble Rochefort-Oléron-Aix-Madame-Ré demeure un relais utile

1103SHDMR, Service de santé (Service colonial des médecins), 1F1-81 – DM du 19 juillet 1871.

sur la côte atlantique, à la croisée des voies maritimes et ferroviaires provenant des côtes de la mer Méditerranée et de la Manche. Ainsi, au cours de ces années de transition entre empire napoléonien et république, le service colonial fait preuve d'une belle capacité de mobilisation. En cette fin du XIX^e siècle, celle-ci s'exprime sans nul doute le mieux dès 1871. En effet, cette année-là, 5 transports sont armés dont la *Marne* « installée en navire-hôpital »¹¹⁰⁴, 5 frégates à voiles servent de navires-prisons comme de charge dont la *Sibylle* « qui fait chaque année le tour du monde depuis 1860 » dans le cadre du transport des condamnés en Nouvelle-Calédonie¹¹⁰⁵, 12 bâtiments de guerre et de transport embarquent des hommes pour les colonies tandis que 6 paquebots permettent leur passage depuis Marseille, Bordeaux et Saint-Nazaire. Enfin, des navires de commerce sont affrétés dans le cadre du service de transport entre la France et le Pacifique. Ce sont ainsi au minimum 28 mouvements qui concourent à pleinement relancer la logistique coloniale durant les mois qui suivent la sortie de la guerre et de la Commune. Avant même la fin officielle du conflit, la *Compagnie Générale Transatlantique* est d'ailleurs « autorisée à rétablir son service postal dans les conditions où il se trouvait avant la guerre », pour embarquer en premier lieu, par exemple à Saint-Nazaire, médecins et courriers attendus dans les Antilles¹¹⁰⁶.

Toutefois, au regard de l'étendue des possessions françaises dans le monde, l'ampleur de cette mobilisation logistique n'est visiblement toujours pas à la hauteur des moyens mis en œuvre du côté de l'Empire britannique, même en temps de paix¹¹⁰⁷. Si dans les années 1870, l'engagement de la Marine dans les outre-mers ne cesse pas, l'arrêt des conquêtes coloniales proprement dites pendant une décennie indique encore une fois qu'elle dépend entièrement des décisions prises par l'État, notamment en ce qui concerne son budget. Ceci témoigne aussi d'une France incapable d'assumer un conflit de grande ampleur en Europe sans faire appel aux troupes de la Marine mises en garnison dans les colonies et à celles basées en Algérie¹¹⁰⁸.

En parallèle, la guerre franco-prussienne peut être vue comme le révélateur des limites de la logistique coloniale mise en place depuis le XVIII^e siècle. La première est indéniablement liée au sous-dimensionnement du petit fleuve menant à l'arsenal de Rochefort comme du manque de logements et d'infrastructures adéquates entre la Charente et l'île d'Aix. Lorsqu'il

1104SHDMR, Service de santé (Service colonial des médecins), 1F1-81 – Note du 9 mars 1871. Le *Calvados* et la *Garonne* descendent en rade dès le 11 mars, la *Dordogne* et la *Marne* le 13 et la *Danaë* le 21 mars 1871.

1105SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-63 – Devis d'armement de la frégate à voiles la *Sibylle*, le 20 janvier 1870.

1106SHDMR, Service de santé (Service colonial des médecins), 1F1-81 – DM des 23 avril et 2 mai 1871.

1107WEBER Jacques, *op. cit.*, p. 117-118.

1108SHDMR, Mouvements (Notes sur les armements), BB5-137 – « Note sur les armements en 1870 », f° 21. Parmi les 6 transports de troupes circulant entre l'Algérie et la France, l'un d'entre eux, est mis en réserve à Rochefort, avec 5 autres navires de charge affectés aux transports sur les littoraux de l'Atlantique et de la Manche.

faut assurer un volume exceptionnel d'envois d'hommes libres, de prisonniers et de produits dans des délais relativement courts, en supplément des activités traditionnelles d'armement et de construction ainsi que de garnison, l'asphyxie du port et de ses dépendances n'est pas loin.

La décennie des années 1870 montre bien que soutenir une forte et rapide montée en puissance de l'activité n'est guère plus possible même pour transporter des condamnés. Cela pose par conséquent la question de l'anticipation des besoins logistiques et des moyens attribués à Rochefort. En effet, lors de la reprise des entreprises de colonisation par les Républicains opportunistes au début des années 1880, la Marine laisse, essentiellement, à Brest et à Toulon le soin d'organiser toutes les expéditions coloniales tandis que le trio Rochefort-Oléron-Ré reste cantonné dans son rôle d'« antichambre » des bagnes coloniaux, n'ayant manifestement plus les capacités de gérer les différentes tâches nécessaires à la guerre outre-mer, en plus du service colonial ordinaire et celui de la transportation.

À partir de 1885 cependant, à la faveur de la Conférence de Berlin, grand tournant de l'Europe coloniale¹¹⁰⁹, l'investissement en Afrique subsaharienne est anticipé comme le prouve la conquête du Dahomey par les troupes du 3^e Régiment d'infanterie de Marine quelques années plus tard. Le service de transport mis en place à partir de Rochefort dès 1882 pour ravitailler le Sénégal et le Gabon semble porter ses fruits lorsque tombe le royaume de Béhanzin, en 1892. Il en va de même en Asie lorsque est préparée, dans le cadre de la guerre franco-chinoise (1881-1885), l'intervention au Tonkin pressentie depuis le Second Empire, suite aux conquêtes de la Cochinchine et du Cambodge. Pour une brève période, en effet, le beau rôle naval et colonial est donné dans la presse aux hommes dépendant du port de Rochefort, en particulier lorsque l'amiral Amédée Courbet ordonne à des officiers ex-élèves de l'école des torpilles de Boyardville, dont il en a été le directeur dans les années 1870, d'utiliser en combat rapproché contre la flotte chinoise les canots porte-torpilles du *Bayard* lors de la bataille de Shipu¹¹¹⁰. L'augmentation des effectifs des compagnies des quatre régiments d'infanterie de Marine pour les relèves du service colonial, l'intensification de l'envoi de personnels de santé et administratifs qualifiés, l'expédition de ravitaillement à Saïgon pour l'escadre d'Extrême-Orient commandée par l'amiral Courbet, la construction de canonnières ou encore la mise en défense des possessions cochinchinoises par les bigors de l'artillerie de Marine tendent à montrer que l'arsenal de Rochefort peut encore rendre de fiers services, malgré sa situation géographique incommode.

Mais en cette fin de XIX^e siècle, la base navale charentaise, rétrogradée au rang d'arsenal

1109DE GEMEAUX Christine et LORIN Amaury (dir.), *L'Europe coloniale et le grand tournant de la Conférence de Berlin (1884-1885)*, Paris, Éditions Le Manuscrit, Coll. « Carrefours d'Empires », 2013, p. 7-8.

1110MONAQUE Rémi, *op. cit.*, p. 348.

secondaire, bénéficie-t-elle des théories de la Jeune École qui font florès de 1884 à 1898 ?¹¹¹¹ Il semble que oui. Dès 1882 en effet, le vice-amiral Théophile Aube, ministre de la Marine et des Colonies en 1886 et 1887, partisan de l'expansion coloniale et de la défense des côtes de l'empire au moyen de la nouvelle arme navale qu'est la torpille, replace Rochefort-sur-Mer au sein d'un système naval de sa conception¹¹¹². Avec les autres points d'appui mis en place et ceux appelés à se développer dans le monde, la place charentaise développe d'importantes relations logistiques, notamment entre 1894 et 1914 en Afrique avec les arsenaux de Bizerte en Tunisie et de Diégo-Suarez à Madagascar¹¹¹³. Alors que « *le port militaire de Rochefort, création de Colbert, était menacé dans son existence même* »¹¹¹⁴, il s'avère que la mobilisation à l'intérieur de ses remparts abritant constructions navales, magasins, écoles et casernes connaît, entre la prise de Hanoï en 1882 et le siège de Pékin en 1900, un regain d'activité incontestable.

La seconde limite révélée par la reprise des guerres coloniales est celle inhérente à la concentration de toute la logistique dans les arsenaux et ports métropolitains et à la saturation qui en résulte. Ainsi peut-on pointer la faiblesse d'un dispositif encore extrêmement centralisé en France, ne profitant que trop rarement des potentialités offertes par les continents où sont pourtant créés ses ports coloniaux, souvent d'ailleurs déjà occupés en bien des points par les autres puissances coloniales. Il est d'ailleurs possible de penser qu'un ravitaillement bipartite partagé et expédié tant de France que puisé outre-mer, ne serait-ce qu'à partir de modestes bases relais similaires à celles mises en place par les Britanniques dans leur empire¹¹¹⁵, aurait permis d'élever le seuil de saturation de l'arsenal charentais comme d'ailleurs celui des autres ports-arsenaux. Une telle voie est ouverte dès le début des années 1880 avec l'envoi au Haut-Sénégal *via* Bordeaux, sous la supervision du « *sieur Rivat, second-maître mécanicien de la flotte [...] chargé du montage d'une chaloupe-canonnière démontable sur le Niger* », des colis de ce bateau. Embarquées à Rochefort sur le *steamer* de la Marine le *Bonsonge*, les parties de la chaloupe doivent être assemblées directement sur son lieu supposé d'utilisation, à l'aide des ressources qu'il est possible de se procurer dans les ports africains, à Dakar lors de l'escale au Sénégal ou à Grand-Bassam en Côte-d'Ivoire, terminus du voyage atlantique du

1111MOTTE Martin, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, Coll. « Bibliothèque stratégique », 2004, p. 435.

1112Dans AUBE Théophile, *La guerre maritime et les ports militaires de la France*, Paris, Berger-Levrault, 1882.

1113COMITÉ POUR L'HISTOIRE DE L'ARMEMENT, *Les bases et les arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, Vincennes, Service Historique de la Marine, Éditions Lavauzelle, 2002, p. 24-25.

1114AUBE Théophile, *op. cit.*, p. 3.

1115GRAY Steven, *Steam Power and Sea Power. Coal, the Royal Navy, and the British Empire, c. 1870-1914*, Portsmouth, University of Portsmouth / Palgrave Macmillan, 2018, p. 19-20. Steven Gray cite ainsi, pour l'Atlantique et la Méditerranée, les bases d'Halifax, des Bermudes, de Gibraltar et de Malte ; et pour l'océan Indien, Karachi, Mombasa, Singapour, Port-Saïd et Aden, soit les ports les plus utilisés par la *Royal Navy*.

*Bonsonge*¹¹¹⁶.

Confrontée à la saturation de ses infrastructures et à l'insuffisance de son matériel naval somme toute vieillissant, il apparaît toutefois que la Royale ne reste pas sans réagir, en accentuant son recours à la sous-traitance. De ce fait, la participation du secteur privé à la logistique coloniale prend, dans le dernier quart du XIX^e siècle, une nouvelle ampleur. Qu'il s'agisse en effet d'embarquer des produits ou de transporter des passagers, l'utilisation des paquebots de la *Compagnie des Messageries Maritimes* est à cet égard exemplaire. En touchant des subventions du gouvernement, qui l'oblige à transporter gratuitement ou à prix réduits les personnels et le matériel de l'État, la compagnie se doit d'agir pour le compte de la Marine en fonction de ses besoins. En mettant à disposition des paquebots entiers si nécessaire, en s'occupant de mettre à bord le ravitaillement et en organisant le départ des passagers civils et militaires, ce sous-traitant permet ainsi d'accroître les capacités de la logistique coloniale en s'appuyant sur les facultés des ports de commerce où se trouvent ses agences, ainsi que les chefs de service correspondants de la Marine. Outre une déconcentration évidente des activités liées à la logistique hors des arsenaux les plus étroits et les plus bondés, il est possible de dire que cela facilite grandement le soutien à la colonisation, une fois les opérations militaires relancées.

Il en a encore permis d'insister sur le fait que la pratique de la sous-traitance permet de reporter significativement sur les agents économiques privés une part de l'effort logistique nécessaire au maintien des lignes de navigation militaires et commerciales et de l'ensemble des dépôts de charbon installés sur leur chemin. Avec ces évolutions, le service colonial poursuit ainsi, au cours des poussées impérialistes des années 1880, la même voie de modernisation que le reste de la Marine, définitivement entrée dans l'âge industriel, alors même que s'agrandit de nouveau le périmètre colonial français.

3. Les engagements impériaux au tournant du XX^e siècle

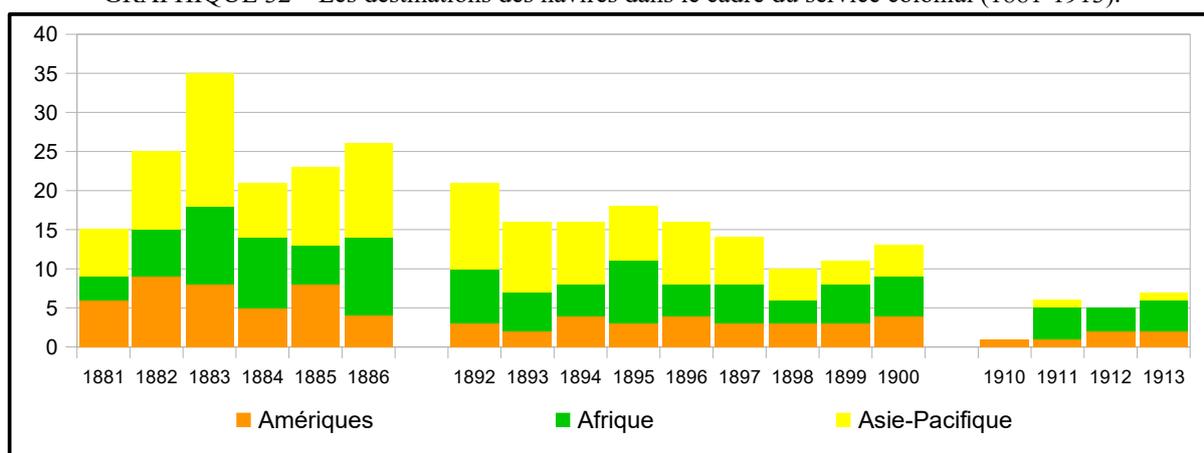
A. De Madagascar à la Chine via Fachoda, les mutations de la mobilisation logistique

En dépit de la période d'arrêt de l'expansion coloniale, de 1870 à 1880, l'activité de l'arsenal de Rochefort n'est pas réduite à néant, loin s'en faut. Elle peut ainsi reprendre de plus belle dès 1881. Avec une quinzaine d'envois effectués au cours de l'année, l'arsenal doit soutenir un niveau de charge presque équivalent à celui des années 1865, 1866 et 1867, sa période d'activité la plus intense durant le Second Empire.

De fait, avec la reprise des tentatives de pénétration au Mali, en Guinée, au Dahomey, en
1116SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 336 du 23 août 1883.

Tunisie, à Madagascar et au Tonkin, la Marine doit réadapter son dispositif, tant d'un point de vue militaire et logistique que diplomatique, à la réalité territoriale née des conflits coloniaux. Les destinations des navires utilisés dans le cadre du service colonial traduisent en effet les contours des nouvelles aires de ravitaillement de Rochefort, avec des envois essentiellement destinés à l'Afrique, aux possessions dans l'océan Indien et aux territoires administrés dans la péninsule indochinoise. Cette reconfiguration se voit aussi à travers le bouleversement de la flotte coloniale, puisque celle-ci voit disparaître de ses rangs une grande partie des navires de charge de la Marine au profit des paquebots, parfois accompagnés par des unités de guerre.

GRAPHIQUE 32 – Les destinations des navires dans le cadre du service colonial (1881-1913).

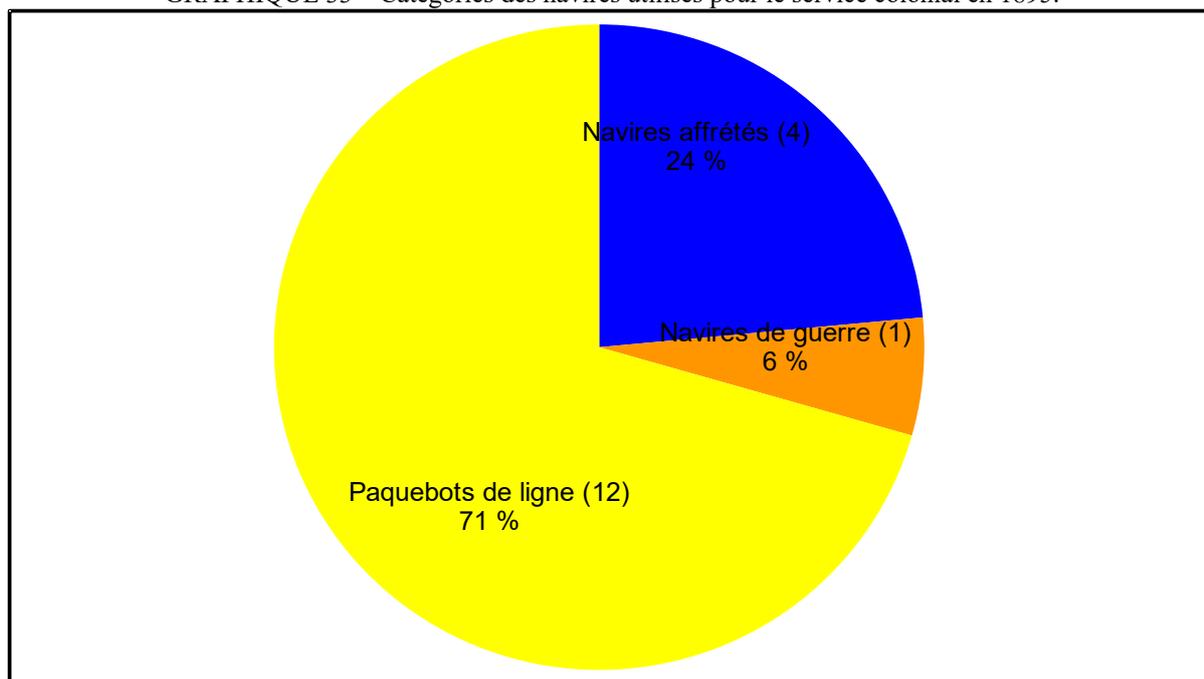


Source : fichier « Circulations » [ANNEXE 15 à 17].

La décision d'externaliser la majeure partie du transport colonial intervient au cours des années 1880 et gagne en puissance. Pour preuve de cela, le service colonial de Rochefort ne profite au final que peu de l'effort de construction des nouveaux transports fait au cours des quinze années précédentes. Nombre d'unités lancées à la fin du Second Empire sont ainsi affectées, non plus au ravitaillement des colonies *stricto sensu* mais au transport des condamnés d'une part, au convoyage des approvisionnements en gros attendus dans les ports-arsenaux d'autre part. Les vins, liqueurs et eaux-de-vie, par exemple, sont emportés d'une place à l'autre « *par la voie des transports du littoral* », à l'occasion des mouvements effectués par les différents navires de charge, civils et militaires, entre Palerme, Toulon, Sète, Bordeaux et Rochefort¹¹¹⁷. Sur les 11 transports en service répertoriés en 1885, 3 seulement embarquent sur les bords de la Charente du ravitaillement pour les colonies en vue d'une unique rotation, dont 2 dans le cadre exclusif du service de la transportation en Nouvelle-

1117SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 16, n° 27 et n° 164 des 28 janvier, 28 février et 10 novembre 1882. Voir aussi, concernant les exemples d'adjudications dans les années 1880 pour les vins, les blés ou encore le lard, DESSAUX Pierre-Antoine, « Enclave ou promoteur de l'activité locale : l'approvisionnement des arsenaux français en denrées alimentaires au XIX^e siècle », *op. cit.*, p. 321-323.

GRAPHIQUE 33 – Catégories des navires utilisés pour le service colonial en 1895.



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

Le virage pris pour déléguer l'ensemble des expéditions du ravitaillement colonial aux transporteurs maritimes privés est alors incontestable. Initié dans les années 1840, le mouvement s'est confirmé parallèlement aux interventions en Extrême-Orient durant la décennie 1860, pour véritablement aboutir dans les trente années suivantes. En 1895, année de l'expédition de Madagascar, les passages sur des paquebots représentent ainsi 71 % des départs. Est-ce une manière d'optimiser son soutien dans le cadre des guerres coloniales, d'améliorer les modalités de la mobilisation logistique ? Assurément. En confiant aux compagnies de navigation son transport vers les colonies, la Marine résout un double problème. Il s'agit tout d'abord pour elle de faire face avec plus d'efficacité aux fluctuations du volume d'activité, au début et à la fin de chaque expédition coloniale notamment, en recourant pleinement au potentiel de charge du secteur du transport de passagers et de leurs bagages, pratique alors en vigueur depuis le Second Empire.

Cela permet aussi à la Marine d'assurer les liaisons entre ses propres ports-arsenaux en procédant à un redéploiement de son potentiel naval, sans avoir à construire de nouvelles unités de charge. Ce choix ne se fait pas toutefois sans présenter l'inconvénient de la déposséder de sa logistique, en la laissant effectivement entre les mains de compagnies privées – même si subventionnées pour certaines d'entre elles – mais aussi entre celles des

¹¹¹⁸Le Fontenoy et le Navarin.

ministères des Colonies et de la Guerre à partir de 1894 et de 1901 en ce qui concerne ses troupes. C'est cette restructuration qui s'avère préjudiciable à la mission coloniale confiée à la Marine depuis la Révolution et qui remet par conséquent en cause l'une des utilités encore reconnues de l'arsenal de Rochefort à l'aube du XX^e siècle. Après les années bienveillantes à son égard de la part des partisans de la Jeune École ayant pu accéder aux postes ministériels, la base navale doit faire face, particulièrement entre 1907 et 1913, aux coups de boutoir des opposants à son maintien au sein de la Marine et du Parlement. Leur but est d'obtenir sa fermeture et de redéployer ses moyens humains (troupes coloniales et personnels de santé) et matériels (torpilleurs et sous-marins) à Cherbourg et surtout à Bizerte. Ceci du fait de la décision prise par la Marine de concentrer ses forces en Méditerranée en cas de guerre contre l'Allemagne notamment, en vertu des accords secrets franco-anglais signés en 1912¹¹¹⁹.

Plus largement, les années 1890 sont celles d'une Marine contrainte de revoir ses choix logistiques, en accentuant l'intégration des moyens des chantiers privés des ports de commerce, en particulier bordelais et nantais en ce qui concerne l'arsenal charentais. Ces grandes places atlantiques continuent en effet à fournir la flotte en matériel naval, à l'image de ces deux canonnières à fond plat, le *Massie* et le *La Grandière* construites à Nantes aux chantiers navals Dubigeon pour le service colonial de Rochefort. Achevées en moins de six mois pour servir à la conquête du Laos, elle sont mises à l'essai dans la Loire avant d'être transportées démontées en Cochinchine. Remontées à l'arsenal de Saigon, d'où elles gagnent le Bas-Mékong cambodgien, elles sont transbordées par voie ferroviaire sur le Haut-Mékong laotien avec un équipage constitué de marins du 4^e dépôt des équipages de la Flotte¹¹²⁰. C'est d'ailleurs aussi à Nantes que sont affrétés pour plus de trois décennies à la *Compagnie Nantaise de navigation à vapeur*, au moyen de traités de charte-partie et d'actes de prorogation, les vapeurs le *Ville-de-Saint-Nazaire*, la *Calédonie* puis la *Loire*, pour le transport « des condamnés et des récidivistes, à expédier à la Guyane et éventuellement à la Nouvelle-Calédonie »¹¹²¹.

En matière d'approvisionnement, les changements sont également spectaculaires. Les navires de commerce traditionnellement utilisés pour le transport des cargaisons ont totalement disparu pour laisser place aux seuls paquebots des compagnies de navigation.

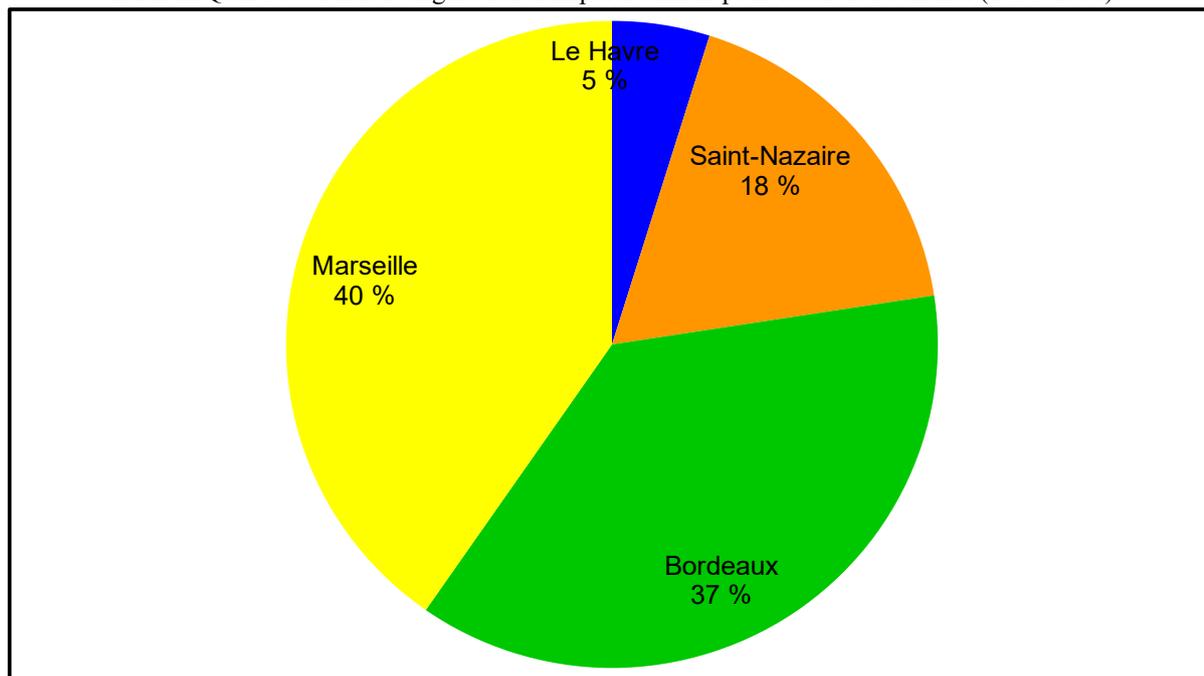
1119NOFFICIAL Sébastien, *op. cit.*, p. 184-185 et p. 191-192. Voir aussi SAFFROY Frédéric, *op. cit.*, p. 84-86.

1120SHDMR, Majorité générale (Campagnes), 1D3-237 – DM confidentielle du 13 avril 1893 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-865 – DM n° 158 du 2 juin 1893. Sur l'histoire de ces canonnières, lire BAL Danielle, KLEIN Jean-François, MOURER Roland et HERBELIN Caroline, *Le général de Beylié 1849-1910, collection et mécène*, Milan, 5 Continents Éditions, 2010.

1121SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 - DM n° 289 du 16 décembre 1886 ; et à titre d'exemple illustré, 2A2-865 – DM n° 369 du 24 novembre 1893, avec joints au bordereau cinq exemplaires de l'acte de prorogation de la charte-partie prenant effet le 1^{er} janvier 1894 et restant valable jusqu'au 1^{er} janvier 1897 adressés à « Monsieur le Chef du Service Colonial » à Rochefort.

Compagnie des Messageries Maritimes, Compagnie Générale Transatlantique, Compagnie des Chargeurs Réunis, Compagnie Fraissinet ou encore *Compagnie Nationale de Navigation* : la Royale compte plus que tout sur le soutien de ces puissants groupes maritimes pour mettre en œuvre son service colonial dans les outremer, en tant de paix comme en temps de guerre. Dans les dernières années du XIX^e siècle, les *Messageries Maritimes* et les *Chargeurs Réunis* se trouvent par conséquent chargés de la plus grande partie des transports des approvisionnements et des passagers, notamment vers l'Asie-Pacifique et l'Afrique.

GRAPHIQUE 34 – Ports d'origine des transports utilisés pour le service colonial (1898-1904).



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

Des affrètements à l'externalisation complète de sa logistique, les choix de la Marine tendent donc, dès la Restauration, hors de toute menace de guerre majeure entre la France et l'Angleterre, à un découplage quasi complet entre les décisions prises à l'arsenal de Rochefort et l'exécution à l'extérieur des ordres donnés, au moyen des intermédiaires militaires et civils employés dans les ports de commerce. C'est cette période s'étalant sur trois quarts de siècle qui permet la mise en place d'une organisation se révélant très aboutie à la Belle Époque, alors que l'Entente cordiale succède à la crise de Fachoda.

Il faut y voir une dernière marche franchie en matière de rationalisation car la Marine doit alors se préparer à une éventuelle guerre contre la Grande-Bretagne, tout en tenant drastiquement ses dépenses. D'ailleurs, ce n'est sans doute pas un hasard si elle recourt à un approvisionnement asiatique pour ses services en Indochine, à partir du port de Shanghai par exemple, où stationnent les canonnières du Yangzi et où mouillent régulièrement les croiseurs

et transports de la Division navale d'Extrême-Orient circulant entre Saïgon et Yokohama¹¹²². Elle profite en fait du « *Traité de Paix, d'amitié et de commerce entre la Chine et la France* », signé à Tianjin en 1885 à la suite de la défaite des troupes chinoises au Tonkin¹¹²³.

Au cours de ce quasi conflit qu'est la crise de Fachoda, la mission de l'arsenal évolue pour faire de Rochefort une base de soutien des troupes destinées à la défense des possessions françaises en Afrique et surtout en Indochine. Le détail des destinations des passagers en témoigne. L'importance des aires africain et asiatique est parlante, les Antilles et la Guyane se trouvant reléguées derrière. Détachements de l'infanterie de Marine et personnels du Service de Santé doivent ainsi se tenir prêts à être dirigés par le train sur Toulon pour embarquer pour les colonies, si la dépêche ministérielle l'ordonnant tombe.

Loin d'être un paradoxe, les minces relations navales entre Rochefort et l'Asie maritime constituent un indicateur probant de la pérennité de son statut de ville-caserne à cette époque. La nature des envois lors de la crise révèle d'ailleurs que l'arsenal maintient sa mission de mise en défense et de soutien des possessions ultramarines françaises. L'expédition d'effets coloniaux en septembre 1898 en est un exemple. Outre les armes et munitions, une multitude de pièces de rechanges et d'ustensiles indispensables au service des canons au Tonkin et au Cap Saint-Jacques en Cochinchine sont également expédiés de Rochefort en « *extrême urgence* » par l'intermédiaire des transports affrétés de Toulon¹¹²⁴ ; ceci prouvant de fait la ferme volonté de l'État de mettre en défense sa « perle de l'empire » encerclée par les possessions des Indes britanniques, Singapour et Hong Kong.

En janvier 1899, les envois similaires effectués « *pour assurer la défense des ports militaires* » en métropole et aux colonies en cas de « *mobilisation de guerre* » et la constitution de nouvelles compagnies dans chacun des régiments en garnison indiquent que cette politique est commune à toutes les possessions et repose sur les capacités du réseau des arsenaux français¹¹²⁵. Avec près de 6 000 hommes de troupes envoyés aux colonies en 1898 et 1899 [ANNEXE 9], la mission essentielle de Rochefort consiste à assurer l'acheminement des soldats destinés à la défense des possessions françaises dans l'empire. L'ampleur des départs contraint le service colonial du port à continuer à assumer des activités proches de celles d'une petite armée mise en campagne contre une autre nation européenne, comme en 1870-1871. En plus des transferts ferroviaires, il faut aussi assurer l'enrôlement des volontaires,

1122 GALLAIS Denis, *La Guerre des « Boxers ». La Marine française dans l'expédition de Chine 1900-1901*, Annecy, SRE Éditions, 2013, p. 52-56.

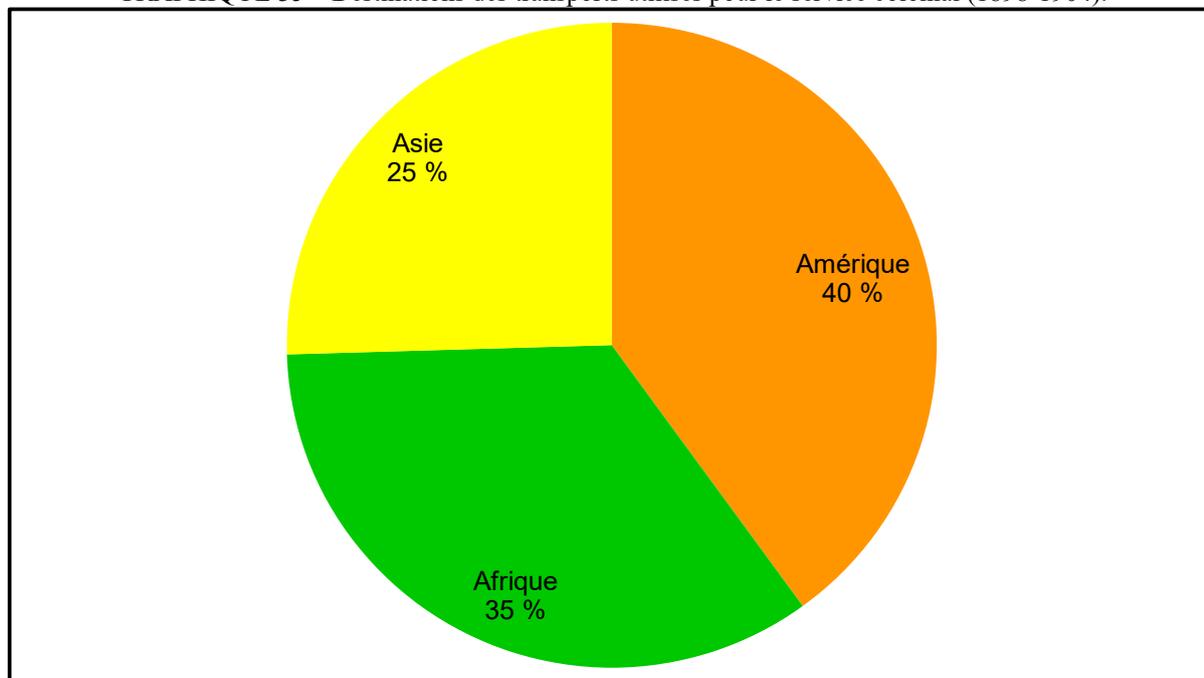
1123 MEYER Jean et ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 286. Voir aussi TAILLEMITE Étienne, « Campagnes du Tonkin (1883-1885) », dans VERGÉ-FRANCESCHI Michel (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, Coll. « Bouquins », 2002, p. 1404.

1124 SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N17 – DM n° 1009 du 11 septembre 1898.

1125 SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 181 du 26 janvier 1899.

leur hébergement ainsi que l’approvisionnement et l’habillement des troupes. L’ordre est alors donné aux autorités des ports « *d’apporter dans l’embarquement des détachements toute la régularité désirable* »¹¹²⁶, le Préfet maritime assurant les départs « *en temps opportun* » ou « *en temps utile* » pour éviter que Rochefort ne redevienne un véritable casernement à ciel ouvert comme en 1895.

GRAPHIQUE 35 – Destinations des transports utilisés pour le service colonial (1898-1904).



Source : fichier « Circulations », [ANNEXE 15 à 17].

Des « *fiches de transport destinées à régler les mouvements de concentration des troupes de la Marine* », qui remplacent « *la feuille de route et le bon de chemin de fer employés dans les transports ordinaires* », sont par conséquent adressées aux autorités de l’arsenal. En raison de la longueur des trajets que les troupes doivent effectuer, la Marine doit ainsi procurer le pain nécessaire à l’alimentation des soldats pour toute la durée du transport en chemin de fer, avec des arrêts prévus dans des stations « *haltes repas* »¹¹²⁷. Néanmoins, suite à la décision ministérielle prise fin janvier 1899 d’augmenter les effectifs des deux régiments d’infanterie de marine habituellement présents à Rochefort, le ministre demande au préfet de lui transmettre des « *propositions au sujet du casernement des nouvelles compagnies [...] pour assurer l’exécution de ces dispositions qui entreront en vigueur le 1^{er} mars prochain* »¹¹²⁸. Déjà, en mai 1898, le conseil municipal de Saint-Georges d’Oléron transmettait son vœu « *tendant à ce que les militaires envoyés à Boyardville soient logés dans des bâtiments de*

1126SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N16 – DM n° 88 du 20 janvier 1898.

1127SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N16 – DM n° 946 du 23 août 1898.

1128SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 181 du 26 janvier 1899.

l'État et non chez l'habitant »¹¹²⁹. En décembre de la même année, c'est le conseil municipal de Marennes qui « offre certains avantages pour obtenir le casernement [du] bataillon d'infanterie de marine » en garnison à Saintes et qui est censé rallier Rochefort en cas de mobilisation¹¹³⁰.

Au regard de ces opérations, les rôles semblent partagés d'une manière relativement équitable entre Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon ; ce dernier arsenal obtenant toutefois et de loin le plus gros contingent de compagnies nouvellement créées. De fait, la Marine maintient l'arsenal charentais dans son rôle de base secondaire chargée des opérations dont Brest-Lorient et Cherbourg ne peuvent s'occuper. C'est le cas à plusieurs reprises bien avant la crise de Fachoda, notamment lorsque Rochefort doit les délester en assurant en 1888, en 1889 et en 1890, par exemple, la préparation d'une série d'avisos tels que le *Vigilant* pour la Guyane, la Guadeloupe et la Martinique, le *Volage* pour Tahiti, Bora-Bora et la Nouvelle-Calédonie ou encore le *Boursaint* pour l'Algérie, Mayotte, Djibouti et Madagascar¹¹³¹. Parmi ces avisos, le *Chasseur* représente parfaitement cette dualité coloniale entre les arsenaux breton et charentais. Armé une première fois à Brest en 1879 pour le Pacifique, il l'est de nouveau en 1882 pour les Antilles puis en 1885 pour l'Extrême-Orient. Devant le trop-plein d'activité provoqué par la guerre franco-chinoise, la base bretonne délègue le quatrième armement du *Chasseur* à Rochefort, pour le préparer en vue d'une intervention au Tonkin¹¹³².

Tout ceci met assez bien en lumière la nouvelle dimension du soutien offert par Rochefort. Avec les guerres coloniales africaines et asiatiques, le port de guerre garde encore pour un temps, jusqu'en 1900 et en 1911-1912-1913, son rang de base logistique secondaire au Ponant. Il est même permis de s'interroger quant à son maintien sans la saturation chronique de Brest. Le début de la fin de l'activité de l'arsenal, avant sa fermeture quelques décennies plus tard, intervient de façon paradoxale à un moment où les détails de la logistique coloniale sont les mieux maîtrisés de tout le long XIX^e siècle, au terme de maintes évolutions et améliorations.

B. Entre guerres et paix : l'empire colonial à la Belle Époque

Deux ans après la crise de Fachoda, après avoir connu d'importants changements, l'arsenal

1129SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N16 – DM n° 620 du 28 mai 1898.

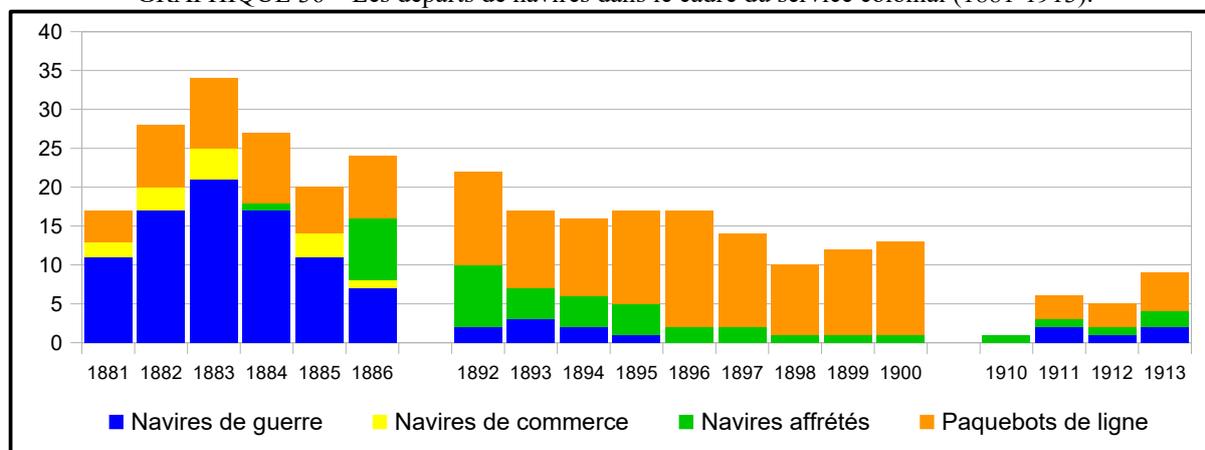
1130SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N17 – DM n° 1465 du 23 décembre 1898.

1131SHDMR, Construction navale (Armements), 2G2-101 – Devis de campagne de l'avisos de 1^{ère} classe le *Vigilant*, le 23 août 1888 ; Devis de campagne de l'avisos de 2^{ème} classe le *Volage*, le 13 août 1890 ; Devis de campagne de l'avisos à hélice le *Boursaint*, le 26 décembre 1889.

1132SHMDR, Construction navale (Armements), 2G2-101 – Devis d'armement de l'avisos de 1^{ère} classe le *Chasseur*, le 25 septembre 1888.

de Rochefort se retrouve confronté aux impératifs d'une nouvelle campagne de Chine. Le rythme d'expédition des années précédant cette intervention impériale indique clairement que les évolutions constatées permettent de maintenir les capacités de soutien de la ville-caserne.

GRAPHIQUE 36 – Les départs de navires dans le cadre du service colonial (1881-1913).



Source : fichier « Transporteurs » [ANNEXE 13].

En 1857, du fait de la transformation de la flotte, le « rapport Hamelin » concernant l'« *achèvement des ports militaires* » destine alors l'arsenal de Rochefort à voir s'adapter ses infrastructures, même à minima¹¹³³. Quarante-trois ans plus tard, le service colonial se révèle par conséquent en mesure de supporter un accroissement des besoins logistiques. En 1900, son niveau de soutien se porte à l'égal de ce qu'il avait été en moyenne annuelle sous le Second Empire, soit une grosse douzaine d'expéditions. Pour Rochefort, c'est aussi le point d'orgue de son soutien colonial. Cette année-là, son engagement dans la campagne de Chine l'implique en effet de nouveau dans une coopération impériale, cette fois multilatérale. La rapide organisation du départ des hommes mobilisés et équipés comme il se doit en vue de l'opération militaire indique que la montée en puissance ne pose aucune difficulté particulière. L'arsenal charentais maîtrise les opérations de logistique, comme d'ailleurs les autres bases navales. Directrice générale de l'expédition jusqu'en 1902¹¹³⁴, la Marine, par les pratiques de l'affrètement et de la réquisition, peut aussi s'octroyer un matériel naval s'inscrivant dans une large gamme de tonnages et répondant au mieux à ses besoins logistiques sur la longue durée.

Au début de la campagne de Chine, elle aligne ainsi 20 bâtiments de guerre et 41 navires civils différents provenant de France ou d'Indochine, dont un aménagé en hôpital à Marseille ; tandis que le gros du transfert des troupes est effectué grâce aux paquebots des *Messageries*

1133 BATESTI Michèle, *op. cit.*, p. 174.

1134 GALLAIS Denis, *op. cit.*, p. 28 ; SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-957 – DM du 28 décembre 1900 ; Troupes (Troupes de marine), 1N21 – DM du 28 décembre 1901.

*Maritimes*¹¹³⁵. Elle peut aussi mobiliser, en puisant dans ses effectifs disponibles en métropole et dans l'empire et sans compter les personnels spécialisés, ouvriers et de santé, 6 400 hommes de l'infanterie de marine, ainsi que plusieurs centaines de soldats supplémentaires appartenant aux deux régiments d'artillerie de marine¹¹³⁶, soit plus du tiers des 18 000 hommes mobilisés pour cette campagne. En moins de deux mois, un total de près de 8 000 hommes débarquent ainsi à Tianjin, direction Pékin. Pour sa part, grâce à sa garnison et aux « états des militaires disponibles pour le service colonial »¹¹³⁷, Rochefort peut soutenir l'expédition en détachant en Chine, entre fin juin et mi-juillet 1900, au moins 2 bataillons de marche sur les 11 envoyés en Extrême-Orient entre mai et octobre, soit, *ad minimum*, 1 600 hommes¹¹³⁸. Elle n'a, de plus, pas à gérer les transports autres que ceux effectués par le chemin de fer entre la Charente-Inférieure et le Var. La centralisation à Toulon de tous les bâtiments de l'expédition entre les mains du seul Préfet maritime, Bonnin de la Bonninière de Beaumont¹¹³⁹, permet ainsi à la Marine de disposer de la quasi-totalité de ses moyens en un seul lieu de rassemblement, spécialisé il est vrai dans les expéditions coloniales depuis celle d'Alger en 1830. Il est donc surprenant de constater que dix ans après la Chine, la Royale, pour soutenir l'intervention au Maroc, réactive l'arsenal de Rochefort afin de pouvoir transporter des hommes, des vivres, des fonds et du matériel supplémentaire. Il est probable que c'est un choix pragmatique, dans le sens où Rochefort peut compter sur Bordeaux pour ravitailler les troupes débarquées à Casablanca.

Si les expéditions de Madagascar, de Chine puis du Maroc relancent à chaque fois l'activité coloniale de l'arsenal de Rochefort, ce dernier ne peut toutefois recouvrer l'importance qu'il possédait jusqu'au milieu des années 1880, lorsqu'une grande partie de l'approvisionnement de l'Afrique de l'Ouest lui était encore confiée. Les années de la Belle Époque sont donc synonymes, pour le port de Rochefort, d'une réduction drastique de son organisme. Dès 1901, alors que les troupes de la Marine sont passées à la Guerre et que l'administration de toutes les possessions dans l'empire dépend du ministère des Colonies, les possessions ultramarines deviennent avant tout, pour les autorités rochefortaises, au travers de ses « outils d'administration », des territoires relevant « *d'un empire de papier* »¹¹⁴⁰. Les

1135 GALLAIS Denis, *op. cit.*, p. 56-57 ; SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-957 – DM du 14 août 1900. Pour le transport des hommes, le « vapeur affrété *Ville-de-Tamatave* » à Marseille en est une bonne illustration.

1136 *Ibid.*, p. 29-30.

1137 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-956 – DM du 27 juin 1900.

1138 GALLAIS Denis, *op. cit.*, p. 31 ; SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N20 – DM des 19, 27 et 29 juin 1900 ; 1N21, DM des 10 et 12 juillet 1900.

1139 TAILLEMITE Étienne, *Dictionnaire des marins français, op. cit.*, p. 37.

1140 HOULLEMARE Marie, « La fabrique des archives coloniales et la naissance d'une conscience impériale (France, XVIII^e siècle) », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 61-2, 2014/2, p. 14 et 27.

services administratifs du port-arsenal sont en effet réduits à gérer presque uniquement les frais de route, les demandes de congés, les avis de décès et les mariages. Campagne du Maroc mise à part, l'arsenal ne sert également plus de lieu de départ pour les troupes et personnels de la Marine tandis qu'en ce qui concerne les condamnés, en 1909, « *l'embarquement ne doit plus se faire en rade d'Aix* » mais directement à Saint-Martin-de-Ré ou au port de La Pallice, à La Rochelle¹¹⁴¹. Le port conserve néanmoins deux spécialités qui lui valent en 1913 d'être maintenu, comme Lorient, sous le vocable « *autres places de guerre du littoral* »¹¹⁴² : ses services de santé et d'hydrographie.

Réputés, ceux-ci s'intègrent pleinement au service colonial puisque médecins et hydrographes sont régulièrement missionnés par Paris dans le cadre des campagnes ultramarines. Pris parmi d'autres, M. Chagnolleau est sélectionné pour le Haut-Sénégal et le Moyen-Niger¹¹⁴³, Paul Claverie est désigné comme « *médecin de colonisation* » en Algérie¹¹⁴⁴ ; tandis que des enseignes de vaisseau de 1^{ère} classe sont demandés par le ministre des Colonies en vue d'être envoyés en Nouvelle-Calédonie et à Madagascar pour « *des travaux hydrographiques* » à effectuer à bord des aviso-transports le *Vaucluse* et la *Rance*¹¹⁴⁵ mais aussi pour la mission hydrographique de l'année 1912 au Congo-Oubanghi-Sangha¹¹⁴⁶. Concernant l'Extrême-Orient, M. Duville, « *médecin principal du port de Rochefort [...] est autorisé à s'absenter de France pour l'accomplissement d'une mission scientifique et médicale en Indo-Chine d'une durée de 6 à 8 mois, qui lui a été confiée par le Ministère des Colonies* »¹¹⁴⁷. Pour éviter accidents et intoxications lors des missions diligentées par l'État, tous les produits livrés au service colonial, en particulier les drogues, médicaments, liquides et denrées alimentaires, sont analysés par des fonctionnaires hautement compétents ; ce « service spécial » incombant, dans le cas de l'arsenal de Rochefort, au « *pharmacien de 1^{ère} classe, professeur à l'École principale du Service de Santé de la Marine* » installée à Bordeaux¹¹⁴⁸. Mais cela ne compense par la réduction irréversible de la mobilisation coloniale qui s'opère sur les bords de la Charente. L'arsenal n'arme plus un seul bâtiment censé pouvoir transporter les hommes dans l'empire mais désarment ceux qui y sont déployés, comme ces six navires revenus de la Méditerranée, des mers d'Orient, de l'Annam et du Tonkin¹¹⁴⁹.

1141SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1061 – DM n° 3 du 6 décembre 1909 à appliquer dès le 23 décembre suivant pour un convoi composé de 600 condamnés à embarquer sur le steamer la *Loire*.

1142SHDMR, Majorité générale (Confidentiel), 1D3-237 – DM confidentielle du 23 septembre 1913.

1143SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-973 – DM n° 1 du 3 janvier 1901.

1144SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1028 – DM n° 32 du 23 janvier 1906.

1145SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1017 – DM n° 385 du 4 décembre 1905 ; 2A2-1039 – DM n° 124 du 25 avril 1907.

1146SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1097 – DM n° 111 du 13 mai 1912.

1147SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1017 – DM n° 334 du 21 octobre 1905.

1148SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1039 – DM n° 393 du 4 novembre 1907.

1149SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 165 du 30 juillet 1902.

Entre 1910 et 1913, tous les transports coloniaux sont ainsi assurés par des transporteurs civils, des navires de commerce armés « au long cours » et des bâtiments de guerre, ce qui est révélateur d'une Marine qui se tient encore largement aux choix faits à l'issue de la guerre de Sept Ans¹¹⁵⁰. Toutefois, à cette époque, les vieilles unités de charge de la flotte datant des années 1860 et 1880 ont toutes ou presque été remplacées par les paquebots, ces derniers étant utilisés au cabotage entre les ports de commerce lors des escales et pour l'approvisionnement en produits des ports-arsenaux « têtes de ligne » aux colonies. En 1914 par exemple, l'arsenal de Rochefort assure encore l'envoi au Gabon, « *par le paquebot du 15 juillet via Bordeaux* », des médicaments demandés par l'état-major de la canonnière la *Surprise* basée à Libreville¹¹⁵¹.

Entretenu par la prééminence de Brest pour les Amériques et les comptoirs africains et indiens, puis celle de Toulon lorsque l'expansion coloniale bascule de l'ancien Nouveau Monde vers l'Afrique et l'Asie, la situation de relégation de Rochefort ne cesse de s'aggraver. Dans les cinq années qui précèdent la Première Guerre mondiale, si ce n'est pas Marseille qui assure les passages pour l'Algérie, la Tunisie, Djibouti, les colonies dans l'océan Indien, les possessions autour des mers de Chine ou les îles dans l'océan Pacifique, c'est Toulon qui les prend en charge sur des vapeurs affrétés ou des transports de l'État¹¹⁵². Du côté du Ponant, Brest, Bordeaux et dans une moindre mesure Saint-Nazaire assurent à l'endroit de Rochefort-sur-Mer les liaisons avec le Maroc, toute l'Afrique de l'Ouest, les Antilles et la Guyane.

Les services de canonnières mis en place dans le Pacifique, en Afrique, en Indochine et surtout en Chine font également partie des domaines de gestion administrative de l'arsenal. En fournissant régulièrement à ces petits navires de guerre les équipages, les officiers et le matériel utile à leur entretien, Rochefort concourt, en plus de contrôler les deniers publics alloués à l'armée de mer, au maintien de l'ordre impérial dans les colonies et zones d'influence les plus lointaines. À plusieurs reprises, à la Belle Époque, le Préfet maritime doit réclamer, suite à l'insistance du ministre de la Marine, à la concession française de la future Wuhan sise sur le fleuve Yangzi, les pièces comptables nécessaires à la régularisation des fonds avancés par l'État. En 1903, il est par exemple demandé au « *commandant comptable de la canonnière la Vipère [...] les pièces justificatives de l'emploi du fonds d'avance de 1 200 F perçu le 3 janvier 1902 à Hankéou* ». La suite donnée à la demande formulée par le ministre est représentative du traitement de ce type de requête. Dans le cas du commandant de la *Vipère*, ce dernier doit dresser, pour le service colonial et pour la Marine, un « état », que les autorités examinent ensuite en France afin de maintenir l'ordre dans les comptes et éviter

1150MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 275.

1151SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1122 – DM n° 111 du 13 juin 1914.

1152SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N7 – DM n° 2417 du 30 novembre 1893. Ce nouveau service organise huit voyages de navires à vapeur en Indochine, une fois par mois, de mi-février à début décembre.

les irrégularités. Dans le cas présent, il s'agit de comprendre pourquoi une « *différence de 1200 F [est] constatée dans les écritures de l'agent comptable des traites de la Marine* »¹¹⁵³. Et de « *saisi[r] l'occasion de la présente dépêche pour [...] prier de [...] faire parvenir le plus tôt possible les pièces justificatives de l'emploi du fonds d'avance de 1 600 F perçue en 1900* », lors de l'expédition de Chine... Ces attributions sont ainsi révélatrices de la réalité de l'activité de l'arsenal d'alors, au demeurant très limitée.

C'est qu'entre 1910 et 1913 l'arsenal de Rochefort doit faire face aux nouveaux coups de boutoir de Paris, bien décidé à le faire fermer. Pour sa défense, seules ses activités purement navales sont exposées. Si l'idée de faire de Rochefort un « *port marocain* » est exprimée¹¹⁵⁴, les liens de l'arsenal avec les colonies ne sont toutefois que trop peu mis en avant, même par Pierre Loti, son plus fervent défenseur. Les derniers grands navires lancés à l'arsenal, comme le cuirassé *Dupleix*, sont pourtant tous rattachés aux escadres outre-mer, à l'instar d'ailleurs de nombre de petits bâtiments, sous-marins, torpilleurs et contre-torpilleurs, chargés de la défense des côtes tant de la métropole que des colonies. En 1910, avec un seul et unique envoi, la logistique du service colonial se trouve réduit à sa plus simple expression [GRAPHIQUE 36]. Si les années suivantes relèvent le niveau de mobilisation à la faveur de la campagne du Maroc, avec un pic de neuf expéditions en 1913, l'arsenal ne retrouvera cependant jamais l'activité qu'il avait réussi à sauvegarder bon an mal an depuis la période révolutionnaire. Le temps de guerre, habituellement « temps heureux » pour l'arsenal, ne lui donnera cette fois qu'un sursis de dix années, les navires se faisant peu à peu remplacer par les aéronefs de la Marine à partir de 1916¹¹⁵⁵.

Le début du XX^e siècle est donc pour l'arsenal de Rochefort un temps de confirmation de sa suppression à plus ou moins brève échéance. L'organisation des envois, comme d'ailleurs leur composition, confirme l'externalisation quasi complète de cette activité traditionnelle. Les expéditions se font directement à partir des ports de commerce en fonction du planning de rotation des paquebots, et à intervalles réguliers selon la situation de l'approvisionnement signalée pour chaque colonie et le taux d'activité de chaque port de garnison accueillant des troupes coloniales. Cette situation est à mettre en relation avec le basculement opéré dans le dernier tiers du XIX^e siècle à propos de l'approvisionnement. D'un flux logistique unique pour chaque colonie, requérant une mobilisation importante, le ravitaillement des possessions

1153SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1002 – DM n° 36 et n° 45 des 23 mars et 6 avril 1903.

1154DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort (1870-1940)*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2013, p. 54.

1155MARIET Vincent, « L'arsenal de Rochefort sauvé par les dirigeables de la Marine », dans AUGERON Mickaël, DENIS Sylvie et PAIRAULT, Louis-Gilles (dir.), *Entre terres et mers, la Charente-Maritime dans la Grande Guerre, 1914-1918*, La Crèche, La Geste, 2018, p. 182-187.

outre-mer passe en effet à une organisation plus informelle, profitant davantage des relations inter-coloniales mais aussi transimpériales. En 1883, les *Tablettes des Deux Charentes* signalent qu'à Saigon, « *l'importation comprend, par ordre d'importance, les cotons anglais, l'opium, les médecines chinoises, le tabac chinois, le thé* » et « *que pas une de ces marchandises n'est d'origine française et qu'à part les tissus de l'Angleterre, toutes viennent de Chine* », en transit par le Yunnan via le Tonkin ou depuis Hong Kong et surtout Shanghai, « *dont les Anglais sont si fiers* »¹¹⁵⁶. Vingt ans plus tard, en Afrique occidentale française, la fourniture à Dakar de vin d'Algérie, dont 72 barriques sont finalement expédiées à Rochefort¹¹⁵⁷, confirme également cette tendance. De même, le regroupement du ravitaillement des colonies et de l'approvisionnement des stations navales provoque la dilution du service colonial dans une action logistique bien plus globale. À tel point qu'il n'y a plus lieu d'évoquer, au début du XX^e siècle, un service de l'arsenal spécifiquement lié aux colonies ; les dépenses d'outre-mer du ministère de la Marine et le service colonial du ministère des Colonies étant les prolongements logiques de l'activité militaire normale dans l'empire.

Cette dilution montre ainsi que la Marine a considérablement progressé, en envisageant ses besoins logistiques de manière globale, à l'échelle de toutes les grands ports français. L'approvisionnement des escadres en station et la fourniture aux arsenaux des produits nécessaires constituent ce qui fait toute la rationalité de l'organisation du ravitaillement au XIX^e siècle, en permanence adaptée à l'expansion coloniale. La mise en adéquation des envois aux conditions et besoins locaux des colonies l'indique autrement. En 1912 par exemple, la cargaison préparée pour la Tunisie ne comporte que le matériel médical, les lits, les traversins et les matelas strictement nécessaires à « *l'hôpital de Sidi-Abdallah* » et « *au Service de Santé de la Marine à Bizerte* » à la « *suite de l'augmentation des forces navales de la Méditerranée* » ; matériel devant d'ailleurs « *être choisi avec le plus grand soin parmi les existants du Service de Santé de Rochefort* »¹¹⁵⁸. À ce stade, les besoins en ravitaillement pour soutenir les colonies sont passablement réduits, ne reposant plus que sur les médicaments et instruments médicaux, quelques produits textiles bien particuliers, des fonds expédiés depuis Paris et des livres « *signalés comme existant en double ou sans utilité* » à l'arsenal et par conséquent envoyés outre-mer pour garnir les bibliothèques des ports coloniaux, en particulier celle de Bizerte¹¹⁵⁹. En 1914, lorsque la France doit faire face à l'embrasement de l'Europe,

1156BNF, *Les Tablettes des Deux Charentes*, parution du 25 avril 1883, « Marine et Colonies. Le protectorat du Tong-King », n° 33, p. 2-4.

1157SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 7 du 11 janvier 1902.

1158SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1097 – DM n° 277 du 25 octobre 1912.

1159SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1122 – DM n° 1 du 10 janvier 1914.

Rochefort n'est plus qu'un élément bien secondaire – pour ne pas dire inutile – dans un ensemble logistique global dominé par Toulon, Brest et Cherbourg et les grands ports de commerce du Havre, de Bordeaux et de Marseille. À cet égard, la campagne du Maroc, qui oblige à l'intervention des soldats du 3^e régiment d'infanterie coloniale et des matelots du 4^e Dépôt des équipages de la Flotte, est le dernier soubresaut colonial de l'arsenal du XIX^e siècle.

À la Belle Époque, il ne fait aucun doute que le dernier stade de maturité de la Marine est atteint en ce qui concerne sa mobilisation coloniale, compte tenu des moyens techniques et logistiques de l'époque. Prolonger l'étude à l'ensemble des mouvements de cabotage ayant eu lieu entre les ports et les arsenaux au long XIX^e siècle permettrait d'éclairer la question, pour savoir ce qu'il advient exactement de la logistique en direction des colonies alors qu'éclate le premier conflit mondial¹¹⁶⁰. En dépit de sa disparition progressive au début du XX^e siècle, la mobilisation de l'arsenal pour soutenir en hommes et en produits les colonies n'en est pas moins une réalité de plus d'un siècle à Rochefort ; de deux siècles et demi si l'on englobe la fin du Grand Siècle et l'ensemble de celui des Lumières. Si l'arsenal en est durablement marqué, la ville, avec ses ports et ses casernes, l'est également : près de cinq générations de rochefortais, ainsi que des français de toute la métropole et de l'empire ressentent, apportent, vivent et entretiennent des « atmosphères » coloniales bien singulières, près de la base navale.

1160 Voir les recherches publiées dans l'ouvrage de SAIBÈNE Marc, *La marine marchande française de 1914 à 1918, l'approvisionnement de la métropole et des armées en guerre*, Rennes, Marine Éditions, 2011.

Troisième partie

*

**LA GARNISON ET LA VILLE.
EMPIRE ET SOCIÉTÉ
EN AUNIS ET SAINTONGE**

Au XIX^e siècle, au même titre que les autres arsenaux mis en réseau par la Marine, Rochefort, en tant qu'acteur et outil de l'État, doit déployer des moyens et mettre en place une organisation afin d'assurer le service colonial. Cette mission spécifique amène par conséquent à s'interroger sur les effets qu'elle produit sur la ville, la campagne et sur la population. Dépendant étroitement des activités de la Marine en tant de guerre comme en tant de paix depuis sa création, la ville-arsenal est constamment mise en contact avec les colonies. Les expéditions de ravitaillement, les transports de passagers, l'aménagement des navires comme des infrastructures de l'arsenal marquent durablement l'environnement de la base charentaise.

Depuis la fin du XVII^e siècle, les évolutions démographiques témoignent du lien étroit entre l'arsenal et la ville de Rochefort, comme d'ailleurs à Brest et à Toulon. La relation entre l'enclave militaire et le centre urbain, malgré leur séparation par des murs, prend un tournant éminemment colonial à partir du moment où Marine et Colonies sont regroupés au sein du même ministère. Si le degré d'exotisme varie d'un port-arsenal à un autre en fonction des périodes coloniales, une symbiose économique s'accomplit néanmoins au fil du siècle de la révolution industrielle, en particulier à Toulon au cours de la Monarchie de Juillet et du Second Empire¹¹⁶¹. Relié aux arsenaux, un tel processus est alors à l'œuvre depuis longtemps au cœur des ports de commerce. En ce qui concerne Bordeaux, par exemple, Philippe Gardey met en évidence l'influence importante des relations portuaires et coloniales sur les changements de comportement des négociants, au point de modifier les équilibres économiques de l'arrière-pays aquitain lorsque ceux-ci réorientent leurs activités sous la Restauration¹¹⁶². À Bordeaux comme à Tonny-Charente, les hôtels cossus et demeures bourgeoises des quais des Chartrons ou du Commerce, comme d'ailleurs les « fantaisies » des négociants, symbolisent alors physiquement la richesse et la prospérité d'un port inséré dans la mondialisation de l'époque¹¹⁶³.

À Rochefort, sous l'angle d'observation particulier d'une ville-arsenal, les relations du port de guerre avec les colonies autorisent l'étude de ce processus, d'autant qu'il touche aux domaines sociétaux et économiques. Si la perspective des expéditions et des passages aux colonies a une influence certaine, à l'inverse, les retours touchent fortement la ville et ses

1161 Voir LE GALLO Yves, *Histoire de Brest*, Toulouse, Privat, 1976, p. 227, sur la bourgeoisie brestoise ; et sur Toulon, BUTI Gilbert et MEYRUEIS Jean-Paul, *op. cit.*, la partie « Port expéditionnaire, port impérial, port mondial » avec la p. 141 concernant l'ouverture d'une chambre de commerce et ses heureuses conséquences.

1162 GARDEY Philippe, *Négociants et marchands de Bordeaux de la guerre d'Amérique à la Restauration, 1780-1830*, Paris, PUPS, 2009, p. 136-137.

1163 HIGOUNET Charles (dir.), *Histoire de Bordeaux*, Toulouse, Privat, 1980, p. 256-257 ; et NORMAND Éric et SAUZEAU Thierry (dir.), *De Tonny à Charente, histoire d'une porte maritime des pays charentais*, La Crèche, Geste éditions, 2013, p. 99-100.

habitants, entretenant sur les bords de la Charente un capital symbolique dont l'existence aujourd'hui encore indique la prégnance qu'il avait au XIX^e siècle. L'exotisme s'intègre alors en effet pleinement au monde rochefortais. Nombre de carrières et de trajectoires familiales aux cultures parfois très impériales se construisent par rapport aux contacts entretenus avec l'ensemble des possessions ultramarines. Parler d'« orientalisation » de la société urbaine de la cité charentaise – voire même d'*ornementalisme* au sens de l'historien britannique David Cannadine¹¹⁶⁴ – semble ainsi pertinent, tant la vie quotidienne des rochefortais est influencée par l'extension de l'empire colonial en Asie-Pacifique et en Afrique. Antichambre des colonies en métropole, la zone qui s'étend de Rochefort-sur-Mer aux îles du pertuis charentais n'est déjà plus tout à fait la France sur bien des points, mais elle n'est pas encore non plus celle des « ailleurs » éparpillés dans le monde. Dans la continuité du siècle des Lumières, l'altérité, l'esprit de curiosité puis la rencontre de l'« autre » favorisent sans aucun doute la pensée scientifique pour expérimenter et innover, tant au sujet du transport des végétaux par exemple que de l'étude des maladies tropicales ou encore de la transmission, formelle ou informelle, des savoirs et des usages provenant des outre-mers. De ce point de vue, les jalons posés au XVIII^e siècle permettent à Rochefort d'établir à proximité de l'arsenal un pôle scientifique et technique reconnu au XIX^e siècle mais, aussi, une véritable *culture d'empire*¹¹⁶⁵.

Dans le domaine économique, les relations avec les colonies provoquent aussi des effets visibles sur la ville et ses alentours d'une part, sur l'ensemble des économies portuaires du littoral atlantique d'autre part. À cet égard, le service colonial de la Marine donne l'occasion d'observer de près les retombées des différentes activités qui lui sont liées sur l'économie du XIX^e siècle. Dans le détail, la mission coloniale – ou plutôt impériale – que doit accomplir Rochefort permet aussi d'éclairer la question des réseaux d'influence, soit tous ceux qui, de près ou de loin, espèrent tirer profit de la mise en valeur des colonies, d'un point de vue idéologique ou économique. Plus largement, les fournitures, les approvisionnements, les affrètements, les passages pour les colonies sont autant de chaînons qui permettent d'appréhender le développement du port de commerce de la ville-arsenal à mesure que s'étend l'empire colonial administré par la Marine. Ainsi, au-delà de la question purement économique, se pose celle plus globale des influences, tant coloniales qu'impériales, qui touchent à la vie quotidienne de la société rochefortaise.

1164CANNADINE David, *Ornamentalism. How the British Saw their Empire*, London, Penguin, 2001. Lire aussi MACKENZIE John (dir.), *Popular Imperialism and the Military, 1850-1950*, Manchester, Manchester University Press, 1992.

1165Sur cette question et les débats britanniques autour d'elle, lire MARKOVITS Claude, « Culture métropolitaine, culture impériale : un débat entre historiens britanniques », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 57-1, 2010/1, p. 191-203.

Chapitre VII

De l'Amérique à l'Asie : l'« ornementalisme » de Rochefort

« Une pépite en or, venant de la Guyane [...]. Vases en bronze japonais. Trois kakémonos [...]. Un service à thé en porcelaine de Chine [...]. Un paravent de soie chinois [...]. Croix Cambodge [...]. Tapis de table soie or brodés Tonkin. Peaux de panthères [...]. Potiches cloisonnés Japon sujet oiseaux d'eau [...], éléphants en ivoire (Ceylan). »¹¹⁶⁶

Si les murs de l'arsenal sont solides, ils n'en sont pas moins poreux. La Porte du Soleil offre une ouverture sur le monde permettant de démontrer que la mission coloniale de Rochefort, si prégnante dans le quotidien de l'arsenal, a une influence pérenne sur la ville et sa population. La documentation montre aussi qu'à l'instar des autres arsenaux, Rochefort s'« orientalise » voire s'« ornementalise » à mesure que le centre de gravité de l'empire colonial s'éloigne des Amériques. Si les opérations militaires restent importantes, l'influence de la *Pax Britannica* n'est cependant pas à négliger, tant l'insertion de la cité charentaise dans le monde des empires ultramarins contribue à y faire apparaître une « atmosphère coloniale ».

1. Une atmosphère coloniale permanente

A. Un carrefour entre le Ponant et le Levant

La forte influence de l'époque coloniale sur la ville est en premier lieu visible grâce à ce que Pierre Bourdieu appelle le « capital symbolique », soit dans le cas présent l'accumulation, au fil des décennies du développement de la ville, des expéditions, des armements, des allers-retours des navires entre la métropole et les colonies, le volume total de reconnaissance, de légitimité et de consécration accumulé par la cité au sein de son champ d'appartenance¹¹⁶⁷, en

1166ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-71 – Extraits du testament et de l'inventaire après décès des biens de M. Charles Louis Étienne de Gouyon de Pontouraude, médecin principal de la Marine en retraite, officier de la Légion d'honneur, demeurant à Rochefort rue Thiers n° 106, où il est décédé le 11 mars 1913 ; le premier document rédigé le 5 janvier et mis au rang de ses minutes par le notaire le 17 mars, le second dressé les 11 et 12 avril 1913, avec contrat de mariage joint, daté du 4 juin 1883, concernant la dot.

1167DURAND Pascal, « Capital symbolique », dans GLINOER Anthony et SAINT-AMAND Denis (dir.), *Le lexique socius* [En ligne], consulté le 10 décembre 2021. URL : <http://ressources-socius.info/index.php/lexique/21-lexique/39-capital-symbolique>.

l'occurrence la Marine et les Colonies. L'existence d'un tel capital ne fait ainsi aucun doute, tant l'arsenal est maintenant connu pour être celui des colonies au XVIII^e siècle, tant sont visibles et visitables dans la cité charentaise les établissements abritant les collections ramenées d'outre-mer jusqu'au début du XX^e siècle¹¹⁶⁸.

D'évidence, la continuité de sa mission d'arsenal de l'empire colonial au XIX^e siècle pérennise cette vision d'une activité séculaire, tant en termes de puissance symbolique que mémorielle. Que ce soit dans l'ouvrage de Jean-Théodore Viaud et Elie-Jérôme Fleury mis à disposition en 1845, dans celui de Guillaume-Léonce Duprat édité en 1909 ou dans le roman d'Odette Valence *Colons sans colonies* publié au milieu des années 1930¹¹⁶⁹, jamais ne sont oubliées les relations existantes entre l'arsenal et l'empire colonial jusqu'au premier conflit mondial. Sous le Second Empire, l'influence des colonies et des récits de voyages est bien assez forte pour déterminer le parcours ultramarin d'un Pierre Loti prédestiné à adhérer à l'orientalisme. Depuis les années 1980, le mouvement de réappropriation du patrimoine maritime de l'arsenal charentais ne cesse d'ailleurs de s'étendre à l'ensemble de la ville et non plus seulement au port de guerre, preuve s'il en est de la force et de la persistance de ce capital symbolique.

Si à proximité de la corderie royale l'aménagement du Jardin des retours et la construction de la réplique de la frégate *Hermione* sont les exemples les plus spectaculaires, plusieurs autres lieux de la ville ouverts au public et/ou en cours de rénovation entretiennent la conscience d'une ville ouverte sur le monde : au sud, la maison de Pierre Loti ; deux rues plus haut, le musée Hèbre qui expose nombre d'objets exotiques ; au nord, l'ancienne école de médecine navale ; au centre, les palmiers plantés le long des rues ; et à droite de la porte du Soleil, une antenne du Musée national de la Marine, où se trouve une réplique du radeau de la *Méduse*. Enfin, il est indéniable que la structuration d'un inconscient collectif sur deux siècles renforce l'existence de ce capital lié à l'activité coloniale prolongée de l'arsenal. En effet, les mondes colonisés – colonies, protectorats, concessions ou même possessions informelles – apportent à nombre d'habitants de Rochefort une ouverture sur le monde qui les entoure, une perspective de séjours lointains, des plaisirs exotiques voire une indolence toute coloniale dans certains services de la Marine¹¹⁷⁰, en somme une « atmosphère », dans laquelle se

1168 PAULE Léa, *Valoriser un passé difficile, le patrimoine issu de la seconde colonisation à La Rochelle et Rochefort (XIX^e-XX^e siècles)*, mémoire de master en ingénierie culturelle des patrimoines, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2018, p. 46-49.

1169 VIAUD Jean-Théodore et FLEURY Elie-Jérôme, *Histoire de la ville et du port de Rochefort*, Rochefort, Honorine Fleury, 1845 ; DUPRAT Guillaume-Léonce, *Histoire de Rochefort-sur-Mer*, Paris, Res Universalis, 1992 [1909] ; roman d'Odette Valence cité dans DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 101.

1170 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-356 – DM n° 73 du 31 octobre 1848, concernant les abus des « administrations coloniales » et « de la facilité avec laquelle elles accordent des congés aux fonctionnaires et employés » à l'arsenal et dans les ports de l'arrondissement maritime géré par Rochefort.

développe une culture impériale, dont témoignent les calmes premières années de la Révolution comme les dernières des Années folles¹¹⁷¹.

Pour présenter un capital symbolique, il faut en premier lieu reprendre la problématique de Daniel Roche, à savoir la question du « *pourquoi et comment les hommes peuvent-ils vivre, comme ils vivent et pourquoi l'acceptent-ils ?* »¹¹⁷². En considérant l'idée de « culture matérielle », en allant au-delà de la seule interrogation concernant la vie quotidienne et les pratiques des hommes et femmes tous placés au centre d'un habitus produit par les activités de l'arsenal, du port et de la ville-caserne, il revient dans la présente analyse de prendre en compte tout ce qui influe sur la vie des populations dans la ville de Rochefort même. Pour cela, il faut d'abord effectuer un retour dans la ville du XIX^e siècle. Lorsque arrive à Rochefort en juin 1860 pour embarquer sur la *Pandore* le peintre Edmond Renault¹¹⁷³, ce dernier découvre une ville bien éloignée de la cité-arsenal issue de l'Ancien Régime. Au début d'un Second Empire se libéralisant, Rochefort-sur-Mer, municipalité de taille moyenne avec ses rues à angles droits typiques des anciennes villes coloniales du Nouveau Monde, ses hôtels particuliers et d'accueil des voyageurs donnant sur le rempart, ses commerces pour gens de mer, ses épiceries fines et ses faubourgs s'étalant en direction de La Rochelle et de Tonnay-Charente où subsistent quelques cayennes, présente tout autant ses atours de ville militaire ancienne voulue par la monarchie que les traces nouvelles d'une localité touchée par la révolution industrielle diffusée à travers les activités de la Marine. Outre le port-arsenal, ses cales, grues, mâts, cheminées, c'est l'importante présence d'une population dite « flottante » qui doit marquer – lui-même en faisant d'ailleurs partie – le peintre en mission pour l'État.

Aux 20 000 à près de 40 000 habitants fixés s'ajoutent en effet les ouvriers levés dans l'arrondissement administré par la préfecture maritime de Rochefort et convoqués en fonction des travaux de l'arsenal, les journaliers et les passagers et soldats en partances pour l'outre-mer, soit donc plusieurs milliers de personnes. En 1881, ce sont par exemple 4 000 personnes minimum qui arrivent ou partent de la cité¹¹⁷⁴. Dix ans plus tard, dans la première moitié des années 1890, ce sont encore plus de 10 000 individus – majoritairement des militaires – qui transitent par le port-arsenal pour partir et revenir des outre-mers selon la situation coloniale¹¹⁷⁵. Cette forte population comprend également les équipages de la flotte convoqués pour les embarquements ou ceux rentrant dans leur caserne. Si, sous le règne de Napoléon III,

1171 ACERRA Martine et MEYER Jean, *op. cit.*, p. 121 ; FRANCONIE Pierre, *Canonnière en Chine*, Paris, Karthala, Coll. « Relire », 2007, p. 7-10.

1172 ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales, naissance de la consommation dans les sociétés traditionnelles (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1997, p. 14.

1173 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 79 du 6 juin 1860.

1174 DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 29.

1175 Cf. chapitre II, p. 107.

Edmond Renault était arrivé trois ans plus tôt, il aurait également pu assister à l'inauguration, en 1857, de la première gare de chemin de fer de Rochefort alors que cinq ans auparavant, en 1852, c'est alors le bagne maritime qui ferme au profit de celui de la Guyane, entraînant la disparition du bruit du cliquetis des chaînes des forçats¹¹⁷⁶. Ainsi, en 1860, en se présentant à la porte du Soleil à l'arsenal, Edmond Renault participe à son corps défendant à ce tourbillon humain impliquant cette année-là plus de 3 500 personnes, appelées à partir de gré ou de force dans les colonies, soit 12 % de la population présente à Rochefort. Il faut y ajouter, à cette époque, le transit des troupes de Marine destinées à la Chine en vue d'aller y prendre Pékin lors de la phase finale de la Seconde Guerre de l'opium, soit entre 800 et 1 000 soldats¹¹⁷⁷ logés en caserne et très certainement aussi dans des habitations du centre et du faubourg¹¹⁷⁸.

Avec une population « flottante » équivalant parfois à près d'un quart de celle dite « fixe », l'apparence de la cité en est forcément marquée, en faisant de Rochefort un carrefour circulatoire à l'instar d'un grand port ou arsenal comme Bordeaux ou Toulon par exemple. Au temps des Lumières comme au long du XIX^e siècle, il est ainsi possible de croiser de multiples « gens d'ailleurs »¹¹⁷⁹, officiers de marine, soldats, colons, fils de bonne famille ou condamnés, tirailleurs noirs et domestiques indiennes mais également, jusqu'à la suppression des départs pour le bagne colonial à partir de la rade d'Aix, nombre de « religieux » et de « sœurs » chargés d'accompagner les corps et les âmes en Guyane et en Nouvelle-Calédonie. Et que dire de l'impression que peut laisser à la population locale l'arrivée à Rochefort d'un *coolie* chinois nommé Kan A Hun, escorté par la gendarmerie en vue de son jugement au port de guerre, après son débarquement de l'*Hortensia* à Bordeaux à la fin de l'année 1851 ?¹¹⁸⁰

Les troupes ayant vocation à intervenir dans les colonies, le 3^e RIM notamment, écartelé entre Rochefort, son port d'attache, et les garnisons outre-mer, contribuent elles aussi à donner à cette population flottante une image particulière et ce d'autant plus lorsque, portant l'uniforme, des soldats noirs débarquent des Antilles comme en juillet 1913¹¹⁸¹. Soumises à un tel croisement des cultures, il est possible de penser que les mentalités sont plus ouvertes ici

1176SHDMR, Travaux maritimes (Bagne), 1K1-23 – DM n° 37 et n° 43 des 11 et 15 février 1852, concernant la suppression du bagne, le remplacement de la main-d'œuvre forçat par des journaliers payés par l'État et la planification du transport des condamnés en Guyane pour vider l'établissement pénitentiaire rochefortais. Voir aussi VOISIN André-Roger, *Le bagne de Rochefort*, Rennes, L'apart éditions, 2011, p. 91-96.

1177LOUVIER Patrick, « Les troupes de marine dans la seconde guerre de l'opium, 1856-1860 », dans BRUYÈRE-OSTELLS Walter (dir.), *Les troupes de marine au combat, de l'Alma à Bazeilles, 1854-1870*, Paris, L'Artilleur / Bernard Giovanangeli Éditeur, 2021, p. 44.

1178DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 80. Les principes des « logements et des réquisitions militaires », à savoir dans le cas présent réquisitionner des chambres pour les troupes de marine en cas de saturation des casernes, sont rappelés aux municipalités en 1879 et sont aujourd'hui encore en vigueur.

1179CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André et PÉRON Françoise (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005, p. 373.

1180TANCHOUX Jean-Louis, « Un procès en "piraterie" à Rochefort en 1851-1852 », *op. cit.*, p. 48.

1181DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 103.

que dans d'autres localités plus « terriennes », plus sensibles à la novation liée au transport maritime, plus accoutumées à l'altérité se rapportant aux colonies. Si au contraire de Bordeaux ou de Marseille l'arsenal de Rochefort, ses murs percés d'une seule grande porte gardée ouverte et fermée à heures fixes, est censé être un monde militaire cloisonné, cela ne l'empêche pas d'assurer sa fonction de lieu de passage, bien au contraire.

Dans la formation du capital symbolique, il est indéniable qu'au sein d'une Marine souvent vue comme conservatrice, un rôle peut être attribué à l'état d'esprit révolutionnaire issu de celui des Lumières, par la suite prolongé jusque dans la seconde moitié du XIX^e siècle par la pensée saint-simonienne, relayée par l'idée coloniale de la « mission civilisatrice » française. Entre la métropole et les colonies, entre deux représentations géographiques, entre le Centre-Ouest de la France et le Brésil dans le cas d'Edmond Renault, l'arsenal et la ville exercent la fonction indispensable d'« antichambre », renforçant aux yeux des hommes de l'époque la fonction de « porte des colonies » de l'arsenal. Une porte qu'empruntent d'ailleurs, quelques années après Edmond Renault, les prisonniers de la Commune dont Louise Michel¹¹⁸².

Dans la continuité de ces villes atlantiques si fortement marquées par une communauté de destin, à l'instar de Bordeaux, du Havre ou encore de La Corogne¹¹⁸³, ceux qui partent depuis la cité militaire charentaise elle-même ont l'occasion de « s'acclimater » aux localités d'outre-mer, comme inversement elle permet à ceux qui rentrent de ne pas se sentir trop perdus après avoir passés 2, 3, 5, 10 ans voire plus dans des colonies plus ou moins proches de la France. Comment contester la parenté entre l'ordonnancement urbain « carré » de Rochefort, celui des villes du Nouveau Monde construites sur le même modèle au XVIII^e siècle¹¹⁸⁴ puis celui des cités nouvelles édifiées en Afrique, dans le Pacifique et en Asie ? À l'image des plans en damier des villes portuaires de Dakar et Nouméa, de Saïgon et Haïphong bâties le long de leurs fleuves respectifs ou encore de Bizerte, port-arsenal colonial aux rues à angles droits adossé à la cité arabe historique, l'esprit rationnel des ingénieurs-constructeurs du temps s'exprime.

L'utilisation du plan orthonormé avec une place centrale, à Rochefort comme dans les colonies, symbolise cette recherche de l'efficacité en organisant l'espace d'un point de vue utilitaire, dans l'optique de tirer parti au mieux d'un site vierge plus ou moins isolé lorsque y

1182DONET-VINCENT Danielle, « Louise Michel, de la déportation à l'aventure, les transfigurations d'un châtement », *Criminocorpus* [En ligne], mis en ligne le 15 décembre 2011, consulté le 27 novembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/criminocorpus/1089>.

1183SAUPIN Guy, « La ville atlantique européenne des temps modernes : perspectives pour une approche conceptuelle », dans SAUPIN Guy (dir.), *Les villes atlantiques européennes, une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2019, p. 27-28.

1184MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 286.

sont bâties *ex-nihilo* voire *ex-abrupto* des cités portuaires et fluviales neuves. En Saintonge, les voyageurs de passage sont souvent sensibles à cet aspect de la ville, à ses rues « *au cordeau* », à ses maisons « *bien blanches* », à sa chaussée « *admirablement pavée* », à sa place d'armes devenue une « *vaste promenade* » ou encore à ses « *chantiers de construction* »¹¹⁸⁵, ces derniers donnant toujours un sentiment de ville neuve inachevée. La sensation de voir une cité sortie de nulle part depuis le fleuve s'impose aussi certainement aux yeux de beaucoup.

Habitué des séjours aux colonies, certains matelots, soldats et fonctionnaires de la Marine doivent relever des similitudes entre Rochefort et les villes coloniales d'Afrique et d'Asie, suscitant sans aucun doute un fort sentiment d'appartenance à la communauté des Coloniaux. C'est par exemple le cas de Léonce Boulineau¹¹⁸⁶. Marin pendant 38 ans, essentiellement entre la France et l'Asie, il débarque à trois reprises lors de trois campagnes de trois années chacune à Saigon, vivant ainsi entre 1862 et 1885 le développement de cette ville-arsenal coloniale. Pour ce treubladais d'origine, une certaine ressemblance avec Rochefort, son port d'adoption, ne peut alors lui échapper. Là-bas, comme sur les bords de la Charente, il peut observer la même élongation du port de guerre le long d'un fleuve entouré de marais saumâtres, une trame viaire similaire entrecoupée d'arroyos allant des remparts à l'arsenal en passant par la citadelle annamite, une cité militaire française en damier touchée par les fièvres paludéennes, de même que le désir des autorités de protéger l'embouchure du fleuve Saigon grâce notamment au cap Saint-Jacques, où sont installées les batteries de l'artillerie de marine¹¹⁸⁷. Enfin, la ville-arsenal est soumise à l'administration autoritaire d'une Marine ayant tout pouvoir sur la colonie, bloquant de fait les dynamiques urbaines propres au site jusqu'à la fin du XIX^e siècle.

Au cours de ses longs séjours en Cochinchine, sur la route de la Chine et du Japon où il débarque par trois fois également, Léonce Boulineau a ainsi le temps de noter les similitudes évoquées plus haut et d'éprouver le sentiment d'un monde colonial forgé par la Marine, commun aux rivages atlantiques et asiatiques. Sentiment sans doute conforté plus tard par sa redécouverte de la ville d'Alger au début des années 1890, totalement transformée par ce modèle de construction militaire coloniale le long de la mer. La comparaison peut également être menée avec d'autres cités portuaires et fluviales comme Fort-Bayard en Chine, base navale avec centre urbain dépendant de l'administration de la Marine au Tonkin ou encore

1185 GRÉZILLIER Jean, « Voyage d'un périgourdin en Saintonge sous le Second Empire », *Roccafertis*, 2^e série, tome IV, n° 5, 1^{er} semestre 1980, p. 9-12.

1186 SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Fonds Boulineau), 2S27 – « Résumé des services effectués », « Relevé des services à la mer », « Temps de commandement » et « Dates marquantes de ma carrière ».

1187 SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 79 et n° 113 des 14 et 23 janvier 1899.

Saint-Laurent-du-Maroni, qui présente un superbe alignement de rues en damier le long du fleuve où débarquent, à la fin du XIX^e siècle, des condamnés au bagne transportés depuis la rade de l'île d'Aix. Pour nombre d'hommes de l'époque, autorités maritimes et militaires en tête, Rochefort demeure comparable, jusqu'au début de la Troisième République, à une colonie, cette dernière étant d'ailleurs soumise à une « biomédecine coloniale »¹¹⁸⁸ relative à l'assainissement de l'eau au moyen de vinaigre, vin et café pendant la saison des chaleurs¹¹⁸⁹. Dans la continuité du XVIII^e siècle, et ce malgré l'apparition du chemin de fer, Rochefort fait ainsi encore longtemps figure de premier îlot urbain d'un vaste territoire englobé dans l'archipel charentais étendu aux îles de Ré, d'Aix et d'Oléron, la Charente faisant office, selon la jolie expression de Gérard Jouannet, de « trait d'union »¹¹⁹⁰, entre l'océan et l'arrière-pays.

Parmi les divers facteurs évoqués, le milieu marécageux est sans aucun doute celui qui contribue le plus à faire de la ville un « sas » entre la France et l'outre-mer. Pour ceux qui arrivent en été, lorsque le temps est orageux, la chaleur, l'humidité et les moustiques des bords de Charente préfigurent souvent le lourd climat tropical de la Guyane, du Sénégal ou encore de l'Indochine. Cernant la ville, les marais, humides en permanence du fait des mouvements de la marée, présagent des hautfonds vaseux et des mangroves des colonies, sources d'infections mortelles. Chauffé par le soleil estival, ce bouillon de culture permanent est d'ailleurs fréquemment à l'origine d'épidémies de paludisme, de fait surnommées les « fièvres de Rochefort »¹¹⁹¹, qui sont, selon les symptômes relevés par les médecins de l'arsenal, en tous points comparables à la malaria des pays tropicaux, valant ainsi à Rochefort sa réputation de « tombeau de la Marine » jusqu'au milieu du XIX^e siècle¹¹⁹². Cette réalité morbide demeure d'ailleurs longtemps après la fermeture de l'arsenal puisqu'au sortir de la Seconde Guerre mondiale, alors que les troupes de marine réinvestissent leur garnison de Rochefort, une prime coloniale continue à être versée aux hommes mutés dans cette ville-port, « *en compensation des risques encourus* »¹¹⁹³. Enfin, preuve de la force de l'altérité coloniale, les commentaires rédigés sur le vif par Pierre Loti dans son journal intime, notamment lorsqu'il évoque en août 1914, en permission à Rochefort, un « *temps de Saïgon, accablante chaleur et pluie sous un ciel noir* »¹¹⁹⁴.

Les activités ayant trait au service colonial lui-même contribuent également à forger ce capital symbolique. En effet, à chaque réception de fournitures suite à une adjudication, à

1188BÉRIET Grégory, *op. cit.*, p. 367.

1189SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-692 – DM n° 86 du 15 juin 1882 ; 2A2-724 – DM n° 198 du 9 juillet 1884.

1190JOUANNET Gérard, *op. cit.*, p. 11.

1191BÉRIET Grégory, *op. cit.*, p. 418.

1192Ibid., p. 417.

1193ROLAND Denis, *Ancienne école de médecine navale*, Paris, MNM, Coll. « Les carnets de bord », 2006, p. 5.

1194MAUBERGER Gaston, *op. cit.*, p. 123.

chaque préparation de chargement, à chaque départ de navire ou d'expédition par train, les noms de lieux de l'empire colonial sont mentionnés, répétés, rappelés. Ce sont ainsi autant de vecteurs de représentations qui sont présents au cœur de l'arsenal comme au sein des différents bureaux rochefortais, parisiens, bretons ou encore varois. S'il est éclaté, ce phénomène de diffusion peut cependant être mesuré, à partir du Second Empire, à l'aune des caisses marquées ou fichées et entreposées près de la gare, voire sur son quai, lorsque arrivent enfin les produits commandés aux fournisseurs. Au cours de l'année 1883, par exemple, les 12 commandes réceptionnées à réexpédier directement par voie de chemin de fer dans le cadre du service colonial constituent autant d'occasions de faire sortir des murs de l'arsenal et des remparts de la ville l'« esprit colonial »¹¹⁹⁵ – voire, au cours du XIX^e siècle, l'« esprit impérial » – cultivé de longue date au sein du port de guerre. Ce à quoi il faut ajouter, outre les mouvements de navires effectués entre Rochefort et l'île d'Aix, la sortie en colonne des troupes de marine, descendant depuis leur caserne la rue de la Gare pour prendre place à bord d'un train devant les convoier jusqu'à Bordeaux ou Marseille. L'annonce du retour des navires à la tour des Signaux puis par le télégraphe doit également produire une certaine effervescence, l'arrivage de produits exotiques et les opérations de déchargement offrant certainement des perspectives alléchantes pour nombre d'habitants.

Il est cependant étonnant de constater que la symbolique des noms de navires reste finalement peu évocatrice des colonies proprement dites administrées par la Marine. Ainsi, pour ce qui est des frégates, l'exotisme vient surtout du continent africain avec des noms comme l'*Africaine*, l'*Égyptienne*, l'*Éléphant*, la *Panthère*, la *Lionne*. Par ailleurs, il est possible de voir en le *Phoque* une allusion à la faune de Saint-Pierre-et-Miquelon. Enfin, à partir du Second Empire, seuls quatre bâtiments parmi les nombreux transports de la Marine répertoriés portent des noms propres issus de la géographie coloniale, à savoir l'*Amazonie*, le *Calédonien*, l'*Annamite* ou encore le *Vinh-Long*, tous au départ de Toulon pendant [ANNEXE 13].

Pour les Rochefortais mais pas seulement, ces noms sont marquants, puisqu'ils désignent telle ou telle partie de l'empire colonial où sont appelés à servir des pères, des frères, des fils. Ils constituent également au quotidien autant de promesses d'une activité rémunérée voire glorieuse pour certains, autant qu'ils réactivent dans une certaine mesure les rêves de fortune rapide chez les plus intrépides, qui d'ailleurs souvent se lancent, en Asie, dans la contrebande. Si les risques encourus sont connus, la perspective de faire des affaires ou de se trouver une situation honorable dans les colonies redore leur blason dans l'inconscient collectif des gens fixés ou de passage dans la cité rochefortaise. En 1817 par exemple, « *l'une des familles les*

1195MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 287.

plus recommandables du département du Loir-et-Cher » fait embarquer pour le Sénégal son fils, le sieur Duchemin de Lachenaye, dans le but que ce dernier se crée en Afrique une situation pour expier ses fautes commises en France¹¹⁹⁶. Plus tard, en 1865, lorsque le « *sieur Mourgand, écrivain temporaire de la Marine [...], désirerait être attaché au service des vivres à la Guyane* », cette demande est immédiatement acceptée par le Préfet maritime, qui a besoin de personnel qualifié et volontaire pour le service pénitentiaire de la colonie¹¹⁹⁷. En 1884, pour la côte d’Afrique encore, Mme Basset, demeurant au n° 7 rue Saint-Louis à Rochefort, demande « *un passage, sur un navire de l’État, pour se rendre au Sénégal où elle désire s’établir et exercer sa profession* » de sage-femme¹¹⁹⁸. Enfin, de même qu’à Rochefort, à Saintes ou à Cognac par exemple, le sentiment d’une mer répulsive s’éloigne, alimenté par les promesses d’ouverture de nouveaux marchés pour les plus entreprenants, notamment dans le domaine du cognac¹¹⁹⁹. À Rochefort, le « désir du rivage » n’est donc pas une vaine expression, tant il ne cesse de se renforcer à mesure que le progrès technique assure une meilleure sécurité des côtes et des navires¹²⁰⁰. En ce sens, la cité charentaise peut être considérée comme un exemple de foyer d’« inversion culturelle » où est revalorisée, jusque dans les premières décennies du XIX^e siècle, la nature de l’océan aux yeux des hommes du temps¹²⁰¹. En parallèle de la maîtrise des flots, le capital symbolique, qui s’enrichit depuis la fondation de l’arsenal en 1666, contribue à perpétuer à Rochefort une atmosphère coloniale. En parcourant l’historiographie, les recherches montrent qu’il s’avère toutefois nécessaire de se pencher sur les manifestations concrètes de ces différents phénomènes pour en tirer des conclusions. À Rochefort, cela passe particulièrement par l’observation des plantes exotiques exposées aux regards des habitants mais aussi par l’étude des objets et les usages de la vie quotidienne.

B. L’exotisme ultramarin de la ville-arsenal

Du fait de la présence de l’arsenal, la ville est témoin de la circulation de navires de guerre et de commerce, de flûtes et de bâtiments de transport qui débarquent plus ou moins régulièrement des plantes et des animaux morts ou vifs provenant des contrées tropicales. Loin d’être une banalité dans la majeure partie de la France du XIX^e siècle, les arrivées de

1196SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – DM n° 40 du 18 septembre 1817.

1197SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-502 – DM n° 36 du 11 avril 1865.

1198SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-724 – DM n° 168 du 11 juin 1884.

1199MARIET Vincent, *op. cit.*, p. 159-160.

1200CORBIN Alain, *Le territoire du vide, l’Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, Coll. « Champs histoire », 2018, p. 257.

1201CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André et PÉRON François (dir.), *op. cit.*, p. 400.

cette flore et de cette faune d'outre-mer semblent être sur les bords de la Charente d'une relative normalité, tant elles sont évoquées dans les archives. À travers elles, c'est toute la singularité de l'arsenal charentais qui demeure pendant une bonne partie du XIX^e siècle.

Jusqu'au début de la Troisième République, le déchargement de plantes est en effet une constante à Rochefort. Qu'elles soient dites « vivantes » ou « médicinales », mentionnées en tant que « graines », « plants », « arbres » ou « arbustes », elles attestent de l'importance portée à l'utilisation de la flore par la Marine dans ses services de santé notamment. Seule la fin des grandes circumnavigations scientifiques à partir des années 1840 et l'apparition véritable de la médecine chimique à partir des années 1880 précipite le déclin de l'« arsenal botanique ». Ainsi, en particulier dans la première moitié du siècle, les Rochefortais peuvent régulièrement apercevoir les matelots d'un bâtiment de l'État débarquer caisses, boîtes ou serres contenant des plantes, des arbustes mais plus rarement des animaux. En 1883, le projet d'acclimatation de plantes de l'océan Indien en Afrique de l'Ouest offre l'occasion d'observer la circulation des végétaux au sein de l'empire colonial. Cette année-là, Rochefort réceptionne, suite au « *transport des colis de La Réunion à Marseille* » puis par chemin de fer jusqu'à l'arsenal charentais, les « 4 serres contenant des plantes vivantes » ainsi qu'« *une caisse de graines [...]* » commandées par « *M. le Commandant du Gabon* ». Ces végétaux sont réexpédiés à son adresse par l'intermédiaire de la *Seudre* en partance pour cette colonie¹²⁰². C'est d'ailleurs très certainement à partir du dernier tiers du XIX^e siècle que les végétaux exotiques ne sont plus seulement des objets d'étude mais aussi des plantes ornementales, comme en témoignent les palmiers plantés çà et là en ville, chez Pierre Loti comme au port.

Ainsi, plus qu'au directeur Jean-Baptiste Bobe-Moreau et aux frères Lesson, qui sont certes d'indéniables héritiers de l'intendant Bégon et du père Plumier, c'est bien la situation géographique favorable et la fonction coloniale de Rochefort qui provoquent l'arrivée de tant de végétaux dans son arsenal. Y sont en effet réunies toutes les conditions appropriées : relations de longue date avec les colonies, climat doux et relativement ensoleillé en hiver et surtout, existence d'un des jardins botaniques de la Marine, reconnu pour sa qualité depuis le XVIII^e siècle, qui connaît son apogée sous la Monarchie de Juillet et qui ne ferme ses portes qu'en 1896¹²⁰³. La correspondance portuaire s'avère cependant très discrète concernant les conditions de ces retours, à l'instar des journaux de bord qui ne donnent aucune indication. Souvent, il est seulement question de « caisses », de « serres » ou de « colis » comme évoqués

1202SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 395 du 9 octobre 1883.

1203SARDET Michel, *Le jardin botanique de Rochefort et les grandes expéditions maritimes*, Paris, Le Croît vif, 2001, p. 101.

précédemment, sans précision autre que leur nombre et parfois leur contenu. Toutefois, dans les quelques exemples précis disponibles, lorsque le préfet évoque le transport de plantes, il le fait toujours au pluriel, indiquant en cela que les spécimens sont collectés en nombre et non à l'unité. Si tous les navires ne se transforment certes pas en « jardins de Babylone » flottants, les plantes exotiques débarquées, par leur originalité et certainement par leur beauté, continuent sans aucun doute de marquer nombre de rochefortais jusqu'à la fin du XIX^e siècle.

FIGURE 25 – Les parterres de fleurs du Bureau du port agrémentés de palmiers, 1903.



Source : SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Cartes postales), 100S2 – n° 60.

Débarquées des navires après de longues et inconfortables traversées jusqu'à ce que soit utilisée la caisse de Ward¹²⁰⁴, les plantes obtiennent en bord de Charente un repos salutaire. L'ouverture des « boîtes », « caisses » ou « paquets » s'apparente ainsi à un véritable déballage de cadeaux, offrant aux rochefortais qui travaillent dans l'arsenal un spectacle éminemment exotique, alors que s'étend sur la rive gauche la zone marécageuse de la prairie de Rosne. Par la suite, le transport, le nettoyage, le rempotage, le rafraîchissement et l'acclimatation des plantes donnent aux personnels de la Marine comme aux habitants de Rochefort l'occasion d'approcher et d'observer cette flore rapportée des territoires les plus

¹²⁰⁴Inventée à Londres par le docteur Nathaniel Bagshaw Ward (1791-1868), cette serre portable étanche en bois vitrée et dont seul le châssis est amovible est destinée au transport sur longue distance des espèces végétales.

éloignés de l'empire¹²⁰⁵. Il faut cependant sortir de l'arsenal pour trouver les traces de cette activité révolue, en se rendant notamment au jardin botanique du port de guerre non loin de la corderie, voire au Jardin des plantes du Muséum d'histoire naturelle de Paris, destination finale de multiples spécimens débarqués en Saintonge. Pris parmi tant d'autres végétaux débarqués au port entre la fin de l'Ancien Régime et la Troisième République, il est possible de citer comme exemples de spécimens remarquables certainement aperçus par les Rochefortais l'*Artocarpus altilis* ou « arbre à pain », fameuse espèce de jacquier d'Océanie dont les premiers plants sont rapportés par d'Entrecasteaux en 1793, l'ambition étant alors de les faire acclimater à Cayenne avec l'aide des botanistes du port¹²⁰⁶. Bien des années plus tard, sous le Second Empire, c'est le moucou-moucou, plante des marécages aux vertus médicinales, qui est transporté de Guyane à l'arsenal de Rochefort par la frégate l'*Iphigénie*, avant d'être débarqué, transféré puis transporté par le chemin de fer jusqu'à Paris dans le but d'être présenté au public, à l'Exposition permanente des Colonies¹²⁰⁷.

Si ces végétaux sont majoritairement déposés dans le jardin botanique de la Marine situé entre la corderie, le magasin aux vivres et la préfecture maritime¹²⁰⁸, il est difficile d'indiquer avec certitude l'emplacement des différents dépôts de l'arsenal. Toutefois, avec une surface quadruplée à partir de 1827 par l'adjonction du jardin dit du « duc de Bretagne »¹²⁰⁹, le jardin botanique lui-même semble constituer un espace de stockage largement suffisant. Le lieu répond en effet parfaitement aux préconisations de Bobe-Moreau, indiquant que les espèces exotiques devaient être installées au plus près de l'arsenal, leur lieu d'arrivée, en particulier sur un vaste terrain peu argileux « *surélevé et bien aéré* », sans concentration de chaleur ou d'humidité nuisibles aux végétaux et peu exposé aux risques d'inondation et aux vents¹²¹⁰.

Par sa double mission d'enseignement de la botanique et d'accueil des plantes exotiques, ce jardin appartenant à la Marine constitue tout au long du XIX^e siècle pour la ville et le port un agrément indéniable. En permettant d'afficher en permanence devant les yeux de nombre d'habitants de Rochefort le spectacle de plantes ultramarines, soit par les plantations d'essai *in situ*, soit le temps que certains végétaux s'acclimatent avant d'être réexpédiés ailleurs – à

1205 Sur ces questions, lire l'incontournable ouvrage de DRAYTON Richard, *Nature's Government : Science, Imperial Britain, and the "Improvement" of the World*, Yale University Press, 2000; mais aussi de BONNEUIL Christophe, *Mettre en ordre et discipliner les tropiques : les sciences du végétal dans l'empire français, 1870-1940*, thèse de doctorat en histoire des sciences, sous la dir. de Dominique Pestre, Université Paris VII, 2 vol., 1997, en ligne : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00140593>.

1206 SHDMR, Services administratifs (Colonies), 1E-308 – DM du 2 septembre 1797. Voir aussi SARDET Michel, *Naturalistes et explorateurs du Service de santé de la marine au XIX^e siècle*, Paris, Pharmathèmes, 2007, p. 24.

1207 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-491 – DM n° 37 du 2 juin 1863.

1208 SARDET Michel, *Le jardin botanique de Rochefort et les grandes expéditions maritimes*, op. cit., p. 93-94.

1209 *Ibid.*, p. 96.

1210 *Ibid.*, p. 91-92.

Paris principalement –, le jardin botanique contribue à accoutumer d'une manière douce la population locale à l'empire. En faisant l'inventaire des ressources naturelles du monde, les scientifiques du port-arsenal contribuent à intégrer Rochefort dans « la machine coloniale »¹²¹¹ que ne cesse de bâtir d'une part l'Angleterre, d'autre part la France.

En effet, en tant que port privilégié des arrivées de l'île Bourbon, de Madagascar et d'Amérique du Sud¹²¹², celui-ci peut par conséquent développer ses collections à hauteur de 4 000 plants mis en pleine terre et 2 000 placés sous serre, selon l'inventaire réalisé en 1837. Si Lesson puis le directeur Repey regrettent que le jardin ne soit pas installé au plus près de l'hôpital maritime, les installations réalisées progressivement « grâce à la bienveillance de l'amiral Jurien (préfet maritime) » ne peuvent au final que les satisfaire. Un total de 100 000 F est effectivement dépensé par tranches successives à partir de 1828 pour permettre, en plus de la serre chaude, de la serre tempérée, de l'orangerie et des quatre bassins remplis de plantes aquatiques déjà présents, l'aménagement de serres chaudes supplémentaires contre le mur de la caserne Charente pour accueillir encore plus d'espèces exotiques. Ce sont aussi d'autres serres tempérées, à plantes grasses et à terre de bruyère, protégées par des bâches, qui sont construites et reliées à la pompe à feu du port pour l'adduction d'eau. Outre l'arbre à pain, ce sont ainsi des figuiers d'Inde, des dattiers de Syrie, du papyrus d'Égypte ou encore des passiflores de l'Amérique tropicale qui peuvent prospérer au bord de la Charente¹²¹³. À deux reprises au moins, c'est le riz provenant des Philippines et de Chine qui est l'objet de toutes les attentions de la part des botanistes, ces derniers cherchant à le cultiver afin qu'il soit ajouté à l'alimentation réglementaire des équipages et des troupes de marine notamment¹²¹⁴. Toutefois, son acclimatation s'avère fort compliquée et c'est finalement vers la Guyane que les caisses de riz sec pouvant être débarquées à l'arsenal charentais sont directement réexpédiées¹²¹⁵.

L'envoi de semences et de végétaux à partir du port de Rochefort semble d'ailleurs être régulière sous la Restauration, puisque dès 1814 des « serres de botanique » et « des collections de graines, plants et arbustes » sont transportés à Bourbon, en Inde et au Sénégal¹²¹⁶. Pour en prendre soin, « médecins-botanistes » et « jardiniers-botanistes » dont un

1211 D'après le concept appelé *The colonial machine* par James McClellan et François Regourd et relié au concept de politique scientifique qui s'avère opérationnel à la fin de l'Ancien Régime, cités et explicités pour le cas des monarques du XVIII^e siècle dans HALLEUX Robert, « De la curiosité princière à la naissance d'une politique scientifique », dans SAULE Béatrix et ARMINJON Catherine (dir.), *Sciences & curiosités à la cour de Versailles*, Paris, Éditions de la Réunion des musées nationaux, 2010, p. 258-259.

1212 ROUSSEL Claude-Youenn et GALLOZZI Arièle, *Jardins botaniques de la Marine en France, mémoires du chef-jardinier de Brest Antoine Laurent (1744-1820)*, Spézet, Éditions Coop Breizh, 2004, p. 41.

1213 SARDET Michel, *op. cit.*, p. 97-98.

1214 ADCM, 12M5-16 – « Agriculture. Culture du riz des Philippines », lettres datées des années 1840 à 1842.

1215 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-491 – DM n° 40 du 9 juin 1863.

1216 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM des 30 août et 3 septembre 1816 avec

certain « *M. Destangs, botaniste honoraire de Sa Majesté* »¹²¹⁷, embarquent sur les navires à entrepont des expéditions, tels que l'*Éléphant*. Cette mobilisation scientifique en direction de l'océan Indien n'est pas un hasard : elle fait suite aux désirs exprimés par Louis XVIII au début de l'année 1815¹²¹⁸, sur insistance de « *M. Leschenault de Latour, naturaliste du Roi, à Pondichéry* », de voir s'accomplir rapidement le « *rétablissement, entre nos possessions des deux Indes, et entre ces possessions et la France, d'un échange mutuel des productions utiles de leurs climats respectifs* » afin de mettre en valeur chaque « jardin colonial » dans l'empire. En 1900 encore, ce sont des « *notes sur les ressources végétales naturelles* » utiles à exploiter à Madagascar dans l'intérêt de l'État qui sont publiées à Paris du fait du travail remarquable effectué par « *M. le capitaine Jeannot* » du 3^e RIM de Rochefort¹²¹⁹.

En parallèle de la flore, la faune débarquée des navires revenant des colonies contribue à renforcer la touche d'exotisme de la ville-arsenal. S'il est difficile d'en trouver trace dans les archives portuaires, la *Notice sur le Cabinet d'anatomie et d'histoire naturelle de l'École de médecine navale, à Rochefort*, publiée en 1817 dans les *Annales Maritimes et Coloniales* permet de connaître plus précisément les types d'animaux exotiques qui ont pu être transportés jusqu'à Rochefort avant qu'ils ne soient « préparés ». En effet, la reprise de possession des colonies entre 1814 et 1818 comme les voyages effectués avant le Premier Empire permettent au rédacteur de la notice de fournir un impressionnant « *tableau des objets que les officiers de santé, navigateurs du port, ont récoltés dans leurs voyages* ». Sont ainsi « collectionnés » au sein de l'École de médecine navale, pour ne citer que quelques espèces représentatives provenant des outre-mers, « *le pithon de l'île de la Sonde, l'alligator de la Guiane, les tatous [...], les squales requin, marteau et scie ; des phoques, des singes [...], quelques oiseaux des mers de l'Inde [...], la vipère jaune des Antilles [...], plusieurs antilopes, un caracal, une chauve-souris monstrueuse [...], une autruche du Sénégal [...], le calao double bec du Malabar, les guépiers à collier de Madagascar* » ou encore « *l'hirondelle salangane, qui donne aux Chinois les nids dont ils sont si friands* »¹²²⁰. Malheureusement, il est impossible de connaître les conditions de leur capture et de leur transport et encore moins

une « Note pour servir d'instructions sur la conservation des graines, plants et arbustes envoyés à l'île de Bourbon », le 27 août 1816 ; 2A2-177 – DM n° 22 du 9 octobre 1817, concernant le voyage d'exploration que deux ingénieurs et un botaniste doivent faire dans l'intérieur de l'Afrique à partir de la colonie du Sénégal et de la conservation des plantes ramenées à Gorée en attendant leur envoi à l'arsenal de Rochefort.

1217SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 60 du 26 septembre 1814.

1218SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-265 – DM n° 10 du 28 janvier 1815, faisant suite aux « deux lettres de M. Leschenault de Latour [...], en date des 17 et 23 décembre 1814, portant instructions pour établir, entre les colonies françaises des deux Indes, et entre la France et ces colonies, un échange mutuel de leurs productions utiles » ; une liste de toutes les espèces dignes d'intérêt étant rédigée.

1219SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N-21 – DM n° 1638 du 6 décembre 1900.

1220D'après la « Notice sur le Cabinet d'anatomie et d'histoire naturelle de l'École de médecine navale, à Rochefort », *Annales Maritimes et Coloniales*, vol. 2, 1817, p. 749-751.

leur destination finale. Si au XVIII^e siècle, la « ménagerie du roi » à Versailles reçoit des animaux exotiques de Rochefort¹²²¹, ni la ménagerie du Jardin des plantes ni le Jardin d'acclimatation à Paris ne semblent recevoir de bêtes depuis le port charentais au XIX^e siècle.

Le contact de la population avec le monde animal s'avère parfois beaucoup plus fortuit, susceptible de stimuler les imaginaires de bien des charentais. C'est par exemple le cas en 1795 lorsque sont débarqués de la corvette la *Mutine* de multiples produits parmi lesquels « 47 dents ou crochets d'éléphant de différentes grandeurs », récupérés à la suite du naufrage de la flûte la *Félicité* sur les côtes de l'île de Ré et entreposés dans un magasin du port de Rochefort¹²²². Dans une note, il est indiqué que seules 45 de ces défenses d'éléphant sont arrivées au « lieu de sûreté » car lors du transport des marchandises « de la cour des forges au magasin », il s'avère que « deux petites dents » ont été « soustraites », probablement par des ouvriers de l'arsenal¹²²³. Quelques années plus tard, en 1800, certains esprits locaux doivent être particulièrement frappés lorsqu'il est annoncé à une famille de Rochefort, certificat de décès à l'appui, que leur fils « Jean Risoul, embarqué sur la frégate la *Médée* [...], retournant de la *Guadeloupe* [...] est tombé à la mer ; qu'il a été coupé par un requin, et qu'il a été enterré dans cette colonie »¹²²⁴.

À cet égard, c'est sûrement la faune aquatique qui demeure la plus mystérieuse aux yeux de nombre de gens de mer. Au début du XX^e siècle, le médecin de marine Faucheraud se porte ainsi volontaire pour assister et accompagner du port de Rochefort jusqu'au Maroc Mme Camille du Gast, chargée par le ministre de l'Instruction publique d'étudier la flore, l'entomologie et l'habitat aquatique de cette nouvelle colonie. Mais en ce qui concerne la Marine, c'est bien l'étude de la « faune maritime » par son fonctionnaire et les résultats des recherches pouvant en découler qui l'intéressent en premier lieu, dans le but d'enrichir toujours plus les connaissances des officiers du Corps de santé¹²²⁵. Enfin, dans le cas particulier de Rochefort, l'étude des fruits de mer semble être prise très au sérieux puisqu'en 1815 comme en 1885, la possibilité d'exploiter dans les Antilles puis à Tahiti les huîtres perlières prélevées dans les mers d'Extrême-Orient avant de les introduire en Charente-Inférieure fait l'objet de rapports imprimés et publiés, qui sont du point de vue de la Marine « de nature à intéresser les personnes qui s'occupent d'ostréiculture » dans la région¹²²⁶.

1221MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 290-291.

1222SHDMR, Services administratifs (Approvisionnements), 5E2-4 – « Inventaire de divers objets provenant de la flûte la *Félicité* naufragée sur les côtes de l'île de Rhé », le 5 août 1795.

1223SHDMR, Services administratifs (Approvisionnements), 5E2-4 – « Note du poids et de la quantité du morphyle, provenant de la corvette de la République la *Mutine*, et qui a été déposé dans le port au magasin n° 25 », le 5 août 1795. Les « dents de morphil » désignent les défenses d'éléphant récupérées pour l'ivoire.

1224SHDMR, Services administratifs (Colonies), 1E-336 – DM du 3 juillet 1800.

1225SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1085 – DM n° 259 du 4 octobre 1911.

1226SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-265 – « Extraits des deux lettres de M.

Si les plantes et animaux débarqués à l'arsenal ne sont pas forcément vus par une majorité de Rochefortais, ils contribuent néanmoins, par une vision directe pour les uns, le bouche-à-oreille et l'imagination pour les autres, à faire connaître à la population locale l'existence des « merveilles de la nature » présentes dans un monde parcouru par des enfants du pays. Au XIX^e siècle, cette particularité n'est cependant plus l'apanage de Rochefort puisque des grands arsenaux comme Brest et Toulon et des villes comme Montpellier et Nantes, tous liés de près ou de loin aux colonies, possèdent leur propre jardin botanique ou jardin des plantes. De nos jours, la mise en valeur de ce passé exotique est parfaitement visible lors d'une promenade à travers la ville, du pont transbordeur à l'hôpital maritime : ce sont les bougainvilliers du conservatoire, les palmiers du centre-ville et du Jardin des Retours le long de la corderie, la présentation de différentes collections au musée Hèbre de Saint-Clément et à l'École de médecine navale, sans oublier le petit jardin à l'arrière de la maison de Pierre Loti.

C. Produits et objets des « ailleurs »

Déchargés des navires de guerre et de commerce à leur retour des colonies, le pointage des produits exotiques répertoriés donne l'occasion d'observer l'influence concrète de l'outre-mer sur la vie quotidienne de l'arsenal comme sur celle d'une frange significative de la population de la ville, de ses faubourgs voire des campagnes alentour. Si les éléments disponibles dans la correspondance portuaire s'avèrent souvent fragmentaires – le recours aux archives de l'administration des Douanes permettrait peut-être d'en apprendre plus –, ils donnent néanmoins à voir que les transports de produits exotiques apparaissent comme de plus en plus banals tout au long du XIX^e siècle, avec l'ouverture au sein de la cité d'épiceries abordables.

Fréquemment mentionnée, évocatrice des mondes ultramarins, la trilogie sucre/café/tabac se hisse ainsi au sommet du podium, loin devant des produits comme le cacao et le thé par exemple. Les bois coloniaux constituent également une ressource naturelle très présente dans les magasins de Rochefort une fois débarqués des navires. L'« état des matières n'ayant pas été recensées depuis plus de 2 ans » indique qu'en 1873, les « bois exotiques » hors Amérique du Nord constituent le quart de tous les bois – chênes de France, d'Italie, du Nord, pin, sapin, orme, peuplier – entreposés dans le magasin général¹²²⁷. Les archives dévoilent en effet l'existence d'une pluralité de bois coloniaux, avec plus d'une douzaine d'essences différentes.

Leschenault de Latour [...], en date des 17 et 23 décembre 1814 [...] », l'« huître perlière » étant soulignée en gras par le Directeur des Colonies dans la liste des espèces dignes d'intérêt pour l'État, f° 6 ; 2A2-755 – DM n° 344 bis du 30 septembre 1885, concernant l'étude à Tahiti des huîtres perlières et l'exploitation qui peut en être faite.

1227SHDMR, Services administratifs (Approvisionnements), 5E2-5 – « Magasin Général. État des matières n'ayant pas été recensées depuis plus de 2 ans [...] », le 11 octobre 1873.

Exploités par la Marine pour leurs diverses qualités, le « campêche », l'« ébène », le « gayac », le « buis », le « teck », l'« amarante », l'« eucalyptus », l'« acacia », dont est aussi tiré la gomme arabique, l'hévéa nommé au début « arbre de caoutchouc » et l'« acajou » des Antilles sont ainsi utilisés dans le domaine de la construction navale. En ce qui concerne les bois plus connus pour leurs propriétés médicinales comme le « santal », le « réglisse », le « simarouba » ou le « moucoumoucou » déjà évoqué, ces derniers sont employés d'une part dans le cadre du service de santé du port, d'autre part dans les hôpitaux coloniaux après avoir été rembarqués.

Déchargés des flûtes, des corvettes ou encore des frégates, l'ensemble de ces produits coloniaux participe sans nul doute à la création d'une atmosphère singulière, se rapprochant plus de celle d'un port de commerce tel que Nantes et surtout Bordeaux, dans le cas des relations privilégiées que cette place a avec Rochefort, plutôt qu'à celle plus froide de l'univers industriel et militaire d'un arsenal de la Marine. Alors assimilé aux denrées, le tabac peut être pris comme un marqueur de l'influence concrète de cet exotisme sur les habitants de Rochefort mais également de sa capacité de propagation à toute la société urbaine de la ville-arsenal. C'est en effet à partir du XIX^e siècle que la fabrication industrielle permet de démocratiser la consommation du tabac, sous forme de cigares mais surtout de cigarettes.

Tiré des plantations antillaises, brésiliennes et nord-américaines, le tabac arrive à Rochefort sous forme de « feuilles », de « poudre » ou « râpé ». Cette apparente profusion pose par conséquent clairement la question de savoir s'il existe des magasins spécifiques à Rochefort, en Aunis ou en Saintonge pour conserver cette denrée. Car de tels bâtiments sont en effet indispensables pour en faire un produit tant commercialisable que livrable aux troupes dans le cadre des fournitures générales. En 1831, une lettre adressée à la préfecture maritime par la direction des Contributions indirectes à Rochefort mentionne l'existence d'un « Entrepôt des tabacs » à l'arsenal, où l'administration de la Marine fait notamment déposer une caisse de cigares des Antilles récupérée à la suite du naufrage du navire l'*Anna Maria*¹²²⁸.

S'il est difficile d'apprécier d'une manière sérielle sur une ou plusieurs périodes données la quantité de tabac débarquée annuellement sur les quais du port de Rochefort, les marchés passés par la Marine avec les fournisseurs et les expéditions ou réexpéditions effectuées permettent cependant de dégager un ordre de grandeur. En 1795 par exemple, François Baudin, négociant de Saint-Martin-de-Ré, s'engage auprès de la Commission de la Marine et des Colonies à livrer à l'arsenal près de 4 500 kg de tabac entreposés sur l'île de Ré¹²²⁹. En

1228SHDMR, Inscription maritime (Correspondance diverse), 7P2-10 – Lettre n° 809 du 22 septembre 1831.
1229SHDMR, Services administratifs (Colonies), 5E2-35 – Marché « Tabac » du 27 septembre 1795.

1799, 3 000 kg de tabac provenant de Bordeaux sont réexpédiés à Gorée¹²³⁰. En 1817, ce sont encore 2 690 kg de tabac de Virginie achetés dans la cité girondine qui sont débarqués à Rochefort puis rembarqués sur la gabare la *Lionne* pour le service colonial du Sénégal¹²³¹. Bien plus tard, en 1880, 2 980 kg de tabac à fumer et à chiquer sont conditionnés en magasin pour être expédiés à Nouméa¹²³². Si de prime abord, le volume des tabacs réexpédiés par colonie reste relativement constant, il faut cependant prendre en compte le fait qu'il n'est plus « réservé » aux seuls officiers, colons et notables coloniaux mais bien à l'ensemble des troupes et marins.

Sous la Troisième République, le tabac débarqué à Rochefort ou acheminé par le chemin de fer jusqu'à l'arsenal est ainsi fourni non seulement aux troupes régulières mais aussi aux hommes transportés au bagne colonial, comme les 90 kg autorisés à être embarqués sur le *Rhin* par le surveillant-chef pour les condamnés en 1875¹²³³. En 1900, la dotation réglementaire est de trois paquets de « *tabac de cantine* » par homme de la Coloniale et par marin des équipages de la flotte pour une durée de 28 jours, avec supplément pour chacun en cas de départ en campagne outremer¹²³⁴. Ajoutés à la délivrance de tabac pour tous les autres services de la Marine et des Colonies, les volumes livrés à la Belle Époque n'ont par conséquent plus rien à voir avec ceux commandés sous la Révolution.

À cet égard, seule la Régie des tabacs, rétablie à Paris par Napoléon I^{er} en 1810 et portant alors le nom de Monopole français des tabacs, est autorisée à gérer la fourniture de ce type de produit pour la Marine à partir des années 1870. Alors que près de 28 000 tonnes de tabac pour paquets sont vendus en 1900¹²³⁵, il est indéniable qu'une bonne partie de ce type de produit cultivé en France ou importé de l'étranger est réservée aux personnels des ministères de la Guerre, de la Marine et des Colonies et que, d'un statut encore quelque peu exotique sous le Second Empire¹²³⁶, il devient une de ces choses banales que les hommes peuvent régulièrement consommer en ville ou à leur domicile à partir du dernier quart du XIX^e siècle.

Dans le registre des produits exotiques à fumer, il faut également imaginer les quantités importantes d'opium ayant pu être introduites en fraude par les marins abusant de leurs relations en Indochine, à chacune de leur rotation entre Rochefort et l'Extrême-Orient.

1230SHDMR, Services administratifs (Intendant de la Marine), 1E324 – DM du 12 juin 1799.

1231SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 53 du 24 septembre 1816.

1232SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-146 – Avis n° 53 du 31 mai 1880.

1233SHDMR, Services administratifs (Colonies), 2E4-15 – DM n° 325 du 20 août 1875.

1234SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N19 – DM n° 1212 du 10 octobre 1899 ; 1N20 – DM n° 400 du 29 mars 1900.

1235D'après le tableau n° 1, p. 9, joint parmi plusieurs autres documents chiffrés afin de compléter l'ouvrage de HILL Catherine et LAPLANCHE Agnès, *Le tabac en France*, Paris, La Documentation Française, 2004.

1236SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-491 – DM n° 37 du 2 juin 1863. Une caisse de tabac produit en Guyane est réceptionnée à Rochefort puis expédiée à l'Exposition permanente des Colonies.

L'illégalité du procédé rend son observation très difficile, mais les quelques mentions disponibles montrent que cette drogue touche bien le port charentais, par l'intermédiaire de la médecine navale d'abord puis au travers de l'important phénomène de la prostitution qui se déploie en particulier dans le quartier de la caserne Martrou, qui accueille les équipages de la flotte puis des soldats des troupes d'infanterie de marine, à proximité immédiate de l'arsenal.

En premier lieu, les listes des médicaments embarqués pour les colonies et notamment celle dressée pour l'île de France en 1801 montrent des médecins coutumiers de cette substance dès le début du XIX^e siècle, l'« opium sec » étant mis sur le même pied d'égalité que l'huile d'olive, le mercure, le quinquina, le sel d'ammoniac ou encore le vitriol blanc¹²³⁷. La contrebande se fait jour bien plus tard, lorsque apparaissent les premières relations régulières entre la France, la Cochinchine, l'Annam, le Tonkin et, bien sûr, la Chine. Vendu par la suite même en pharmacie, l'usage de l'opium, légal jusqu'en 1916, se diffuse rapidement à Paris et dans les ports de guerre et de commerce, où fleurissent les fumeries¹²³⁸. Dans les villes-arsenaux et de garnison, les maisons closes, inévitables point de chute des marins et des coloniaux, contribuent à promouvoir en ces lieux la manie de « tirer sur le bambou »¹²³⁹. Prestation supplémentaire acquise auprès des « demi-mondaines », elle ne tarde pas à être offerte à l'ensemble de leur clientèle, en particulier aux hommes revenant d'Indochine.

D'après la cartographie réalisée par Marie Le Padrun dans son étude sur la prostitution à Rochefort¹²⁴⁰, entre 1872 et 1914, le port-arsenal accueille 14 maisons dites « de tolérance » comptant en moyenne 90 prostituées. En parallèle de ces péripatéticiennes officielles et regroupées, en 1884 notamment, 63 sont déclarées – payant patente – mais exercent de manière isolée tandis que 50 sont clandestines mais néanmoins dénombrées bon an mal an par les services de police. Ces dernières, souvent domestiques ou lingères, peuvent, pour gagner quelques sous supplémentaires, entraîner leurs clients militaires, coloniaux, marins à l'étage de l'hôtel ou du café où elles exercent, afin d'offrir une prestation où se mêlent l'extase du sexe et celle de l'opium. Ce sont ainsi potentiellement plus d'une centaine de fumeries

1237SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-4 – DM n° 9 du 6 juin 1801 avec l'« État des objets à expédier de Rochefort pour l'isle de France, par le navire appartenant aux citoyens Loirette et d'Albo ».

1238BUTEL Paul, *L'opium, histoire d'une fascination*, Paris, Perrin, 1995, p. 340 et p. 348-349. On en dénombrait jusqu'à 11 à Toulon en 1911, selon KLEIN Jean-François, « L'opium, une arme impériale (fin XVIII^e – mi XIX^e siècle) » dans BENSIMON Fabrice et ENDERS Armelle (dir.), *Le siècle britannique. Variations sur une suprématie globale au XIX^e siècle*, op. cit., p. 207-264.

1239RAPIN Ami-Jacques, « La "divine drogue" : l'art de fumer l'opium et son impact en Occident au tournant des XIX^e et XX^e siècles », *A contrario*, vol. 1 2003/2, p. 18-19.

1240LE PADRUN Marie, *Valoriser la place du genre à Rochefort : de l'histoire de la prostitution à celle de l'arsenal*, mémoire de master en histoire contemporaine, dir. Pierre Pretou, Université de La Rochelle, 2011, p. 7 et p. 23.

d'opium légales et illégales, regroupées dans les rues menant à la caserne des équipages de la Flotte et à l'arsenal, qui apparaissent et disparaissent de Rochefort jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale. Seule est nécessaire en effet une petite pièce de type chambre où est installée une natte de paille, quelques coussins et « chinoiseries », paravent et objets, pour s'« évader » en Asie. À cet égard, pour certains « accros du bambou » revenant d'Extrême-Orient, la drogue est parfois devenue vitale.

La profusion de l'opium n'est pas sans provoquer des scandales. En 1867 et en 1878, les *Tablettes des Deux Charentes* dénoncent ainsi mais sans les nommer « ces agents » de la Ferme de l'opium à Saïgon qui s'adonnent à la contrebande de ce produit entre la Cochinchine et Rochefort. Introduit dans les casernes du port, l'opium tue, à l'image du canonier Berrody transporté à l'hôpital de la Marine, « où il expira dans la nuit » du 27 au 28 avril 1882¹²⁴¹. Malgré ses dangers, l'usage de l'opium continue cependant de se diffuser parmi les élites intellectuelles du pays et avant tout chez les officiers de Marine, écrivains ou non, à l'instar de Pierre Loti qui n'hésite pas à s'adonner, dans la Salle chinoise aménagée dans sa maison, à la « divine drogue » [ANNEXE 41].

Tous ces éléments accréditent ainsi l'idée d'une consommation endémique de cette drogue à Rochefort au début de la Troisième République, dans le sillage des circulations des marins et des coloniaux. Les bagarres dans les « maisons de tolérance » à propos des « filles soumises » et devant les débitants de tabacs pour de l'opium, alliées à l'ivresse des protagonistes ayant consommé rhum et cognac « au débit "Bar colonial" » par exemple, provoque parfois de sérieux « désordres militaires ». Le phénomène s'exporte d'ailleurs à Toulon ou à Cherbourg, où de sévères sanctions sont prises à l'encontre des marsouins rochefortais à propos desquels « la dénomination "Apaches" est passée [...] comme l'expression courante » pour les désigner¹²⁴². Enfin, tous les autres produits coloniaux comme le café, le cacao ou encore le tapioca, concourent à rapprocher les soldats, les civils et les commerçants. Une fois débarqués à l'arsenal, au port de commerce ou sur le quai de la gare, les sacs, caisses et barils remplis de denrées exotiques traversent sans aucun doute la ville à la vue des habitants. À partir de la Restauration, l'augmentation des quantités et l'élargissement des réseaux de distribution font de la ville-arsenal un véritable centre de consommation de produits d'outre-mer, une cité où plane une atmosphère coloniale proche de celle de

1241ADCM, Périodiques/Presse (Catalogue de la Presse), Jx 18/8 – *Les Tablettes des Deux Charentes* du 13 août 1867 ; Jx 18/19 – *Les Tablettes des Deux Charentes* du 10 mars 1878 ; Jx 18/23 – *Les Tablettes des Deux Charentes* du 3 mai 1882.

1242ADCM, Administration générale (Anarchistes), 4M6-17 – Lettre n° 194 à propos des « désordres militaires », le 12 juin 1907 ; et le « Relevé des méfaits commis par des soldats de l'Infanterie coloniale et marins des équipages de la Flotte, depuis janvier 1906 », le 2 juillet 1907. Voir aussi PILLET Marlène, *Arsenal & activités associées : les industries militaires à Cherbourg, 1900-1939, op. cit.*, p. 65.

Bordeaux, de Nantes et même du Havre¹²⁴³, différente de celle de Brest plus militaire et navale, comparable à celle de Toulon après 1830.

FIGURE 26 – « Au planteur de Caïffa. Spécialité de cafés », rue Reverseaux à Rochefort, 1905.



Source : SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Cartes postales), 100S3 – n° 100.

À Rochefort, les liens coloniaux du port-arsenal favorisent la pénétration de l'exotisme dans la société urbaine à l'instar par exemple du « Planteur de Caïffa » qui, à Paris d'abord, en 1890, permet de faire connaître à un large public, par la pratique du colportage, des denrées exotiques encore rares pour l'époque. Par la suite, l'ouverture de succursales dans toute la France contribue, à la Belle Époque notamment, à relancer l'économie des vieilles colonies productrices de café¹²⁴⁴. Cette enseigne parisienne n'a cependant pas l'apanage de la vente de produits coloniaux puisque sous le Second Empire déjà il existe, dans le faubourg de Rochefort, le long de la « route de La Rochelle », une épicerie qui vend des denrées provenant des outre-mers. Tout au long du XIX^e siècle, dans une France encore majoritairement rurale ponctuée d'îlots urbains, il faut ainsi imaginer, en particulier grâce aux ménagères qui jouent un rôle moteur¹²⁴⁵, l'infiltration des odeurs de café, de chocolat et de vanille un peu partout

1243 COCHARD Nicolas, *Les marins du Havre, gens de mer et société urbaine au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2016, p. 252.

1244 ANDRIANT Hélène, « Caïffa : quand un objet raconte l'Histoire », *Lou Trepoun. Revue trimestrielle de l'Essaillon*, n° 59, décembre 2015, p. 1-2.

1245 SAUZEAU Thierry, *Les marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, Coll. « Pays d'histoire », 2005 p. 270.

dans les logis et les échoppes, dans un port alors plus habitué aux effluves de chanvre, de goudron, de fumée de charbon et aux odeurs émanant du marais et des fossés des remparts de la cité.

Les inventaires après décès des objets, meubles et produits appartenant à des défunts de Rochefort permettent de confirmer l'existence de tels commerces à proximité de l'arsenal. Véritables révélateurs des pratiques de consommation de l'époque, ces documents rédigés par le notaire offrent l'opportunité de pénétrer dans l'intimité des populations françaises, d'étudier les modes, les habitudes quotidiennes et le niveau de vie. Dans le cadre relativement étroit de l'histoire des arsenaux, les inventaires après décès donnent la possibilité, souvent négligée, de quitter les murs de l'établissement militaire pour aller jauger le monde de la culture matérielle de l'époque aux côtés des hommes de la Marine, une fois leur mission pour l'État accomplie, sans pour autant que ne soient exclues les femmes. En ce qui concerne Rochefort, la lecture de l'importante documentation notariale confirme l'existence à long terme d'influences coloniales riches et diverses sur la cité charentaise, tout comme la porosité entre l'arsenal et la ville à travers la présence d'objets ou de matières synonymes d'exotisme.

Pour mesurer les changements intervenus dans les intérieurs rochefortais, il est nécessaire de commencer par visiter les domiciles de personnes nées dans la seconde moitié du XVIII^e siècle et décédées sous le Premier Empire et la Restauration. La maison de la veuve Madeleine Victoire Diétrich, femme du charpentier Duclos et avant cela du tourneur Thibault, décédée en décembre 1804¹²⁴⁶, est l'exemple même de la demeure touchée par l'influence américaine si prégnante dans l'arsenal des colonies du Rochefort du siècle des Lumières, mais pas seulement. Si de prime abord, rien ne semble révéler une présence de produits exotiques, c'est en entrant dans la cuisine qu'apparaissent bientôt 3 « moulins à poivre », 2 « moulins à café », 12 « caffetières » dont 2 de fer blanc et 1 « sucrier de fayance ». Dans la chambre, c'est 1 « matelat garni de cotonnade à flamme » et des « pentes d'indienne à colonnes fond sablé » qui agrémentent une pièce de repos typiquement charentaise accueillant des meubles en bois de noyer, de frêne et d'ormeau. Dans l'armoire se trouvent également 5 « jupes de coton blanc », 4 « jupes d'indienne », 5 « casaques d'indienne », 1 « tablier d'indienne », 6 « paires de bas de coton », 1 « jupe de jinga » et 1 « casaquin d'indienne ». Si toutes ces « toiles des Indes » ne proviennent pas forcément de la côte de Coromandel – les manufactures françaises obtenant l'autorisation d'en produire à partir de 1759¹²⁴⁷ –, si le coton peut provenir des Antilles, ce type d'article textile témoigne néanmoins du suivi des modes

1246ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Ayraud), 3E33-192 – Inventaire après décès de Madeleine Victoire Diétrich, daté du 3 janvier 1805.

1247CHASSAGNE Serge, « La création de manufactures d'indiennes en France dans la seconde moitié du XVIII^e siècle », dans LE BOUËDEC Gérard et NICOLAS Brigitte (dir.), *Le goût de l'Inde*, Rennes, PUR, 2008, p. 53.

vestimentaires diffusées dans le sillage des échanges coloniaux entre l'Asie et l'Atlantique¹²⁴⁸, puisque les indiennes font fureur tant chez les élégantes de Paris que dans les chambres à coucher des demoiselles « bourgeoises » de province¹²⁴⁹.

En ce qui concerne « *le goût de l'Orient* »¹²⁵⁰ des hommes, il semble que ce soit le « nankin », toile de coton et de soie provenant de la ville éponyme, qui l'emporte comme en témoignent, aux côtés d'une « ceinture d'indienne », les 6 « culottes », 4 « pantalons » et les 2 « veste de chasse » et « gilet de nankin » que possède l'ingénieur des ponts et chaussées Pierre-Louis Dupatural¹²⁵¹, décédé quelques jours après la veuve Diétrich. Dans le logis de cet ingénieur, ce sont aussi « rasoirs en manche d'ivoire », « cuillère à café » et deux « tabatières » dont une en buis qui illustrent la présence dans les intérieurs d'objets fabriqués avec des matières exotiques ou spécifiquement destinés à l'usage et à la consommation de produits coloniaux. Chez le forgeron Louis Feuve¹²⁵², décédé deux semaines plus tôt, les divers vêtements en coton, « indiennes à fleurs » et « mouchoirs de col d'indienne » inventoriés complètent le trio des « cafetière de fer blanc », « sucrier » et « moulin à poivre » rangés dans son vaisselier. Au tournant du XIX^e siècle, à l'image des citadins rochelais et marennais¹²⁵³, une frange de la société maritime de Rochefort s'attache à posséder des objets précieux et spéciaux provenant des colonies comme à consommer des boissons chaudes exotiques, habitude très répandue parmi les populations urbaines comme d'ailleurs chez les gens de mer de la Saintonge¹²⁵⁴.

En 1825, l'inventaire après décès de « *M. Jacques-Pierre Chesse, courtier de marine demeurant au centre-ville de Rochefort, rue St-Paul n°42* »¹²⁵⁵, montre que la Charente se mue en un véritable carrefour d'influences exotiques entre les Amériques et les mers de Chine. Fabriqués en « bois des îles » – bois dits « de couleur » comme l'acajou, l'ébène, le jacaranda, le gayac, le palissandre ou l'amarante¹²⁵⁶ –, le « bureau » et la « commode plaquée en bois d'acajou » installés dans la chambre côtoient une « petite armoire ancienne » de la même essence et des meubles en bois blancs régionaux dans lesquels sont pliés des « courtepintes

1248LE BOUËDEC Gérard, « L'impact culturel des échanges entre l'Inde et la France au XVIII^e siècle », dans *ibid.*, p. 170.

1249COQUERY Nathalie, « Les boutiquiers parisiens et la diffusion des indiennes au XVIII^e siècle », dans *ibid.*, p. 76-77. Voir aussi, SAUZEAU, Thierry, *op. cit.*, p. 263.

1250*Ibid.*, p. 74.

1251ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Ayraud), 3E33-192 – Inventaire après décès de Pierre-Louis Dupatural, daté des 26 et 27 décembre 1804.

1252ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Ayraud), 3E33-192 – Inventaire après décès de Louis Feuve, daté du 18 janvier 1805.

1253SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 269.

1254*Ibid.*, p. 270.

1255ADCM, Notaires (Rochefort-IV, notaire Ayraud), 3E87-2 – Inventaire après décès de Jacques-Pierre Chesse, daté du 16 novembre 1825.

1256D'après les essences exotiques se rapportant à l'expression « bois des isles » répertoriées dans l'*Art du menuisier* de Jacob Roubo, cité dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 293.

d'indienne » et des « garnitures de lit en siamoise et indienne » ainsi que des « rideaux en siamoise » imités de ceux fabriqués au Siam. Dans le « salon de compagnie », ce sont « table à jeu plaquée en acajou », « boîte à thé », « boîte à café », « petites tasses à café », « tasses et leurs soucoupes en porcelaine dorée et à fleurs », « moulin à café », « cafetière », « sucrier » et « théière en porcelaine de Chine » qui permettent certainement de faire passer aux invités un agréable moment de dégustation de produits coloniaux. Les pièces de réception des demeures bourgeoises, équipées d'un mobilier et d'objets à la mode clairement exotiques, sont ainsi la marque de ces capitaines et officiers de Marine rentrés en contact avec la culture de consommation coloniale des « Isles »¹²⁵⁷ qu'elles soient dans les Antilles ou au-delà du Cap.

Sous le Second Empire, il semble que les petits commerces ayant pignon sur rue n'ont plus de difficultés à se procurer des denrées exotiques, même en dehors des remparts de la cité. Ils contribuent en cela à démocratiser parmi la population d'un Rochefort élargi ce qui était auparavant encore vu comme un luxe par les habitants les plus humbles. En 1861, l'inventaire du fonds de commerce appartenant à feu Ferdinand Guillon¹²⁵⁸, installé dans un faubourg de la ville-arsenal le long de la route partant vers La Rochelle, « à l'angle des rues du Pas du Loup et des Dix Moulins », n'est qu'une longue litanie de produits provenant des empires coloniaux. Le notaire a ainsi l'occasion d'observer qu'aux côtés des « fromages », « beurres », « lentilles », « fèves », « huiles d'olive », « vinaigres », « vins blancs » et « vins rouges » français, ce sont « sucre en pain », « sucre cassé », « sucre d'orge », « cassonade », « cacao », « café », « poivre moulu », « poivre en grain », « sel épice », « canelle », « vermicel », « clous de gérofle », « pommes de terre » ou encore « haricots rouges » qui emplissent les pots, flacons, touques, jarres, barriques et fût de cette épicerie. Cette dernière est d'ailleurs reprise puis agrandie puisqu'en 1913, lors d'un nouvel inventaire réalisé à la suite de la mort d'André Ravard, le propriétaire-exploitant¹²⁵⁹, l'enseigne s'intitule « Épicerie populaire des Dix moulins » et il est alors possible d'y acheter, en même temps que le vin, le camembert, la chicorée et la lessive « Jeanne d'Arc », du « poivre blanc », du « tapioca », du « chocolat », du « café grillé », du « thé noir », du « rhum », des « épices javanaises », du « rafia malgache » ou encore des « balais tonkinois ». La profusion de ces biens de consommation provenant des colonies correspond d'ailleurs à une des deux périodes « fastes » de l'« exploitation » des ressources coloniales identifiée par Jacques Marseille au

1257SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 255-256.

1258ADCM, Notaires (Rochefort-I, notaire Allard), 3E21-388 – Inventaire après décès du fonds de commerce de Ferdinand Guillon, daté du 5 novembre 1861.

1259ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-71 – « État estimatif des marchandises neuves [du] commerce d'épicerie-mercerie, buvette à vins à emporter [...] "Épicerie populaire des Dix moulins" », daté du 3 mars 1913.

tournant du XX^e siècle, à savoir, pour le cas évoqué, la période 1896-1913¹²⁶⁰. Durant cette quinzaine d'années, c'est en effet le développement de l'infrastructure en transports qui contribue à accélérer le transfert des ressources coloniales vers l'ensemble de la métropole.

À l'instar de la boutique de Marie Dexmier à Brouage en 1794, dont le tiers des ventes aux gens des campagnes est constitué de produits coloniaux provenant de Bordeaux¹²⁶¹, les deux inventaires concernant l'épicerie des Dix moulins constituent certainement les plus beaux exemples que puisse espérer l'historien pour mettre en lumière la façon dont les colonies s'insinuent dans la vie quotidienne des Rochefortais tout au long du XIX^e siècle. Ces documents, qui viennent ajouter les denrées alimentaires aux objets et aux meubles, montrent bien que la pénétration à Rochefort de produits coloniaux de toutes sortes ne cesse de progresser à mesure que s'étendent et se stabilisent des circuits commerciaux réguliers dans les empires ultramarins. Parallèlement à cela, il est indéniable que le service colonial auquel est astreint le port-arsenal par l'État ne fait qu'accentuer le phénomène de banalisation de l'exotisme. À l'instar des découvertes archivistiques de Thierry Sauzeau concernant les gens de Seudre, il apparaît que même chez les artisans modestes mais qualifiés, dès lors qu'ils obtiennent leur indépendance économique, la curiosité et le désir de suivre la mode imposée par le cadre portuaire et urbain poussent nombre de rochefortais à acheter des produits de consommation exotiques. C'est sans aucun doute ce qui explique pourquoi au tournant du XIX^e siècle des charpentiers et forgerons de la ville-arsenal comme Duclos et Feuve, qui ne semblent pas avoir d'activité professionnelle en lien direct avec les colonies, ne se privent ni de sucre ni de café, ni de poivre ni d'indiennes. S'il ne faut certes pas voir en toutes les habitations de Rochefort – notamment avant le Second Empire – des lieux emplis de produits exotiques consommés en masse ; l'achat de sucre, de café, de chocolat puis de thé dans la ville et ses faubourgs devient sans nulle doute une pratique courante, chacun pouvant goûter leurs bienfaits plus ou moins régulièrement et selon bien sûr leurs moyens pécuniaires.

Enfin, les inventaires réalisés en 1885 et en 1913 ne font que confirmer l'importance prise par cet ornementalisme impérial dans les foyers des personnels de la Marine, alors que le Rochefort naval et militaire demeure impliqué dans les conflits coloniaux de l'Afrique du Nord à l'Extrême-Orient. S'il subsiste chez le défunt Léon Boisseau¹²⁶², premier commis aux vivres de la Marine, des meubles en bois des îles des Antilles, les commodes en acajou laissent cependant place par exemple à « *une petite commode en laque de Chine* » tandis que

1260MARSEILLE Jacques, « Les relations commerciales entre la France et son empire colonial de 1880 à 1913 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 31, n° 2, avril-juin 1984, p. 300.

1261SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 240.

1262ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-5 – Inventaire après décès de Léon Boisseau, daté du 27 août 1885.

« gravures chinoises encadrées », « ottomanes » et « damas blanc » agrémentent l'intérieur de sa maison. Ce petit descriptif fait écho aux objets asiatiques cette fois étalés en masse par le médecin de la Coloniale Nestor Paul Hazard dans son « hôtel » rochefortais, de la Belle Époque à son décès en 1952 ; comme d'ailleurs à ceux accumulés par le médecin principal de la Marine Charles Louis Étienne de Gouyon de Pontouraude jusqu'à sa mort en 1913¹²⁶³.

Le notaire a alors l'occasion de priser pêle-mêle, parmi toutes les « chinoiseries » utilitaires et décoratives, un « service à café en porcelaine de Chine » similaire à celui pour le thé, des « plateaux en laque de Chine », un « grand vase de Chine », des « tableaux chinois avec incrustations », des « coussins en soie du Tonkin », des « tableaux japonais en soie et velours » ; sans oublier les objets en ivoire probablement tirés des défenses des éléphants d'Asie comme ce « coupe-papier ivoire » ou ces « cinq petits éléphants en ivoire » de Ceylan. Enfin, preuve de la mise en valeur du « Caillou » français dans le Pacifique et de la pleine insertion de Rochefort dans la mondialisation du début du XX^e siècle, une « lampe en nickel de Nouvelle-Calédonie » est inventoriée avec une « table de toilette anglaise et sa garniture ».

Avant d'achever ce voyage, l'évocation de la maison de l'officier de marine Julien Viaud alias Pierre Loti semble toute indiquée. Chez lui, non loin de la caserne Martrou et de l'arsenal, il ne s'agit plus d'une simple présentation de « bibelots » exotiques mais bien de la création de véritables décors évoquant les « ailleurs », à une échelle théâtrale. De 1877 à 1903, avec, d'une part, des pièces transformées en Salon turc, en Chambre arabe et en Mosquée et, d'autre part, deux espaces aménagés en Pagode japonaise pour l'un et en Salle chinoise pour l'autre, l'orientalisme asiatique au sens large est partout. Mais ces objets coloniaux, à dominante esthétisante¹²⁶⁴, ne sont pas uniquement cantonnés dans les salles thématiques imaginées par Loti. Témoins matériels des relations de longue date entre Rochefort et les colonies au même titre que les produits de consommation, ils sont également le reflet de l'évolution du service colonial et de son déplacement dans l'espace et dans le temps.

De l'oncle Théodore, médecin dans la « vieille colonie » du Sénégal au début du XIX^e siècle – le frère de ce dernier étant d'ailleurs mort au Gabon suite au naufrage de la *Méduse* en 1816 – à son frère aîné Gustave, premier photographe de Tahiti en 1859¹²⁶⁵, chirurgien de marine en Polynésie puis en Cochinchine sous le Second Empire, c'est le *big switch* qui est à l'œuvre dans la demeure de Loti. Le Petit musée de son enfance aménagé à partir de 1860 et

1263ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-71 – Inventaire après décès des biens de M. Charles Louis Étienne de Gouyon de Pontouraude, médecin principal de la Marine, dressé les 11 et 12 avril 1913.

1264PAULE Léa, *op. cit.*, p. 48.

1265QUELLA-VILLÉGER Alain, « Gustave Viaud, premier photographe de Tahiti », *L'Actualité Poitou-Charentes*, n° 73, 3^e trimestre 2006, p. 66-68.

qui accueille des objets africains est supplanté en 1865 par le Cabinet de travail de Gustave, décoré de nombreux objets indiens et polynésiens. Si lorsqu'il a ornementé ses premières pièces dans les années 1870-1880, les objets provenant du Sénégal, de l'Algérie, de la Tunisie, du Maroc font le lien entre les anciens et récents empires coloniaux des XVIII^e et XIX^e siècles ; les vases en porcelaine de Chine placés dans le classique Salon bleu et les figurines en terre cuite de Canton disposés dans la Bibliothèque symbolisent ce mouvement impérialiste de l'Ouest vers l'Est. La décoration de la maison *dit l'Empire* et son expansion, plus encore qu'un livre à la gloire de celui-ci.

La pièce-bibliothèque de la maison, aussi appelée Chambre des momies car dédiée en grande partie à l'Égypte, évoque certes le pays des pharaons et des pyramides redécouvertes depuis l'expédition du général Bonaparte de 1798-1801, mais il s'avère surtout être, à l'aube de la Belle Époque, du fait de l'ouverture du canal de Suez, le pivot des empires coloniaux britannique et français. Pierre Loti, par sa famille et sa carrière militaire d'une part, son œuvre littéraire et ses collections d'autre part, se situe clairement, comme beaucoup d'autres personnes à Rochefort, au cœur de cette révolution maritime et coloniale du XIX^e siècle¹²⁶⁶. Conséquence de la politique extérieure de l'État français à partir de la Restauration, ce phénomène touche alors autant les intérieurs des habitants des grands ports de commerce comme Le Havre, Bordeaux ou Marseille que les logements bien plus militaires d'hommes vivant dans les villes-arsenaux. L'imbrication entre le civil et le militaire issue de la société rochefortaise du XVIII^e siècle demeure ainsi largement une réalité au XIX^e siècle, son apogée intervenant entre les années 1880 et 1914. Soit exactement comme dans la Grande-Bretagne décrite par David Cannadine.

L'acte rédigé en 1885 suite au décès de David Émile Tayeau¹²⁶⁷, commissaire adjoint de la Marine, l'illustre parfaitement. Parmi ses proches, ce sont alors un chirurgien, un médecin et un médecin principal de la Marine à Rochefort, ainsi qu'un pharmacien demeurant au Mont-Doré dans le Puy-de-Dôme, qui se partagent l'héritage. Selon « *l'inventaire fidèle et description exacte de tous les meubles, objets mobiliers, argent* » réalisé par le commissaire-priseur rochefortais Louis Cocard, il est inventorié dans son domicile, posés sur une « *table en bois des îles* », 1 « *service à thé et son plateau* », 1 « *cafetière en métal anglais* », 1 « *boîte contenant douze cuillers à café, une pince à sucre, un passe-thé et une cuillère à thé* », 1 « *théière en porcelaine* » et 2 « *cache-pots en porcelaine* » ; ainsi qu'un ensemble complet en

1266RIOBÉ Michel, « Pierre Loti au cœur de la révolution maritime et coloniale de la France au XIX^e siècle », dans Chappé François (dir.), *Loti en son temps, colloque de Paimpol*, Rennes, PUR, Coll. « Interférences », 1994, p. 197-205.

1267ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-4 – Inventaire après décès de David Émile Tayeau, daté du 4 février 1885.

bois d'acajou comprenant 6 « *chaises* », 1 « *table de milieu* », 1 « *console* », 2 « *tables à jeu* », 2 « *encoignures* » et 1 « *table de toilette* ». Enfin, dans sa chambre, trône une vieille pendule dite « *négresse* », objet décoratif caractéristique des personnels de la Marine ayant été en poste au Sénégal dans la première moitié du XIX^e siècle.

Signe de l'embourgeoisement de David Tayeau au fil de l'avancée de sa vie, ce véritable concentré de produits coloniaux mêlant bois antillais, objet d'inspiration africaine et denrées provenant de territoires situés autour de l'océan Atlantique ou aux abords de l'océan Indien constitue un bon témoignage d'une société rochefortaise imprégnée, dès la fin du XVIII^e siècle, d'un exotisme indéniablement à la mode, répandu par la suite dans toutes les strates de la société urbaine du port-arsenal. Le nombre comme la diversité des objets prisés dans les différents exemples sélectionnés confirme en outre qu'accéder à ces biens de consommation est finalement chose courante à Rochefort, bien plus sûrement que dans les régions voisines de l'Angoumois, du Périgord, du Poitou et du Limousin, du moins jusqu'au Second Empire.

Dans son étude sur la place des colonies dans le Massif Central, Reine-Claude Grondin démontre que, dans les années 1840 et 1850¹²⁶⁸, les rares Limougeauds qui se lancent dans l'aventure coloniale en direction des Antilles ou de l'Algérie ne deviennent pas des traditionnelles filières du « commerce de fourrure » et du négoce du café. Dans l'intérieur des terres, il semble que la colonisation en tant que telle laisse encore supposer un « mythe de l'Eldorado colonial », presque inaccessible ; au contraire des localités littorales proches de la Charente comme celles de la Seudre où à niveau de fortune équivalent, les gens de mer de La Tremblade, Marennes, Brouage, Saujon peuvent facilement accéder aux produits provenant des colonies. La différence s'estompe par conséquent entre les intérieurs des marennais, des saujonçais et des rochefortais. Le désir d'imiter, selon les moyens de chacun, la mode citadine provenant de Paris et des grandes places négociantes, qui se diffuse ensuite dans les cités de moindre importance en province, apparaît bien réel. À vingt ou trente kilomètres de la ville-arsenal, au milieu du marais de la Seudre, s'ils sont moins évidents, s'ils ne touchent pas tous les ruraux, les signes d'exotisme sont cependant bien présents dans les domiciles saintongeais, dans la cuisine, dans le salon, dans la chambre, entre les meubles de bois blanc et le strict nécessaire du quotidien. De fait, telle une plante à rhizome, la culture impériale se diffuse partout, surtout là où on ne l'attend pas toujours.

Ce qui apparaît d'un usage courant chez les Rochefortais se diffuse rapidement chez les capitaines et les jeunes gens qui s'engagent dans le commerce en droiture avec les Amériques avant d'atteindre au bout du compte les milieux populaires représentés notamment par les

1268GRONDIN Reine-Claude, *L'Empire en province, culture et expérience coloniales en Limousin (1830-1939)*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, Coll. « Tempus », 2010, p. 45.

charpentiers, les tonneliers et les mariniers¹²⁶⁹. La cuillère à café et le sucrier sont en cela des objets symboliques qui témoignent de l'amélioration du niveau de vie générale depuis le XVIII^e siècle, tant chez les plus riches que chez les plus modestes¹²⁷⁰. À partir de la Restauration, l'écart se réduit encore et l'héritage du mode de vie des populations maritimes du siècle des Lumières constitue le creuset d'une culture matérielle hybride entre tradition et exotisme, terre et mer, ville et campagne¹²⁷¹. À cet égard, le processus de pénétration ne se fonde plus uniquement sur la possibilité de « *pacotiller* »¹²⁷², sur les petits trafics des hommes, mais bien sur des circuits réguliers¹²⁷³, qui ne font que se renforcer et s'étendre.

Du forgeron au chirurgien de marine, l'empire colonial, ses produits exotiques, sa mode asiatique investissent ainsi de nombreux intérieurs, contribuant à pérenniser l'atmosphère si particulière à la ville-arsenal de Rochefort. Si en tant que marqueur d'appartenance sociale, afficher un goût pour l'exotisme reste souvent de bon ton notamment chez les bourgeois, cette pratique se répand cependant plus facilement parmi les populations de plus modeste condition grâce aux navires débarquant pêle-mêle depuis la fin du XIII^e siècle café, sucre, tabac, cacao, girofle, bois tropicaux mais aussi plantes, animaux vivants ou morts et drogues. De fait, les colonies sont constamment présentes non seulement à l'arsenal mais aussi au sein de la cité. Depuis l'impulsion donnée par l'intendance de Michel Bégon à la fin du Grand Siècle¹²⁷⁴, l'ensemble de la société rochefortaise demeure donc pénétré par les influences ultramarines. Si les fonctions traditionnelles de construction, d'entretien et de réparation des navires de l'arsenal charentais baissent indéniablement comparées à celle de Brest et Toulon, la mise en place d'un service colonial appelé à devenir régulier à partir de la Restauration contribue à replacer Rochefort au cœur des circulations impériales. Si la démocratisation des produits coloniaux n'intervient véritablement qu'à partir du Second Empire, l'inventaire de la veuve Diétrich montre cependant qu'au tout début du XIX^e siècle, le café, le sucre ou encore le poivre sont devenus depuis plusieurs décennies une banalité dans le régime alimentaire des rochefortais.

1269SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 270-271.

1270SOUGY Nadège, « Le négoce transatlantique des produits de luxe (XVIII^e-XIX^e siècles) », dans FAURE Alain (dir.), *Le peuplement européen des Amériques (XVII^e-XX^e siècle)*, Paris, Éditions du CTHS, 2012, p. 28.

1271SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 281-282.

1272MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 295. Voir aussi, concernant les exemples de circuits informels et réguliers entre Nantes et Lorient du milieu à la fin du XVIII^e siècle, COQUERY Natacha, « La diffusion des biens à l'époque moderne, une histoire connectée de la consommation », *Histoire Urbaine*, n° 30, 2011/1, p. 16-17.

1273SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 240.

1274MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 295.

2. Des Rochefortais entre l'Atlantique et l'Asie-Pacifique

A. Des personnels au service de la Marine et des Colonies

Outre l'aspect matériel proprement dit, l'empire colonial s'affiche d'une tout autre manière à Rochefort. Le vécu même de nombre de Rochefortais natifs et d'adoption témoigne en effet de trajectoires de vie éminemment coloniales. Chez les individus comme dans les foyers, des relations avec les colonies naissent ou se poursuivent tandis que des parcours professionnels, patrimoniaux et familiaux se partagent entre la Charente, le Maroni, le Sénégal, le Saïgon. Si au XIX^e siècle cette singularité n'est plus l'apanage de Rochefort, au regard de Toulon notamment, ce phénomène ne cesse en aucun cas tant que le service colonial reste en place. Pour la période de la présente étude, l'observation par Bernard Gainot des officiers de couleur rencontrés à Aix et à Rochefort sous la Révolution, la thèse publiée de Pierre Lévêque sur les officiers de marine du Premier Empire, les travaux de Jacques Léonard sur les officiers de santé sous la Restauration ou encore les recherches de Jacques Frémeaux concernant l'intégration des officiers de l'armée coloniale dans une France républicaine et impériale¹²⁷⁵, montrent toute la pertinence qu'il y a à examiner les origines, le mode de recrutement et l'environnement social des personnels de la Marine et en particulier des officiers, afin de comprendre le fonctionnement de l'activité coloniale de la Marine au sens large jusqu'à la Belle Époque. En reprenant les problématiques des quatre historiens cités pour les élargir à l'ensemble de la période retenue, il est par conséquent possible d'examiner en quoi la mission donnée à l'arsenal, en l'occurrence assurer le service colonial, peut contribuer à façonner des vies et des pratiques sociales particulières chez ceux qui y sont liés de près ou de loin. Sans aller jusqu'à l'étude prosopographique, seuls plusieurs cas représentatifs ayant en effet été sélectionnés, il s'agit de montrer comment l'influence coloniale sur le microcosme rochefortais contribue à insérer la ville-arsenal dans l'expansion impériale de l'époque.

Le champ d'étude ne se limite toutefois pas aux seuls natifs de Rochefort, puisque le recrutement et les « envies d'ailleurs » ne cessent de s'élargir à l'ensemble de la France tout au long du XIX^e siècle. Tous ceux qui ont à un moment ou à un autre une affectation, un emploi, une activité, de la parentèle à Rochefort peuvent en tant que « rochefortais d'adoption » y être englobés. Le cas d'Édouard Pottier par exemple illustre cette remarque :

1275 GAINOT Bernard, *Les officiers de couleur dans les armées de la République et de l'Empire (1792-1815), de l'esclavage à la condition militaire dans les Antilles françaises*, Paris, Karthala, 2007 ; LÉVÊQUE Pierre, *Les officiers de marine du Premier Empire*, Paris, SHM, 2003 ; LÉONARD Jacques, *Les officiers de santé de la marine française de 1814 à 1835*, Paris, Librairie C. Klincksieck, 1967 ; FRÉMEAUX Jacques, « L'armée coloniale et la République (1830-1862) », dans FORCADE Olivier, DUHAMEL Éric et VIAL Philippe (dir.), *Militaires en République, 1870-1962, les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, Paris, Éditions de la Sorbonne, Coll. « Histoire de la France aux XIX^e et XX^e siècles », 1999, p. 101-109.

issu d'une famille strasbourgeoise, il entre en 1855 à Brest à l'École navale pour finir sa vie militaire sur les bords de la Charente de 1889 à 1903, année de son décès. Sa longue fin de carrière est ainsi marquée par sa nomination comme directeur des Défenses sous-marines de Rochefort en 1889, comme major général du port en 1893 puis Préfet maritime en 1899. Cette dernière fonction ne l'empêche toutefois pas d'être désigné pour commander une escadre lors de la campagne de Chine de 1900 tout en se faisant accompagner de Pierre Loti, alors capitaine de frégate, alors premier aide de camp du vice-amiral Pottier. Cependant, ne s'intéresser qu'aux officiers flottards ou à ceux de l'infanterie de Marine est trop réducteur. Aussi faut-il rajouter dans l'équation les administrateurs, les médecins, les ouvriers qualifiés ou encore les commis aux vivres, afin d'obtenir une vision globale de l'influence des colonies sur les trajectoires des différents rochefortais. Examiner leurs carrières est ainsi une première étape significative.

TABLEAU 9 – Les campagnes et affectations de Ludovic Savatier, médecin de la Marine.

Année	Navire	Destination
1852	Trois-mâts de commerce l' <i>Abeille</i>	Martinique, Saint-Pierre
1853	Frégate à voiles la <i>Sybille</i>	Martinique, Fort-de-France
1854	Vaisseau-mixte le <i>Charlemagne</i>	Crimée, Sébastopol
1855	Paquebot à Bordeaux	Inde, Pondichéry
1856	/	Inde, Karikal
1856	/	Inde, Pondichéry
1856	/	Inde, Chandernagor
1857	/	Inde, Yanaon
1858	/	Inde, Yanaon
1859	/	Inde, Pondichéry
1859	Trois-mâts de commerce la <i>Junon</i>	Martinique, Fort-de-France
1862	Aviso à vapeur le <i>Tancrede</i>	Cochinchine, Saigon
1863	Aviso à vapeur le <i>Tancrede</i>	Japon, Yokohama
1863	Aviso à vapeur le <i>Tancrede</i>	Chine, Shanghai
1864	Frégate à vapeur la <i>Sémiramis</i>	Chine, Ningbo
1866-1872 - 1873-1876	Paquebot à Bordeaux puis Paquebot à Marseille	Japon, Yokosuka
1877	Frégate-mixte la <i>Magicienne</i>	Marquises, Nuku-Hiva

1878	Frégate-mixte la <i>Magicienne</i>	Tahiti, Papeete
1882	Paquebot à Bordeaux	Congo, Libreville
1883	Paquebot à Bordeaux	Sénégal, Dakar

Source : SAVATIER Michel, *L'œillet d'Oléron, le lys du Japon. Les Savatier, marins et botanistes*, Saintes, Le Croît vif, Coll. « Témoignages », 2010, p. 192-193.

Parce que leurs connaissances des maladies conditionnent la sécurité sanitaire des colonies et des expéditions, les médecins sont un groupe professionnel à part, avec des carrières se révélant être parmi les plus coloniales de Rochefort, comme d'ailleurs à Brest et à Toulon. Glanés au gré des pages des archives et des ouvrages, les états de service de plusieurs d'entre eux permettent d'évaluer ce phénomène. Le cas de Ludovic Savatier, natif de Saint-Georges-d'Oléron, est exemplaire. En 1883, lorsqu'il prend sa retraite¹²⁷⁶, ce « *médecin en chef* » de la Marine, monté en grade depuis sa sortie de l'École de médecine navale de Rochefort en 1852, affiche une succession éloquente de 19 campagnes outremer : 3 en Martinique en début de carrière, 7 dans quatre des cinq établissements français de l'Inde, 3 en Cochinchine puis en Chine, 2 au Japon dont une mission de dix ans à Yokosuka dans le cadre de la mise en place du premier arsenal japonais par les Français, 2 aux Marquises et à Tahiti lors d'une campagne de routine en Polynésie où il veille à Papeete le corps de la reine Pomaré IV et, enfin, 2 prises de postes en Afrique de l'Ouest, au Congo puis au Sénégal, où il démissionne. En 30 ans de carrière, 31 ans en comptant ses derniers mois passés au Sénégal – colonie qu'il quitte prématurément à cause de la fièvre jaune¹²⁷⁷ – Ludovic Savatier vit une existence singulière, écartelé entre quatre, voire cinq mondes, Rochefort-Oléron, les Antilles, l'Inde, l'Asie-Pacifique et l'Afrique, avec toutes les conséquences qui en découlent. Sans cette spécialisation professionnelle propre au service colonial de la Marine, nul doute que sa vie n'aurait pas eu la même saveur exotique s'il était resté cantonné à l'hôpital maritime du port par exemple.

Avant lui, le cas d'Amédée Lefèvre est tout aussi éloquent¹²⁷⁸. Né à Paris à la veille de l'établissement du Consulat, fils de commis, il embrasse la carrière de médecin de marine à Rochefort à partir de 1816. Dans la lignée de celle de Savatier, il embarque alors pour de grandes campagnes de navigation dans les restes de l'empire colonial du XVIII^e siècle mais aussi dans les zones d'influence françaises en Méditerranée. Au Sénégal en 1818 et 1819, en Guyane et aux Antilles de 1820 à 1822, il est désigné pour enseigner la botanique à Rochefort,

¹²⁷⁶SAVATIER Michel, *L'œillet d'Oléron, le lys du Japon. Les Savatier, marins et botanistes*, op. cit., p. 193.

¹²⁷⁷SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 367 du 17 septembre 1883. Il n'accepte finalement pas sa deuxième affectation au Sénégal devant prendre effet courant octobre 1883 et demande à demeurer en congé de convalescence jusqu'au 27 septembre, date d'expiration de son congé avant radiation des contrôles de la Marine dès le 28. Voir aussi SAVATIER Michel, op. cit., p. 172.

¹²⁷⁸BRISOU Bernard, « Un éminent hygiéniste naval de Rochefort : Amédée Lefèvre », *Rochefort et la mer*, t. 20, 2003, p. 11-18.

prend la charge de prévôt à l'hôpital maritime mais, revenu en tête de la liste d'embarquement, il repart finalement pour le Levant de 1825 à 1830. Entre-temps, il effectue un retour en France pour pouvoir soutenir sa thèse à la faculté de médecine de Montpellier. S'il s'est spécialisé dans les pathologies tropicales, il abandonne cependant sa carrière de chirurgien-navigant dans l'espoir de devenir professeur à terre. Devenu enseignant en 1836, il ne navigue donc plus mais n'abandonne pas pour autant l'étude des plantes exotiques comme d'ailleurs l'observation des maladies alors considérées comme tropicales voire « coloniales » : la dysenterie, la peste et surtout, à partir des années 1830, le choléra-morbus de l'Inde.

Né sur l'île d'Aix, Jules Silvestre mène une carrière qui permet de constater que le phénomène n'est pas circonscrit aux seuls personnels navigants mais qu'il concerne aussi le personnel administratif, tant civil que militaire¹²⁷⁹. Après de modestes débuts à Rochefort, lorsqu'il s'engage en 1859 comme caporal au 3^e RIM, le jeune homme est envoyé avec sa compagnie à Saigon *via* Toulon en 1862 où, de sergent-major, il est nommé adjudant avant de gagner l'épaulette en 1864 comme sous-lieutenant. Au cours de sa deuxième campagne en Cochinchine, de 1865 à 1868, il est autorisé à entrer dans l'administration coloniale des amiraux-gouverneurs qui se structure peu à peu. À la manière d'un Francis Garnier, il entre aux Affaires indigènes, apprenant les langues locales. D'abord comme inspecteur stagiaire, puis il est mis « hors-cadre » du service colonial réglementaire en étant promu lieutenant où il sert, à Saigon, à l'état-major de la compagnie du 3^e RIM.

C'est le début d'une carrière coloniale de plus de 15 ans où il ne cesse de servir en Cochinchine. Tout d'abord au cœur du delta du Mékong comme administrateur de la province de Sadec (Sa Đéc) puis comme inspecteur des Affaires indigènes, jusqu'à sa nomination, en changeant de nouveau de corps, comme officier d'académie suite à un arrêté du ministre de l'Instruction publique. Ceci l'oblige alors à prendre sa retraite militaire et, en 1886, il retourne définitivement en métropole afin d'occuper à Paris le poste de professeur à l'École libre des Sciences politiques, où il est nommé à la chaire de droits et coutumes annamites. Son cas montre de manière évidente combien servir outremer dans les troupes de Marine où l'avancement est plus rapide qu'en métropole représente pour certains hommes un véritable tremplin professionnel. En assurant en Cochinchine les fonctions d'administrateur, de directeur de la Ferme de l'opium et des alcools puis d'inspecteur des Affaires indigènes à Saigon, Jules Silvestre acquiert une réelle expérience. Celle-ci explique qu'il soit retenu en 1885 comme le candidat idéal, du fait de sa connaissance de l'administration coloniale et des

1279SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Fonds Silvestre), 46S4-4 – « Rapport sur la Cochinchine française », le 30 novembre 1868 ; « Protectorat de l'Annam et du Tonkin. Services civils. Rapport », le 1^{er} février 1884. Voir aussi DUBREUIL Serge, *Jules Silvestre, un soldat en Indochine, 1862-1913, ou la diffusion de l'idée coloniale*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1998, p. 825-828.

langues et cultures locales, pour occuper à Haiphong, tête de pont du corps expéditionnaire, les fonctions de directeur des Affaires civiles et politiques du Tonkin. On pourrait multiplier les exemples de cas individuels qui prouvent qu'en tant que port-arsenal et ville-caserne, Rochefort-sur-Mer demeure ainsi un vivier d'administrateurs important comme d'ailleurs un centre administratif de premier ordre¹²⁸⁰. En son sein, la Marine peut trouver, grâce au service colonial réglementaire, des personnes aux aptitudes particulières dont elle a grand besoin dans les colonies. Dans le cas de Silvestre, Rochefort s'avère sans doute être aussi un point d'observation de toutes les opportunités intellectuelles que peut alors représenter l'outre-mer.

TABLEAU 10 – Rigault de Genouilly et Rieunier : au service de la Marine et des Colonies.

Charles Rigault de Genouilly	Henri Rieunier
Fils de Jean-Charles Rigault de Genouilly, ingénieur maritime à l'arsenal de Rochefort	Fils de François-Étienne Rieunier, principal du collège de Castelsarrasin
12 avril 1807 : naissance à Rochefort	6 mars 1833 : naissance à Castelsarrasin
1825 : École polytechnique – Marine	1851 : École navale
1827-1929 : campagne au Levant	1853-1855 : campagne de Crimée
1830-1831 : expédition d'Alger	1856-1858 : campagne de Chine
1831-1840 : Atlantique puis Méditerranée	1858-1859 : campagne d'Annam
1841-1843 : dépôt des cartes et plans – Antilles	1859-1863 : campagne de Cochinchine
1843-1844 : La Réunion, les Philippines	1865-1867 : campagne des Antilles
1845-1846 : Singapour, les Indes	1875-1878 : campagne du Japon
1847-1848 : Annam, Chine, Corée	1880-1881 : campagne au Levant
1848 : chef de cabinet du ministre de la Marine	1882 : major général de Brest
1849-1852 : campagne au Levant	1884-1887 : campagne de Chine
1853-1855 : campagne de Crimée	1889 : Préfet maritime de Rochefort
1856-1858 : campagne de Chine	1890 : Préfet maritime de Toulon
1858-1859 : campagne d'Annam	1890-1892 : Méditerranée
1859-1860 : campagne de Cochinchine, gouverneur de la Cochinchine française	1893 : ministre de la Marine et des Colonies 1893 : quitte le ministère
1862-1864 : Méditerranée	1898-1902 : député de la Charente-Inférieure
1864 : amiral	/
1867 : ministre de la Marine et des Colonies, conseiller général de la Charente-Inférieure	/ /
1870 : quitte le ministère	/
4 mai 1873 : décès à Paris 30 juillet 1873 : inhumation à Rochefort	10-12 juillet 1918 : décès-inhumation à Albi 1919 : transfert à Paris

Source : TAILLEMITE Étienne, *Dictionnaire des marins français*, op. cit., p. 450-451 et p. 451-452.

En se tournant vers les familles des amiraux Rigault de Genouilly et Rieunier, ce dernier

1280SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-541 – DM n° 97 du 24 novembre 1869 ; 2A2-692 – DM n° 260 du 23 octobre 1882. De son engagement à sa retraite militaire, Jules Silvestre ne cesse de dépendre de la préfecture maritime de Rochefort même en habitant en Cochinchine, que ce soit à propos de son congé de convalescence à Vichy en 1869 ou de la délégation souscrite au profit de sa mère en 1881.

devenu quelque temps le « pacha » des Affaires indigènes en Cochinchine, l’image d’une terre d’administrateurs coloniaux et d’« amiraux-ministres » est encore plus probante. De Charles Rigault de Genouilly, fils d’ingénieur maritime employé à l’arsenal de Rochefort, à Henri Rieunier, fils du principal du collège de Castelsarrasin, le plus proche et le plus fidèle officier de Rigault de Genouilly lors des campagnes de Crimée, de Chine et de Cochinchine ; ces deux personnages, s’ils ne sont pas issus de la même famille, vont se côtoyer et rencontrer entre Paris, Rochefort, les autres arsenaux et les colonies, nombre d’administrateurs de la Marine et des Colonies. Entrés au service de l’État, certains deviennent gouverneurs dans les colonies puis préfets maritimes de Rochefort ou inversement, tandis que d’autres finissent ministres.

Ces différentes carrières témoignent bien du maintien d’un domaine d’activités intenses entre Rochefort et les outremer au XIX^e siècle. De plus, la similitude de certaines périodes d’embarquement dans chacune de leur carrière illustre aussi le fait que ce domaine est souvent le commencement de véritables amitiés qui se transforment par la suite en stratégies familiales destinées à assurer, grâce au mariage, si ce n’est la gloire, du moins le statut social et la prospérité des familles impliquées tout en servant jusqu’à la mort ou la retraite l’État français. Ces relations contribuent de fait à développer de véritables cultures familiales impériales.

TABLEAU 11 – La carrière de Pierre Roch Jurien de la Gravière, fils de commis de la Marine.

Grade	Date	Navire	Destination / mission
Novice pilotin	1786-1787	Corvette la <i>Favorite</i>	Campagne aux Antilles
Aspirant volontaire	1788-1789	Frégate la <i>Flore</i>	Campagne au Sénégal
Enseigne de vaisseau	1791-1794	Frégate l’ <i>Espérance</i>	Expédition d’Entrecasteaux : Nouvelle-Calédonie, île de France
Lieutenant de vaisseau	1796-1797	Corvette l’ <i>Épervier</i> Goélette la <i>Volante</i>	Campagne à la Guyane Campagne aux Antilles
Capitaine de frégate	1798-1799	Frégate la <i>Franchise</i>	Croisière sur la côte d’Afrique Déportations en Guyane
	1801-1803	Frégate la <i>Franchise</i>	Expédition de Saint-Domingue
Capitaine de vaisseau	1814-1815	Frégate l’ <i>Africaine</i>	Reprise de possession de Bourbon
Contre-amiral	1819-1820	Vaisseau le <i>Colosse</i>	Mission diplomatique au Maghreb
	1820-1821	Vaisseau le <i>Colosse</i>	Station au Brésil, Chili, Pérou
	1824-1825	Vaisseau l’ <i>Eylau</i>	Station des Antilles et du Mexique
Vice-amiral	1827-1833	Arsenal	Préfet maritime de Rochefort
	1834-1841	Arsenal	Préfet maritime de Toulon

Source : TAILLEMITE Étienne, *Dictionnaire des marins français, op. cit.*, p. 177.

Au cours des carrières professionnelles de ceux qui prennent leur poste à Rochefort, en particulier les marins, l’influence des colonies se ressent par bien d’autres aspects, souvent d’ailleurs dès le commencement de leur carrière. Les futurs officiers de Marine font ainsi leur

apprentissage de la mer à l'occasion de campagnes ou d'expéditions de guerre ou de commerce vers les colonies. À bord des bâtiments de l'État ou privés, ils mûrissent au cours d'opérations de ravitaillement et de défense des colonies, quand ce n'est pas lors des conquêtes de territoires à partir de 1830. L'auvergnat Jurien de la Gravière par exemple¹²⁸¹, devenu rochefortais à l'âge de 10 ans lorsque son père quitte Riom pour la Charente, embarque puis commande sur des frégates, une corvette et une goélette qui assurent les liaisons avec les colonies et leur protection, pour 5 des 6 campagnes qu'il accomplit en qualité d'aspirant volontaire, de lieutenant de vaisseau et de capitaine de frégate, entre 1788 et 1804.

La seule exception notoire a lieu lors de l'expédition lancée pour retrouver l'explorateur La Pérouse, disparu dans le Pacifique en 1788. En effet, lorsque Jurien de la Gravière est nommé enseigne de vaisseau, suite à son embarquement volontaire sur la gabare l'*Espérance*, navire de charge armé en frégate comme la *Recherche*, commandée par le chevalier Antoine Bruny d'Entrecasteaux, la mission n'a pas pour objet le ravitaillement ou la protection des colonies mais la science hydrographique et le sauvetage d'un navigateur reconnu. Lors de ce voyage, il a pourtant l'occasion de faire escale en Nouvelle-Calédonie – future colonie française – avant d'échouer dans les Indes néerlandaises avec les survivants de l'expédition. Si ces derniers rallient en 1794 l'île de France – possession ultramarine perdue en 1810 – Jurien de la Gravière ne rentre en France qu'en 1796, après avoir embarqué sur un bâtiment hollandais et non sans avoir été fait prisonnier entre l'Afrique et l'île de Sainte-Hélène par les Britanniques.

Dans l'horizon du port-arsenal charentais, cet exemple n'est pas isolé. Qu'ils deviennent ministre, gouverneur, Préfet maritime, major général ou mis « hors-cadre » à disposition de tel ou tel ministère en relation avec les mondes coloniaux, qu'ils soient originaires de Rochefort même, de Louisbourg, d'Utrecht, de Marennes, de La Rochelle ou encore de La Réunion, il est possible de faire le même constat pour nombre d'officiers de marine navigants. Il en va ainsi de Louis-René Levassor de Latouche-Tréville, Pierre Martin, Jean-Jacques Étienne Lucas, Victor-Guy Duperré et son cousin Léonce Boulineau, la famille Barbotin dont le père Benoît est l'inventeur de la cloche d'engrenage du cabestan aussi appelé guindeau, Alexandre Rang des Adrets survivant du naufrage de la *Méduse* puis plus tard administrateur de Mayotte où il meurt en 1844, Charles-Henri-Auguste de Saulces de Freycinet, Henri Garnault ou encore le trio « extrême-oriental » du milieu des années 1880 composé de Julien Viaud, d'Auguste Boué de Lapeyrère et d'Amédée Courbet, décédé au large de Formose.

Après ce passage en revue, il est indéniable que la relation singulière qu'entretient l'arsenal de Rochefort avec les colonies marque durablement la carrière des personnels de la

1281 MALLERET Louis, *Un amiral gannatois : Jurien de La Gravière*, Plauzat, Malleret, 1984.

Marine, au point d'entraîner une spécialisation reconnue de plusieurs d'entre eux dans les colonies, où certains finissent parfois leur vie. Cela confirme d'ailleurs la continuité, des Antilles aux Indes, de ce que Michel Vergé-Franceschi puis Sébastien Martin illustrent pour le XVIII^e siècle lorsqu'ils évoquent, jusqu'à la Révolution, ces « *officiers coloniaux qui ont un pied de chaque côté de l'Atlantique* » et parfois même des biens¹²⁸². Il est aussi possible d'observer que nombre de familles qui ont connu sous l'Ancien Régime l'expérience des Indes sont retrouvées deux ou trois générations plus tard en Indochine¹²⁸³. Pourquoi ? Parce que la culture familiale est aussi prégnante que la culture professionnelle et plus encore lorsque les deux se mêlent, ce qui est courant chez les marins comme les officiers.

Valable pour une large part du XIX^e siècle, ce particularisme n'est cependant plus l'apanage du seul arsenal de Rochefort, d'autant plus lorsque s'amenuise le rôle opérationnel de la base charentaise, largement dépassée par Brest et Toulon mais aussi par Cherbourg et Lorient. Si les carrières sont moins marquées par les colonies sous le Premier Empire puis la Restauration, l'existence de familles coloniales jusqu'à la Troisième République demeure en revanche une réalité, perpétuant ainsi des trajectoires prises dès la fin du XVII^e siècle, à la suite de la fondation de l'arsenal de Rochefort. Nouvel indice d'une continuité impériale déjà évoquée.

B. Des grandes familles coloniales

Sous l'influence des colonies, les familles peuvent elles aussi entrevoir un destin outre-mer, bien au-delà de la seule sphère professionnelle de leur père, frère, fils ou cousin en poste sur les bords de la Charente. Posséder quelque chose « aux colonies » constitue ainsi une certaine normalité pour une bonne partie de la population rochefortaise. L'étude des archives notariales et notamment des actes des notaires Allard et Ayraud pères puis fils et de Thoyon, qui exerce jusqu'à la Belle Époque, permet d'embrasser l'ensemble du long XIX^e siècle pour observer tant le maintien du lien « atlantique » que l'apparition progressive d'une vague d'« ornamentalisme » oriental au sein de la société rochefortaise, dans le sillage du *big switch* qu'effectue les empires coloniaux européens vers l'Asie. Les « procurations », « contrats de mariage », « testaments » mais aussi les « partages », « quittances », « ventes », « sessions », la « reconnaissance d'enfant » ou encore les « obligations et actions » montrent que l'influence de l'empire colonial sur la vie des familles rochefortaises affleure de manière

1282 VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1996, p. 314 et MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 300.

1283 Voir BAL Danielle, KLEIN Jean-François, MOURER Roland et HERBELIN Caroline, *op. cit.*

évidente. La possession de biens dans les outre-mers par des « dynasties » d'officiers et de personnels de la Marine, depuis parfois plusieurs générations, est un premier exemple concret.

Ainsi, en 1825, la famille Meunier, plus précisément « *Monsieur Jean-Baptiste Meunier commissaire des classes de la Marine à Cahors et ancien magistrat à St-Domingue* » et « *Monsieur Antoine Meunier sous-commissaire de la Marine à Rochefort y demeurant rue des trois Maures* », réclament l'indemnité à laquelle ils ont droit pour la perte de l'« *habitation* » et des « *indigoteries et ses appartenances et dépendances situées aux Damassins, paroisse Saint-Pierre-des-Côteaux, partie du Sud de l'île St-Domingue qui lui appartient* »¹²⁸⁴. Quant à Jean-Baptiste-Marc-Gabriel de Saint-Michel-Dunezat, chevalier de l'ordre royal de Saint-Louis résidant à Tonnay-Charente, il est propriétaire en Guyane, en plus de sa propre habitation « *nommée le Parterre* » et de la moitié d'une maison située « *en la ville de Cayenne, grande rue* », de « *la moitié de l'habitation nommée l'Amphithéâtre, située dans l'île de Cayenne, sur le canal dit la Crique-Fouyer, consistant en maison de maître, jardin, cour, bâtiments, toits et servitudes vastes propres à l'exploitation en terres servant à la production de denrées coloniales de toutes espèces, plantages, et garnis de nègres* »¹²⁸⁵. Plus tard, en 1848, la situation de Paul Perein permet de constater que les anciens marins ne sont pas en reste en termes de possession de biens immobiliers aux colonies, puisque cet homme issu d'une famille de gens de mer du port charentais possède un commerce en Guadeloupe¹²⁸⁶.

Mais c'est sans aucun doute à travers les liens familiaux que se révèlent le mieux les conséquences de la liaison singulière entre Rochefort et les colonies. L'histoire de la famille Coquille est en cela exemplaire¹²⁸⁷. Originaire de Bourgogne, le fils aîné quitte sa région natale pour faire des études de droit à Paris. En 1729, il est substitut du procureur général de la Guadeloupe, étant certainement embarqué à Rochefort pour s'y rendre. La branche anoblie en 1777 par le roi donne auparavant un cadet de la Marine à Rochefort en 1753, avant que celui-ci ne repasse en Guadeloupe en 1759. Dès lors, la ville-arsenal devient le « port d'attache » métropolitain de cette famille coloniale de la fin du XVIII^e siècle à la veille de la Première Guerre mondiale. Les mariages entre les familles Coquille, Dugommier et Collet concourent en effet à maintenir entre Rochefort et Basse-Terre un lien civil, militaire, économique et patrimonial qui dure jusqu'au début de la Troisième République. À partir de

1284ADCM, Notaires (Rochefort-I, notaire Allard), 3E21-314 – Procuration à Antoine Meunier, datée du 14 octobre 1825.

1285ADCM, Notaires (Rochefort-I, notaire Allard), 3E21-314 – Partage entre les sieurs Rondeau et de Saint-Michel-Dunezat, daté du 27 octobre 1825.

1286ADCM, Notaires (Rochefort-IV, notaire Ayraud), 3E87-46 – Quittance d'amortissement de Paul Perein, datée du 4 janvier 1848.

1287ROSSIGNOL Bernadette et Philippe, « La famille Coquille de Guadeloupe et ses véritables origines, le général Coquille-Dugommier », *Généalogie et Histoire de la Caraïbe* [En ligne], mis en ligne le 23 décembre 2015, consulté le 12 février 2021. URL : <https://www.ghcaraibe.org/articles/2015-art31.pdf>.

1793, les allers-retours entre les bords de la Charente et les Antilles des nombreux fils Coquille-Dugommier et Collet en tant que commis d'administration, lieutenant d'artillerie de Marine, chef de bataillon ou encore écrivain de la Marine se succèdent jusqu'en 1883. Entre-temps, les cousins et descendants Coquille ayant réussi à rester en Guadeloupe malgré les vicissitudes de la période révolutionnaire laissent à Claire Antoinette Coquille du Gommier épouse d'Étienne Collet demeurant à Rochefort, d'après l'acte de succession du 21 mars 1832, « *deux habitations Grande Anse, sucrerie, et Grands Fonds, caféyère [...] à Trois Rivières, au profit d'elle-même et de son mari* », de nombreux animaux ainsi que « *81 esclaves* »¹²⁸⁸. Si la destinée coloniale de cette famille continue donc en Guadeloupe, la trajectoire d'Amicie Coquille, née à Basse-Terre en 1841, va élargir le réseau familial à l'Indochine. En effet, son mariage en 1876 à Saïgon avec le médecin en chef rochefortais Armand Lacroix montre que le *big switch* s'est réalisé au sein même de cette famille « américaine » du siècle des Lumières, dont le pivot entre les Antilles et l'Indochine s'avère être Rochefort jusqu'en 1914, année où Amicie Lacroix née Coquille devient veuve¹²⁸⁹.

La constitution de la grande famille de la Marine et des Colonies est un phénomène important qui touche toutes les composantes du ministère, militaires, médecins et ingénieurs. Il n'y a qu'à voir en effet les ramifications coloniales entre les hommes et les femmes de la Révolution à la Troisième République. Ainsi en est-il du grand ami du directeur de l'École de médecine navale Pierre Cochon-Duvivier, le médecin Jean-Baptiste Clémot qui, en 1801, se marie à Cayenne avec Alexandrine d'Audiffredi, même s'il n'aura finalement jamais l'occasion de retourner en Guyane puisque la mère de celle-ci s'installe à Rochefort en 1824 auprès de sa fille et de son mari, devenu premier chirurgien en chef de la Marine à l'arsenal¹²⁹⁰.

À partir du Second Empire, l'École navale et l'École polytechnique constituent la matrice de la naissance de familles coloniales voire impériales. Si Léonce Boulineau et Ludovic Savatier ne cessent de parler de Rochefort et de leurs projets familiaux lors d'une l'escale au Japon en 1863¹²⁹¹, l'insertion d'Henri Rieunier et d'Émile Bertin dans le cercle des relations scientifiques et militaires entre Rochefort, Paris, Brest, Toulon, Cherbourg et les colonies élargit par conséquent l'horizon des destinées de ces hommes, dans l'empire alors en dilatation et ses périphéries comme en métropole. L'élaboration d'alliances matrimoniales au sein du monde de la petite bourgeoisie militaire impériale et républicaine semble ainsi être

¹²⁸⁸*Ibid.*, p. 60.

¹²⁸⁹SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1122 – DM n° 8 du 10 mars 1914.

¹²⁹⁰SARDET Michel, *De Cayenne à Rochefort : la prodigieuse aventure de Thérèse-Rose d'Audiffredi (1757-1837), colon de Guyane, op. cit.*, p. 163-164.

¹²⁹¹POLAK Christian, *Lys et Canon, images et correspondances retrouvées, 1860-1900*, Tokyo, Publications de la Chambre de Commerce et d'Industrie Française du Japon, 2013, p. 19.

privilegiée. Savatier, qui est resté proche de Rieunier depuis leur rencontre sur le *Charlemagne* en Crimée en 1854, se marie par exemple en 1865 avec Lucie Roche, fille d'un chef d'escadron d'artillerie de marine de Rochefort née dans les îles du Cap Vert, qui a vécu au Sénégal et qui suit par la suite son mari jusqu'au Japon. Par le biais de la découverte et de l'intérêt commun pour ce pays asiatique, Savatier se lie d'amitié, par le jeu des correspondances scientifiques, avec Émile Bertin, modernisateur de la marine militaire japonaise dans les années 1880¹²⁹² et directeur des constructions navales de l'arsenal charentais de 1892 à 1894¹²⁹³. Cet illustre polytechnicien est d'ailleurs lui aussi proche de Rieunier, ex-Préfet maritime de Rochefort et ministre de la Marine en 1893.

S'il est apparemment difficile de faire souche dans les « nouvelles colonies » asiatiques qui ne furent que des colonies d'exploitation et non de peuplement comme dans les zones d'influence françaises en Extrême-Orient à la fin du XIX^e siècle, il est indéniable que le profil familial de ces hommes et femmes témoigne d'un balancement perpétuel entre la métropole et les colonies, entre Atlantique et mers de Chine. Comme le dit Marc Nadaux à propos de Léon Briot, rattaché à l'arsenal de Brest puis à Paris, l'évolution du métier d'officier de marine permet de satisfaire tous les désirs d'exotisme¹²⁹⁴, comme d'envisager une installation familiale pérenne dans l'empire colonial, à l'âge de la retraite par exemple, désir souvent exprimé dans la correspondance portuaire de Rochefort à l'endroit des autorités de la Marine. Avec la multiplication des théâtres d'opérations et des besoins du ministère de la Guerre en transports de troupes, du fait également de la normalisation des relations sur le long terme avec l'Empire britannique, les hommes de la Marine et des Colonies, purs produits de la Flotte impériale et de la nouvelle méritocratie du XIX^e siècle, obtiennent pour résultat, par leurs relations, leur travail et leur moralité, une ascension sociale incontestable.

Le phénomène de « colonialité » n'est toutefois pas limité aux seuls officiers de marine, commandants et administrateurs. En effet, de nombreux marsouins, soldats et sous-officiers, traversent aussi les océans. C'est le cas par exemple de tous ceux qui partent rejoindre leur poste aux colonies en laissant provisoirement à Rochefort femme et enfants, à l'instar de Jean Julien Valette, en 1825. Capitaine natif de Genève, naturalisé français, il sollicite la reconnaissance comme « *filie naturelle* » de Julie Juliette, enfant recueillie née de père et mère inconnus, inscrite aux registres de l'état civil de la mairie de Rochefort et laissée à la

1292 TOUCHET Elisabeth de, *Quand les Français armaient le Japon. La création de l'arsenal de Yokosuka, 1865-1882*, Rennes, PUR, 2003.

1293 DEHOUSSE Nicolas, « Pour la première fois dans l'histoire, si l'on excepte Colbert, un homme, Louis-Émile Bertin, aura la possibilité de penser à lui seul, une flotte homogène et cohérente », *Bulletin de la Classe des sciences*, tome 6, n° 7-12, 1995, p. 410.

1294 NADAUX Marc, *Un officier de marine dans son siècle : Léon Briot (1827-1876)*, Paris, Mens Sana éditions, 2011, p. 9.

charge de la demoiselle Marie Thévenot, afin que « *leur dite fille prenne à l'avenir le nom de lui [...] qu'elle jouisse des droits accordés par la loi aux enfants naturels reconnus* », dans l'optique d'un éventuel décès du capitaine à la Guadeloupe¹²⁹⁵. En 1861, c'est l'hypothèque de deux maisons et cayennes dans un « *faubourg de Rochefort, rue Notre-Dame n° 29* » qui implique des personnes aussi diverses que le notaire d'un sergent-major originaire de Brest en garnison à Port-de-France en Nouvelle-Calédonie, sa fille restée sur l'île d'Aix chez une veuve propriétaire, une femme d'agent administratif de la Marine attaché au port de Toulon ainsi qu'un commis au service administratif de la Marine, « *demeurant à Rochefort, rue Saint-Louis n° 71* ».

Enfin, il est possible de constater que ce mouvement n'est pas seulement circonscrit aux familles des personnels et soldats de la Marine. Dans la même dynamique, les négociants demeurant à Rochefort emboîtent souvent le pas aux serviteurs de l'État. François Pelletreau est de ceux-là¹²⁹⁶, comme l'indique la procuration que lui confie en 1825 Victor Magné, négociant établi à Saint-Pierre, en Martinique. Il est également possible de citer François Pelletier¹²⁹⁷, ancien commerçant rochefortais devenu en 1913 agent technique principal des travaux hydrauliques détaché à l'arsenal de Dakar. Il confie à Léon Picard, représentant de commerce et tuteur de son enfant, le soin de vendre le fonds de commerce de chapellerie exploité à Rochefort encore tenu par sa mère devenue veuve, avant qu'elle et l'enfant ne rejoignent leur père et fils au Sénégal. La même année, c'est le décès d'Eugène Vadès, rochefortais né à Cayenne mais qui a fait toute sa carrière en Afrique de l'Ouest et à Dakar depuis les années 1880, administrateur des colonies à Conakry en Guinée française mais demeurant dans le Fouta Djallon à Kindia qui provoque l'envoi à son frère, employé de commerce à Paris, d'une procuration signée de sa main en 1912, à l'effet de recueillir la succession de cet « *officier supérieur du commissariat des colonies en retraite* »¹²⁹⁸. Nul doute que passer au crible la vie d'autres négociants, marchands, entrepreneurs, techniciens, commissaires et ouvriers conduirait à des conclusions similaires, soulignant le maintien de ce phénomène colonial autour du port-arsenal charentais jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale. Le lieu est, en quelque sorte, le *centre nodal* des réseaux familiaux tissés à l'échelle impériale¹²⁹⁹.

1295ADCM, Notaires (Rochefort-IV, notaire Ayraud), 3E87-2 – Reconnaissance d'enfant naturel par M. Valette et Melle Thévenot, datée du 26 novembre 1825.

1296ADCM, Notaires (Rochefort-IV, notaire Ayraud), 3E87-2 – Procuration à François Pelletreau, datée du 13 juillet 1825.

1297ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-71 – Procuration à Léon Picard, datée du 10 janvier 1913.

1298ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-71 – Procuration à Paul Vadès, datée du 7 février 1913.

1299Voir à ce propos BONIN Hubert, HODEIR Catherine et KLEIN Jean-François (dir.), *L'esprit économique*

Que ce soit le caractère colonial des familles ou la spécialisation des carrières dans la Marine, il est certain que les rochefortais d'origine, d'adoption ou de passage voient leur vie sensiblement influencée par le lien pérenne unissant la ville-arsenal aux outre-mers. Cette réalité donne un peu plus corps à l'idée d'un monde de possessions coloniales de plus en plus intégrées en un seul ensemble véritablement impérial à l'aube de la Belle Époque – la « Plus Grande France » –, un mouvement global auquel la Royale participe dans toutes ses dimensions. L'importance de l'accompagnement des échanges économiques, diplomatiques et culturels par la Marine n'étant plus remise en doute¹³⁰⁰, l'arme navale créée, transformée, modifiée, relancée par les arsenaux depuis la fin du XVII^e siècle devient ainsi une pièce maîtresse des politiques mondiales développées par les pays européens au XIX^e siècle¹³⁰¹. De ce monde d'empires coloniaux¹³⁰², les Rochefortais savent pertinemment en tirer parti, comme le montre l'apogée, jusqu'au début de la Troisième République, du pôle scientifique et technique du port-arsenal.

3. L'apogée du pôle scientifique et technique de la Marine

A. La médecine botanique, une spécialité rochefortaise

Rochefort, ville à la croisée des ambiances américaines et extrême-orientales, port d'attache de familles coloniales, est aussi un lieu où la science existe sous des formes quelques peu différentes des autres ports-arsenaux habitués aux missions militaires plus classiques car accueillant les grandes escadres : pour la France, Brest, Toulon puis Cherbourg et Lorient ; pour le Royaume-Uni, Portsmouth et Plymouth, par exemple, mais pas Chatham. En effet, à la Belle Époque, cet arsenal implanté à l'embouchure de la Tamise est souvent une référence pour Rochefort¹³⁰³, du fait de son emplacement fluvio-maritime, de son statut de port-caserne, de la présence de troupes de Marine et d'un personnel scientifique reconnu, spécialisé en médecine botanique.

Sur les bords de la Charente, la proximité des colonies d'abord, l'expansion ultramarine ensuite, permettent le développement d'un intérêt scientifique certain. Il s'inscrit dans la

impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire, op. cit.

1300 SAUPIN Guy, « Présence et représentations du monde atlantique dans les villes d'Europe occidentale du Moyen-Âge au XX^e siècle », dans SAUPIN Guy (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen-Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 9.

1301 LE BOUËDEC Gérard, « Économie atlantique et profil des villes-ports en Europe (XVII^e-XIX^e siècles), dans SAUPIN Guy (dir.), *ibid.*, p. 55. Voir aussi, sur les transports, flottes, marines et les troupes, FRÉMEAUX Jacques, *Les empires coloniaux, une histoire-monde*, Paris, CNRS Éditions, Coll. « Biblis », 2012, p. 50-52.

1302 Concernant les « situations coloniales et formations impériales », voir SINGARAVÉLOU Pierre (dir.), *Les empires coloniaux (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Éditions Points, Coll. « Histoire », 2013, p. 9-22.

1303 ACERRA Martine (dir.), *Arsenal et patrimoine. L'Europe atlantique et Rochefort, op. cit.*, p. 74-78.

pensée scientifique des Lumières appelant à déchiffrer le monde d'une manière rationnelle, puis dans l'esprit saint-simonien de mise en valeur de ce même monde, entremêlé à la « mission civilisatrice » que donne la République à la France à partir de la fin du XIX^e siècle.

L'arrivée et le départ des navires, le débarquement des plantes, leur acclimatation, les mouvements des personnels de la Marine aux colonies maintiennent une émulation propice à de nombreuses comparaisons et réflexions qui contribuent aux progrès scientifiques du temps. Toutefois, jamais n'est édicté de manière officielle un rôle spécifique à l'arsenal en matière de recherche scientifique liée aux seuls outre-mers. Intégré dans le réseau des ports de guerre mais aussi les ports civils desservant l'empire, il dépend tout simplement du ministère de la Marine et des Colonies et de ses services maritimes, généraux, scientifiques, coloniaux et des travaux extraordinaires¹³⁰⁴. Le fil rouge de cette histoire repose donc sur plusieurs manifestations prouvant qu'il continue de régner sur l'arsenal et la ville une attache évidente à la promotion de la connaissance scientifique, saisissable à travers des pensées et des idées, comme par les actes individuels ou collectifs. À la manière de Lorient, ville-arsenal des *Compagnie des Indes Orientales* successives, bâtie *ex-nihilo* selon la volonté royale émanant alors de Versailles, l'histoire de la ville-arsenal de Rochefort dès le départ le fait d'une recherche permanente de solutions répondant à des problèmes consécutifs à sa création. Il en va ainsi du pavage et de l'irrigation des rues de la cité originelle puis des faubourgs, de l'adduction des eaux et de l'installation de puits-fontaines, de la stabilisation des quais maçonnés et des constructions en pierre et, jusqu'au début du XX^e siècle, du dragage de la Charente pour assurer la circulation des navires sur le fleuve, ainsi que l'assèchement des marais insalubres. Une ville-port en mutation permanente cherchant à s'adapter au mieux à ses missions ultramarines et dont, d'une certaine façon, elle est le reflet métropolitain.

À la fin de la Restauration et au début de la Monarchie de Juillet, l'administration de Pierre Roch Jurien de la Gravière puis de Louis-Henri de Saulces de Freycinet, gouverneur de l'île Bourbon et de la Guyane dans les années 1820, forment une période cruciale d'une quinzaine d'années qui permettent à l'arsenal d'atteindre dans les années 1840 et 1850 le sommet de son rayonnement en termes de botanique d'une part, de santé navale d'autre part. Ces deux personnages ont en commun d'avoir participé sous la Révolution et le Consulat à l'expédition d'Entrecasteaux, déjà évoquée pour le premier, et à l'expédition Baudin vers les Terres australes, pour le second. Freycinet côtoie d'ailleurs à cette occasion des officiers de Marine sensibilisés aux sciences naturelles comme, par exemple, Pierre Gicquel des Touches¹³⁰⁵. Ami de Jurien de la Gravière depuis leur rencontre lors de l'expédition

1304 NEUVILLE Jean-Louis, *Les ports militaires de la France*, Paris, Hachette et Cie, 1854, p. 73.

1305 TAILLEMITE Étienne, *Dictionnaire des marins français, op. cit.*, p. 211-212.

d'Entrecasteaux mais aussi participant de l'expédition Baudin, il vit sous le Premier Empire entre les îles Canaries et les Indes hollandaises jusqu'à la capitulation de Java face aux Britanniques, en 1811. De retour en France en 1814, il est muté à Rochefort en 1815, où il prend sa retraite en 1816. Jusqu'en 1818, il est élu membre résident de la Société de littérature, sciences et arts de Rochefort – future Société de géographie de la cité charentaise – où il expose ses connaissances du monde. À la même période, en mai 1816, c'est l'ex-botaniste en chef de l'expédition Baudin, Jean-Baptiste Leschenault de La Tour, qui embarque à Rochefort pour l'Inde¹³⁰⁶. Depuis ce territoire, il envoie au jardin botanique du port charentais, après un temps de repos sur l'île Bourbon transformée en une véritable « pépinière coloniale » à l'instar de l'île Maurice¹³⁰⁷, les plantes et les graines collectées à Pondichéry.

C'est également tout au long de la Restauration qu'embarquent, lors des circumnavigations diligentées par le pouvoir royal, de futures sommités rochefortaises du monde scientifique français de la première moitié du XIX^e siècle : Jean-René Quoy, Paul Gaimard et Charles Gaudichaud-Beaupré lors de l'expédition de Louis-Claude de Freycinet, membre de l'expédition Baudin et frère du Préfet maritime des années 1830 ; René-Primevère Lesson lors de l'expédition Duperrey, compagnon de Freycinet, en Polynésie ; puis Adolphe Lesson et de nouveau Quoy et Gaimard quand Jules Dumont-d'Urville part pour l'océan Pacifique¹³⁰⁸. Enfin, certains marins, d'une manière plus individuelle, de par leur ouverture d'esprit, leur curiosité ou leur formation de médecin de marine, se passionnent pour l'étude de la flore exotique. C'est le cas de Louis-Marie Aubert du Petit-Thouars qui, après avoir raté l'expédition d'Entrecasteaux puis prospecté, sur les traces des naturalistes Louis-Antoine de Bougainville et Philibert Commerson, dans les îles de France et de Bourbon et à Madagascar, rentre à Rochefort en 1802 pour y débarquer un herbier de plus de 2 000 plantes, en particulier des orchidées¹³⁰⁹. Deux décennies plus tard, c'est le chirurgien Amédée Lefèvre qui profite d'une campagne au Sénégal et en Guyane pour ramener à l'arsenal charentais d'importantes quantités de plantes collectées dans ces colonies, ce qui lui vaut d'être félicité par le Conseil de santé de la Marine ainsi que par le Muséum d'histoire naturelle de Paris, avant d'être nommé professeur de botanique médicale au port de Rochefort. Les marins, médecins et enseignants pris en exemple entretiennent ainsi en toute logique une importante

1306SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 56 du 24 avril 1816.

1307BLAIS Hélène, « Pépinières coloniales : de la valeur des plantes des jardins botaniques au XIX^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 66-3, juillet-septembre 2019, p. 85.

1308Pour le détail et la chronologie de ces expéditions, voir notamment SARDET Michel, *Les mémoires inédits du naturaliste circumnavigateur Jean-René Quoy, un témoignage exceptionnel sur la société du XIX^e siècle*, Paris, Pharmathèmes, 2009, p. 279.

1309AUBERT DU PETIT-THOUARS Louis-Marie, *Histoire des végétaux recueillis dans les îles australes d'Afrique*, Paris, Tourneisen fils, 1806, p. 9. Voir aussi MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 305. Commerson embarque à Rochefort en 1767 sur la flûte l'*Étoile*, qui fait alors partie de l'expédition autour du monde de Bougainville.

correspondance tournant autour d'un des domaines d'étude traditionnels : la botanique.

Lors des expéditions à travers le monde, ces scientifiques navigants n'hésitent pas à collecter par dizaines, centaines voire milliers d'exemplaires des objets, des plantes, des coquillages, des minéraux, des insectes et parfois des animaux, car tous savent qu'ils peuvent compter, si ce n'est par un appui financier sérieux, au moins sur la bienveillance d'intendants et de préfets maritimes ayant pour certains d'entre eux vécus des expériences de recherche scientifique lors de voyages de découverte. Ancien garde-marine de Rochefort, François-Casimir de Bonnefoux est ainsi soucieux, lorsqu'il devient le Préfet maritime de l'arsenal de 1812 à 1815, « *de maintenir un jardin aussi intéressant qu'utile* »¹³¹⁰. Mais sous l'impulsion de serviteurs de l'État non-hostiles à Rochefort¹³¹¹, tels que les ministres Portal et Tupinier – ce dernier étant également directeur des Ports et Arsenaux de 1823 à 1842 – la belle mobilisation que les administrateurs de la place de guerre charentaise savent créer au sortir du Premier Empire dans le but de capter les ressources que peuvent leur offrir les colonies, grâce au va-et-vient de plus en plus régulier des navires de l'État entre l'Atlantique et le Pacifique, est un bon témoignage de la persistance de cet esprit scientifique des Lumières dans la première moitié du XIX^e siècle, alors que s'invitent en Charente-Inférieure, à partir de 1833, les premiers saint-simoniens, d'une certaine manière héritiers des Physiocrates du siècle précédent¹³¹².

Certes, Jurien de la Gravière et Freycinet ont un goût prononcé pour les « *curiosités* » naturelles du monde exposées dans des cabinets dédiés¹³¹³, mais la position privilégiée de l'arsenal jusqu'à la fin de la Monarchie de Juillet est à n'en pas douter un facteur favorable. Promus préfets maritimes en fin de carrière, la mue de ces simples marins – originaires d'Auvergne et du Dauphiné¹³¹⁴ – en des « savants » s'intéressant tant à la botanique, à l'anthropologie, à l'ethnographie ainsi qu'à la géographie, montre bien que Rochefort maintient pendant longtemps son rang parmi les lieux de science reconnus. Les exemples de Jurien de la Gravière et de Freycinet permettent aussi de constater que l'arsenal reste un lieu d'échanges et de partage des savoirs, qu'ils proviennent des colonies proprement dites ou du reste du monde. Que l'apogée du jardin botanique, en 1837¹³¹⁵ intervienne justement sous

1310 SARDET Michel, *Le jardin botanique de Rochefort et les grandes expéditions maritimes*, *op. cit.*, p. 82.

1311 *Ibid.*, p. 206-207.

1312 ADCM, Administration générale (Affaires diverses), 4M6-3 – DM des 3 avril et 2 mai 1833. Sur le lien entre physiocrates et « nouvelle colonisation », lire RØGE Pernille, *Economistes and the Reinvention of Empire : France in the Americas and Africa, c. 1750-1802*, Cambridge and New York, Cambridge University Press, 2019.

1313 BÉRIET Grégory, *op. cit.*, p. 111.

1314 MALLERET Louis, *op. cit.* ; MARCEL-PONTHIER Marylène, GARDETTE Roger et DELATOUR Jacques, « La famille Freycinet », *Études drômoises*, n° 32, décembre 2007, p. 20-30.

1315 SARDET Michel, *op. cit.*, p. 97-98.

l'autorité du deuxième de ces préfets en est un signe probant. Au-delà de la simple comparaison, le parallèle entre ces deux préfets « éclairés », nés au siècle des Lumières, avec le pur produit de l'École navale qu'est Léopold de Pritzbuer, Préfet maritime de Rochefort de 1883 à 1889¹³¹⁶, renforce encore un peu plus l'idée d'un arsenal qui reste un lieu d'épanouissement des savoirs et des curiosités exotiques, en grande partie du fait de ses relations régulières avec les colonies. En effet, Pritzbuer, qui navigue longuement dans les mers de Chine et du Japon dans les années 1870, avant de devenir gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, encourage durant son administration à Rochefort l'entretien du jardin botanique par notamment Julien Foucaud, directeur du jardin à partir de 1885 mais aussi ami proche de la famille de Ludovic Savatier par l'intermédiaire de son cousin professeur et botaniste à Beauvais-sur-Matha, avec qui il échange régulièrement¹³¹⁷. Pritzbuer fait par conséquent parvenir à Foucaud des ouvrages de l'Administration coloniale intitulés par exemple *Les plantes utiles des Colonies*¹³¹⁸, tandis que le perfectionnement des serres et des bassins aquatiques ainsi que l'entretien des bâtiments abritant les outils et les salles de classe continuent jusqu'à la suppression du jardin, en 1896¹³¹⁹.

Cette réalité coloniale peut par conséquent être observée d'une manière concrète par le biais des nombreux végétaux exotiques ramenés et plantés à Rochefort, si possibles utiles à la médecine. En effet, s'ils participent à l'ornement de la cité militaire, ils sont pour la plupart d'entre eux avant tout destinés à la science et en premier lieu au service de santé navale. L'intégration de la Marine dans la connaissance du monde végétal et de l'histoire naturelle profite ainsi à Rochefort durant toute la première moitié du XIX^e siècle, lorsque médecins, chirurgiens et officiers du port participent, tant du fait de leurs études que par passion, à la demande expresse du Muséum d'histoire naturelle de Paris¹³²⁰, à l'enrichissement des collections de végétaux exotiques en France. La mise en place du service colonial des médecins de marine et la réunion à Rochefort, en 1823, du service de santé du port avec celui des colonies¹³²¹, ne fait d'ailleurs que renforcer ce phénomène d'exploitation des colonies.

L'étude d'un marché de 1828 « *passé par suite d'une réadjudication [...] pour la fourniture générale des drogues et médicaments, nécessaires aux divers services de la Marine et des Colonies* » pendant six années¹³²², montre à quel point le titre de « professeur de

1316TAILLEMITE Étienne, *op. cit.*, p. 433.

1317SAVATIER Michel, *op. cit.*, p. 11.

1318SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 381 bis du 20 décembre 1886.

1319SARDET Michel, *op. cit.*, p. 100-101.

1320LLINARES Sylviane, « Marine, colonies et innovations techniques », dans LLINARES Sylviane et HRODEJ Philippe (dir.), *Techniques et colonies (XVI^e-XX^e siècles)*, Paris, SFHOM, 2005, p. 170.

1321SHDMR, Service de santé (Services de santé du port et des colonies), 4F2-2 – « Service de santé » et « Lettre [...] relative à l'envoi d'officiers de santé des ports dans les colonies », le 15 août 1823.

1322SHDMR, Service de santé (Instances de direction), 5F84 – Marché du 15 juillet 1828.

botanique médicale » d'Amédée Lefèvre n'est pas usurpé. Les « *drogues* » et « *médicaments simples* » désignent en effet uniquement des produits issus de plantes ou des substances d'origine animale, tandis que les « *produits chimiques* » constituent près de 30 % des fournitures médicales listées. Sont ainsi entreposés « *dans les magasins du port* » des « écorces de cannelle de Ceylan », de « quinquina » et de « simarouba », des « feuilles d'arbousier de Chine » et de « thé vert », des « têtes de pavots », du « tamarin des colonies », de la « gomme du Sénégal », de la « résine de gayac » ou encore de l'« opium brut, sec ». Trois décennies plus tard, si le marché des drogues et médicaments passé en 1859 montre que les fournitures commandées n'ont que peu changé¹³²³, de nouveaux produits exotiques font cependant leur entrée dans la liste, en particulier l'« oléo-résine de copahu », baume provenant d'Amérique du Sud et la « gutta-percha », gomme issue du latex naturel obtenu à partir de feuilles d'arbres de l'espèce *palaquium gutta* cultivée dans les Indes néerlandaises.

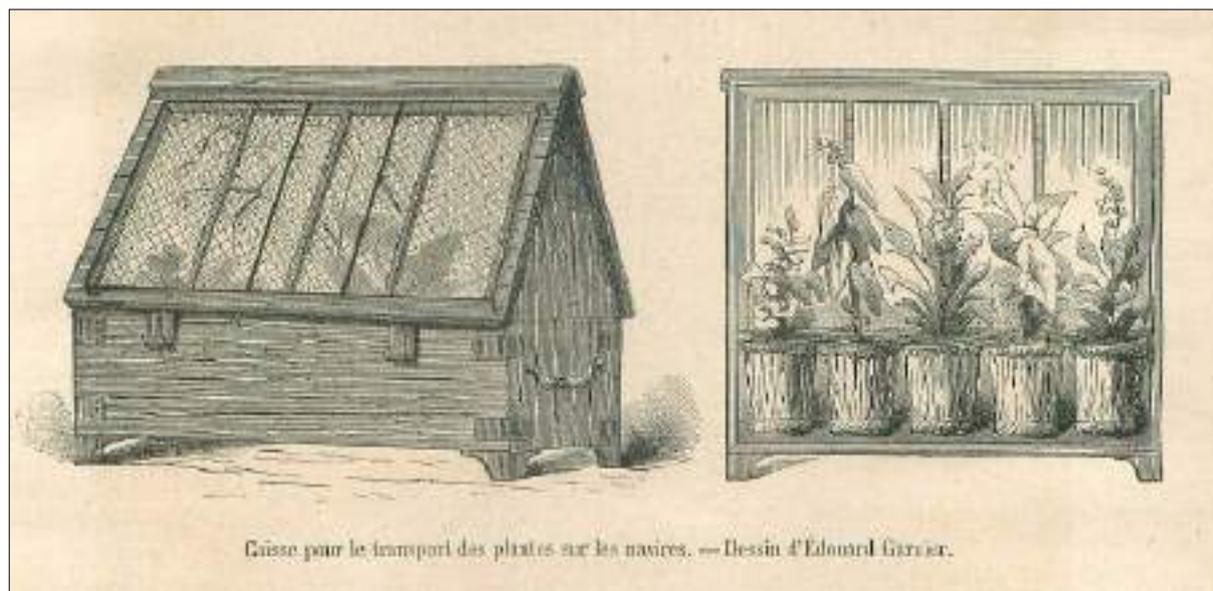
Tous ces produits exotiques nécessitent ainsi, si ce n'est forcément pour les graines un temps de repos, au moins une prise en charge adéquate, tant lors du transport qu'une fois arrivés au port. D'une bonne conservation dépend en effet la sauvegarde des propriétés particulières de chaque végétal. En 1852, lorsque des « *échantillons de résine et de graines du Gabon* » arrivent à Rochefort, le premier pharmacien en chef de la Marine du port – un certain M. Léonard – peut dans son rapport¹³²⁴, grâce à la richesse du jardin botanique et des collections de l'École de médecine navale, comparer les produits débarqués avec le « copal » de Madagascar et l'« elaeocarpus » de Nouvelle-Calédonie, pour finalement identifier la « *résine dammar ; excrétion résineuse du ceradia furcata, plante corraliforme abondamment répandue sur les côtes d'Afrique* ». Toutefois, ce sont les graines « *ayant la forme et la grosseur d'une noix d'acajou* » qui l'intéresse le plus car même si peu nombreuses et pour la plupart détériorées, leur forte teneur en « *matière grasse solide et cristalline [...] peut avoir une certaine valeur industrielle ou médicamenteuse [...], précieuse à la fabrication d'une bougie végétale, ou tout au moins, à la préparation de savons solides analogues aux savons Windsor* ». Cette référence à un produit britannique rappelle d'ailleurs qu'au XIX^e siècle, si la diffusion de la caisse de Ward, à partir des années 1840, augmente grandement les chances de survie des végétaux, les directeurs des jardin botaniques continuent à se soucier de près des conditions matérielles de réception et d'envoi des plantes et des graines¹³²⁵, tout en se désolant de les voir arriver abîmées voire mortes au terme d'un long voyage malgré les soins apportés.

1323SHDMR, Service de santé (Instances de direction), 5F84 – Marché du 25 avril 1859.

1324SHDMR, Service de santé (Enquêtes), 5F90-1 – « Rapport sur des échantillons de résine et de graines du Gabon soumises à l'examen de M. Léonard, premier pharmacien en chef de la Marine, au port de Rochefort », le 12 avril 1852.

1325BLAIS, Hélène, « Pépinières coloniales : de la valeur des plantes des jardins botaniques au XIX^e siècle », *op. cit.*, p. 88.

FIGURE 27 – Caisse pour le transport des plantes en mer, aussi appelée « caisse de Ward ».



Source : « Caisses Ward », *Le Magasin Pittoresque*, 1877, tome 45, p. 384.

Dans de nombreux cas, Rochefort s'avère donc être un « *espace de transit* »¹³²⁶ pour les plantes tropicales, avant que ces dernières ne soient envoyées aux botanistes du Muséum d'histoire naturelle et du Jardin des plantes de Paris. Dans les archives portuaires, les différentes mentions de « collections de végétaux » ou de « caisses de graines » signalées comme arrivées à bon port à Paris montrent que nombre de plantes finissent leur voyage dans la capitale. Alors situé « *au haut de la rue des Fonderies* »¹³²⁷, placé parallèlement à la corderie, le jardin botanique de la ville-arsenal s'avère être un lieu indispensable pour « revigorer » les végétaux exotiques, les « traiter » et ainsi participer aux études scientifiques du XIX^e siècle.

Cependant, Rochefort ne constitue qu'un maillon de la chaîne des jardins portuaires civils et militaires des littoraux atlantique et méditerranéen avec, d'une part, ceux mis en place depuis la fin du XVII^e siècle comme à Nantes, Brest puis Lorient¹³²⁸, d'autre part, celui de Toulon, le plus récent jardin botanique de la Marine, institué en 1786¹³²⁹. La qualité d'un jardin dépendant de la fréquence des arrivées de navires et de l'implication de son personnel dans son entretien, celui de Rochefort, s'il est maintenu jusqu'aux années 1840 à un haut niveau scientifique sous la houlette des Jurien de la Gravière et Freycinet et du directeur et

1326LLINARES Sylviane, « Marine, colonies et innovations techniques », *op. cit.*, p. 170.

1327THOMAS Pierre, *Mémoires pour servir à l'histoire de la ville et du port de Rochefort*, Rochefort, Chez Faye Père et Fils, 1828, p. 141.

1328Pour une présentation détaillée de ces jardins allant du XVII^e au XX^e siècle, voir ALLAIN Yves-Marie, « Des jardins pour la Marine. Nomenclature et classement ou comment organiser un jardin botanique et les échanges de graines à la fin du XVIII^e siècle », dans ROUSSEL Claude-Youenn et GALLOZZI Arièle, *op. cit.*, p. 35-55 ; et concernant la situation de Rochefort dans cet ensemble, voir MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 304.

1329ROUSSEL Claude-Youenn et GALLOZZI Arièle, *op. cit.*, p. 41.

chirurgien-botaniste Jean-Baptiste Repey – ce dernier d’ailleurs natif de Basse-Terre, en Guadeloupe –, il n’est pourtant plus, en 1837, que le quatrième jardin botanique de France en terme d’importance et de richesse de ses collections, de l’aveu même de Lesson¹³³⁰. En effet, malgré les liens étroits de l’arsenal avec l’île Bourbon, Madagascar et la Guyane, le lieu ne domine plus la scène de la botanique médicale par son ampleur et sa magnificence, vis-à-vis de Brest notamment. Néanmoins, la situation géographique de Rochefort fait de l’arsenal charentais une plaque tournante qui permet à de multiples végétaux, jusqu’à la dernière année de fonctionnement du jardin botanique, lorsque les plantes sont démenagées, de rejoindre effectivement le Jardin des plantes du Muséum d’histoire naturelle de Paris, permettant ainsi à cette institution scientifique internationalement reconnue de toujours bénéficier d’un matériel végétal neuf.

Lieu de science, l’arsenal de Rochefort est en effet aussi un poste-relais pour les plantes exotiques lorsqu’il s’agit de les acclimater à leur arrivée en métropole ou de leur faire quitter la France pour les colonies. Concernant le long séjour destiné à permettre aux plantes de s’habituer au climat européen avant de rejoindre le Jardin des plantes de Paris, les préconisations d’André Thouin auprès du ministère de la Marine sont très précieuses pour comprendre ce qui se passe, jusqu’à la Troisième République, en termes de botanique entre Rochefort et les possessions ultramarines. Elles complètent les rares notes et instructions jointes aux dépêches ministérielles adressées aux commandant des expéditions. En 1821, il est ainsi ordonné que ceux qui s’occupent « *dans les trois grands ports [...] de recueillir des plantes les choisiront en fleur et prendront aussi celles qui auront des fruits* », avant qu’il ne soit conseillé d’« *apporter le plus de graines possible* » en France¹³³¹. Il faut ensuite compter au minimum un an pour voir les plantes s’adapter à leur nouvelle terre charentaise, en veillant toutefois à ce que le froid ne les fasse pas mourir, à l’instar des eucalyptus détruits par le gel en 1885¹³³². Néanmoins, comparé au climat humide et brumeux de Brest, que seul un nombre restreint de plantes exotiques, telles que les yuccas et les bambous, peuvent supporter¹³³³, le climat de Rochefort, en étant relativement chaud et ensoleillé, autorise les botanistes du port à acclimater dans le jardin charentais bien plus de plantes africaines et océaniques que l’arsenal breton, spécialisé notamment dans l’accueil de conifères américains. Les serres chaudes rochefortaises sont, de fait, réservées à la conservation des spécimens rares et

1330 SARDET Michel, *op. cit.*, p. 98.

1331 D’après *Les recherches auxquelles les officiers de la Marine doivent se livrer pendant les voyages au long cours, pour augmenter les collections des ports en objets d’histoire naturelle et sur les moyens de conservation qu’ils devaient employer*, cité dans SARDET Michel, *op. cit.*, p. 188-189.

1332 BITAUBÉ Pierre, *op. cit.*, p. 17.

1333 D’après un article paru en 1872 concernant l’influence du climat marin de Brest et le moyen d’y introduire des plantes exotiques, cité dans ROUSSEL Claude-Youenn et GALLOZZI Arièle, *op. cit.*, p. 279-280.

sensibles, avant leur transfert à Paris.

Établissement d'accueil, l'arsenal est aussi un lieu de préparation du matériel de transport des végétaux destinés à être introduits ou récoltés et à transiter entre deux, voire trois continents. En 1816, une note adressée à l'arsenal ordonne ainsi que « *les caisses arrivées à Rochefort ne seront pas abandonnées sur le bord de la mer, mais chargées de suite dans l'entrepont du bâtiment* » destiné pour l'île Bourbon¹³³⁴. En 1819, le capitaine Henri Philibert suit ces instructions à la lettre et quitte Rochefort après avoir rapidement fait embarquer sur le *Rhône* et la *Durance* les caisses et les outils aratoires nécessaires au transport des graines et des végétaux et à la mise en place d'une activité agricole aux colonies. Créole de Bourbon, Philibert reçoit en effet pour mission d'introduire en premier lieu en Guyane du riz, plante nourricière d'abord destinée aux engagés chinois qu'il est chargé d'installer à Cayenne en complément des esclaves noirs¹³³⁵. Lors de cette expédition ponctuée de nombreuses escales entre l'Amérique et l'Asie, c'est le botaniste suisse Samuel Perrotet qui profite, à l'occasion d'un mouillage à Madagascar, de collecter des plants de vanilliers, de palmiers et de piments pour ensuite transporter les caisses remplies de boutures et de graines jusqu'à Cayenne, où il espère qu'elles puissent croître puis se multiplier¹³³⁶, selon les vœux du ministère de la Marine et des Colonies. Deux décennies auparavant, en 1797, ce sont sept grandes caisses contenant 100 pieds d'arbres et d'arbustes et plus de 1 000 variétés de plantes exotiques provenant de l'expédition d'Entrecasteaux qui sont débarquées de la *Cybèle* à Rochefort, puis déposées au jardin botanique du port. Dans ces caisses se trouvent trois spécimens d'arbres à pain, dont deux sont rembarqués sur la *Bayonnaise* la même année pour être introduits en Guyane¹³³⁷.

Avec son jardin-reposoir, d'acclimatation, d'étude, d'enseignement, il est indéniable que, dans la continuité de l'esprit des Lumières, la ville-arsenal de Rochefort participe, au siècle de la révolution industrielle, au progrès des connaissances en botanique. Si bien des éléments restent à découvrir pour compléter cette page de l'histoire du port de guerre, pour la seconde partie du XIX^e siècle notamment, nul doute que la glycine de Chine et le sophora du Japon, surnommé « *l'arbre aux pagodes* »¹³³⁸, donnent alors une touche asiatique de plus à l'arsenal.

1334SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – « Note pour servir d'instructions sur la conservation des graines, plants et arbustes envoyés à l'île de Bourbon », le 27 août 1816.

1335SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 45 du 23 septembre 1818.

1336ALLORGE Lucille et IKOR Olivier, *La fabuleuse odyssée des plantes, les botanistes voyageurs, les Jardins des Plantes, les herbiers*, Paris, Hachette Littératures, Coll. « Pluriel Sciences », 2003, p. 773-774.

1337SARDET Michel, *op. cit.*, p. 164-165 ; et ALLAIN Yves-Marie, *Voyage et survie des plantes au temps de la voile*, Marly-le-Roi, Éditions Champflour, 2000, p. 110.

1338BITAUBÉ Pierre, *Les grandes expéditions et le jardin botanique du port de Rochefort, l'histoire retrouvée*, Rochefort, Centre International de la Mer, 1988 ; d'après une photographie jointe datant du 22 juillet 1893.

B. La lutte contre les maladies des colonies

Si dans la continuité du XVIII^e siècle, l'arsenal apporte sa contribution à l'élan botanique des Lumières, il est également un lieu de réflexion et de recherche dans le domaine de l'étude des populations rencontrées outre-mer mais aussi et surtout des maladies contractées aux colonies. Au XIX^e siècle, assurer la sécurité des biens et des personnes lors des traversées océaniques devient en effet une nécessité pour les Occidentaux, du fait du changement d'échelle des transports organisés entre les continents. La mode est alors aux découvertes scientifiques « utiles », à la collecte de produits pouvant être utilisés dans l'industrie. Il est toutefois évident qu'une volonté de mettre en valeur d'une manière rentable les territoires ultramarins se fait jour, en exploitant notamment la main-d'œuvre disponible dans l'empire colonial. Dans ce contexte global, le mélange d'empirisme, de théorie et d'« *innovations thérapeutiques* »¹³³⁹ qui régnait depuis longtemps, à une époque où les plantes médicinales des « *apothicaires* » puis des « *pharmaciens* » à partir de 1798 pouvaient encore seules soigner les malades¹³⁴⁰, laisse progressivement place à une recherche scientifique de plus en plus méthodique et rationnelle. D'abord discrète, mais bien réelle à partir du Second Empire, elle est destinée à apporter des solutions afin d'améliorer la protection des hommes face à la maladie, tant lors du transport qu'à l'arrivée dans les colonies. Ce sont là encore pour les historiens des travaux à mener, directement liés à l'histoire des circulations des diverses populations dépendant du ministère de la Marine et des Colonies, dont il reste tant à étudier.

Si au XIX^e siècle, le taux de mortalité tombe d'un homme sur 30 en 1810 à un sur 308 en 1913, la « *révolution sanitaire* » n'en est pas moins lente puisqu'elle s'échelonne tout au long du siècle pour se poursuivre au cours des premières années de la Belle Époque¹³⁴¹. Avec la constitution de grandes empires coloniaux traversant toutes les latitudes, il s'avère donc nécessaire d'améliorer les conditions de transport des personnes et leur protection face aux maladies tropicales. Loger des centaines d'hommes sur un navire pendant plusieurs semaines, voire plusieurs mois, constitue en effet jusqu'à la fin du XIX^e siècle une gageure, comme en témoigne en 1895, lors de la seule traversée pour Madagascar du corps expéditionnaire du général Duchesne fort de 20 000 hommes, l'importance des pertes en soldats, décimés par le paludisme avant même le début de la campagne sur la Grande Île¹³⁴². Une campagne qui

1339LÉONARD Jacques, *op. cit.*, p. 13.

1340DE LAGUERENNE Claude et ROMIEUX Yannick, « Apothicaires et coffres de mer des origines à la fin de la marine à voile », dans BUCHET Christian (dir.), *L'homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion éditeur, 1997, p. 351.

1341NIAUSSAT Pierre, « Les santés à l'épreuve », dans *Marine et technique au XIX^e siècle*, Vincennes, SHM, 1988, p. 543.

1342BOUCHE Denise, *Histoire de la colonisation française, flux et reflux (1815-1962)*, Paris, Fayard, 1991, p. 82.

s'avère encore plus mortifère à terre, principalement du fait des fièvres locales qui tuent plus sûrement que sagaies et fusils malgaches.

La préservation de l'intégrité physique et physiologique des organismes humains forme ainsi un premier impératif à prendre en compte dans le cadre d'une politique sanitaire cohérente entre la métropole et les colonies. L'humidité des embruns, les rafales de vent glacé, les manœuvres du navire qui endommagent les futailles d'où coulent les liquides, les amas de produits logés dans lesquels s'invitent les rats, une station trop prolongée en pays tropical sans prise de précaution ou tout simplement des hommes d'équipage qui négligent leur hygiène personnelle, toutes ces raisons constituent autant de possibilités de transformer de simples maladies en graves épidémies. La prise en compte de l'état de propreté général du navire et notamment de ses cuisines n'est pas non plus à négliger, bien au contraire.

En 1819, lorsque Jurien de la Gravière fait escale aux Baléares, sur la route d'Alger, il ne manque pas de s'extasier sur la propreté des cuisines de la grande frégate américaine le *Franklin*, qu'il est amené à visiter tant par courtoisie du fait de son grade de vice-amiral que par curiosité personnelle envers la jeune *US Navy*. Il observe que les locaux sont nettoyés et aérés tandis que la « *sentine* » – lieu de la cale où stagnent les eaux qui se transforment à la longue en foyer d'infection –, pompée régulièrement, a disparu. L'eau potable, qui n'est plus conservée dans des futailles mais dans des caisses métalliques, reste saine bien plus longtemps. Bref, tout le contraire du *Centaure*, vaisseau pourtant neuf puisque lancé à Cherbourg en 1818 puis armé et aménagé à Toulon, où Jurien de la Gravière prend le commandement du bâtiment après être arrivé de Paris¹³⁴³.

Enfin, l'amélioration de l'alimentation est sans aucune doute un des moteurs de cette révolution sanitaire, notamment lorsque sont adoptées dans la Marine les boîtes de conserves Appert, tandis qu'est mis en place un régime alimentaire plus varié avec pommes de terre, riz, thé, café, cacao, soit des produits d'origine coloniale ou assimilés, en plus des fruits et des légumes frais. Plus tard, sous le Second Empire, le chauffage des locaux des navires grâce à la vapeur, le dessalement de l'eau de mer et l'adoption de chambres froides pour la viande permettent à la Marine de drastiquement limiter les pertes, à l'occasion par exemple du transport des hommes en Chine en 1860¹³⁴⁴.

Le passage en revue des mesures sanitaires les plus importantes prises à bord des navires amène par conséquent à se questionner sur la manière dont sont combattues les maladies lors du transport et dans les colonies. Si à partir de la Restauration, la dysenterie recule en vertu d'une meilleure pharmacopée, si les effets du paludisme sont limités grâce à l'utilisation de la

1343 MASSON Philippe, « La révolution sanitaire du XIX^e siècle », dans BUCHET Christian (dir.), *op. cit.*, p. 409.

1344 *Ibid.*, p. 413.

quinine extraite d'une manière quasi-industrielle du quinquina d'Amérique du Sud, Rochefort reste longtemps confronté à deux grandes maladies alors endémiques dans les colonies, à savoir la fièvre jaune des Antilles et d'Afrique puis, venu des Indes, le choléra-morbus dit « asiatique »¹³⁴⁵. Lutter contre les épidémies n'a rien d'une sinécure. Néanmoins, la découverte de la vaccination au tournant du XIX^e siècle va lentement mais sûrement changer la donne.

Dès 1803, le ministère de la Marine et des Colonies signale ainsi au Préfet maritime de Rochefort que « *les succès multipliés de la vaccine* » inspire « *le désir de faire participer [les] colonies aux heureux effets de cette découverte* » ; et « *de dresser une instruction sur la pratique de cette nouvelle inoculation* ». L'officier de santé en chef de l'hôpital maritime du port charentais ainsi que les élèves de l'École de médecine navale se voient ainsi chargés « *de la préparation du vaccin qui devra partir pour chaque colonie* » où sévit la « *variole de la vache* », dans le but d'immuniser les colons contre cette dernière¹³⁴⁶. La vaccination et la revaccination contre la variole semble devenir quasi systématique à partir de 1870, tant pour les passagers, hommes, femmes et enfants que pour les condamnés aux bagnes coloniaux¹³⁴⁷.

À la fin du XIX^e siècle, sous forme de « plaques » ou « en tubes » avec aiguille, des vaccinations et revaccinations s'effectuent également dans certains territoires soumis à l'Administration coloniale. En 1896, une copie du rapport du docteur Albert Mougeot¹³⁴⁸, transmise à l'École (devenue annexe) de médecine navale de Rochefort fait ainsi état du caractère explosif, en Indochine, d'une épidémie mélangeant le choléra et la variole, en insistant « *sur la nécessité des revaccinations en Cochinchine, bien plus encore qu'en France* », dans le but d'éviter que ne s'invite en métropole, du fait des mouvements de troupes et de passagers entre Saïgon, Toulon, Rochefort, Lorient, Brest, Cherbourg ou encore Paris, ces maladies « coloniales » si meurtrières. Balbutiante, la pratique de la médecine tropicale reste cependant à cette époque trop dépendante de théories médicales qui ne peuvent être vérifiées de manière certaine et prolongée sur le terrain, du fait d'un service colonial des médecins beaucoup trop court¹³⁴⁹. L'utilisation de la vaccination suscite cependant de grands

1345Ibid., p. 411. Lire à ce sujet POUGET Benoît, *La puissance navale française face au choléra en Méditerranée. 1831-1856. Un choc de circulations*, Rennes, PUR, 2020.

1346SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-25 – DM n° 56 du 12 mars 1803. Voir aussi, concernant l'Extrême-Orient notamment, MONNAIS-ROUSSELOT Laurence, « Autopsie d'un mal exotique à part : la variole et la vaccine en Indochine française (1860-1939) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, n° 309, 1995/4, p. 505.

1347SHDMR, Inscription maritime (Ordres), 7P2-2 – Lettre du 22 janvier 1870 ; Service de santé (Service colonial), 1F1-81 – DM des 12 avril et 8 juin 1872 ; Services administratifs (Affaires diverses), 2E4-17 – Lettre du 21 février 1878 concernant la vaccination des passagers civils et des surveillants militaires depuis 1876.

1348SHDMR, Service de santé (Études sur les maladies), 5F90-2 – « Étude sur les vaccinations et revaccinations en Cochinchine entre 1893 et 1896 », le 1^{er} juin 1896.

1349MONNAIS-ROUSSELOT Laurence, « Autopsie d'un mal exotique à part : la variole et la vaccine en Indochine

espoirs dans la Marine, notamment pour lutter contre la fièvre jaune, maladie tropicale transmise à l'homme par les moustiques, si meurtriers lors de l'expédition de Saint-Domingue en 1802-1803¹³⁵⁰. Mais, là encore, la naissance de la médecine tropicale va s'éterniser, à Rochefort comme dans les autres ports-arsenaux de France, d'Espagne et d'Angleterre¹³⁵¹, où seule l'institution de lazarets depuis 1720 permet de limiter les circulations des maladies.

En effet, en 1814, la lutte contre la fièvre jaune repose toujours, selon le « *traité du docteur Caillot* » par exemple, sur l'éloignement des navires des « *colonies de l'Amérique* » touchées et de la mise en quarantaine de ceux déjà infectés. Et cette même année, la transmission de la maladie de la Jamaïque à Portsmouth et de Cuba à Cadix fait craindre le pire à la Marine¹³⁵². En 1816, lorsque « *la fièvre jaune exerce beaucoup de ravages à la Pointe à Pître* », les « *capitaines des divers bâtiments de Sa Majesté, qui sont destinés pour la Guadeloupe* » doivent ainsi prendre bien « *soin de tenir le large à leur arrivée* » aux abords de l'île¹³⁵³. Il semble toutefois que cette instruction n'est pas suivie à la lettre, puisqu'en 1817 la fièvre jaune fait son entrée à l'arsenal de Rochefort suite à l'arrivée d'un bâtiment provenant des Antilles. Cette catastrophe sanitaire dans un port déjà touché de plein fouet par les « *fièvres* » provoquées par les marais qui l'entourent, décide la Marine à mettre en place une véritable police sanitaire fluviale entre l'arsenal et la rade de l'île d'Aix, dans le but d'écarter le plus possible le « *danger de l'introduction de cette terrible maladie* », tout en transmettant de nouvelles mesures à prendre aux Antilles pour éviter qu'une telle situation ne se reproduise¹³⁵⁴.

Par la suite, en raison de l'accroissement rapide des échanges, le gouvernement décide, le 3 mars 1822 d'édicter une loi sur la police sanitaire maritime qui a pour but de protéger la France de l'introduction, par ses frontières maritimes ou terrestres, des maladies pestilentielles telles que la fièvre jaune déjà évoquée, mais aussi le typhus, la lèpre, la peste d'Orient ou encore le choléra-morbus de l'Inde¹³⁵⁵. En ce qui concerne la fièvre jaune, les mesures prises sous la Restauration semblent par la suite être respectées, puisqu'en 1865, lorsque des navires provenant des ports anglais de Swansea et de Lanely entrent dans la mer des pertuis

française (1860-1939) », *op. cit.*, p. 517.

1350BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Perrin, Coll. « Tempus », 2007, p. 301-302.

1351DELAPORTE François, *Histoire de la fièvre jaune : naissance de la médecine tropicale*, Paris, Payot, 1989.

1352SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n°174 du 1^{er} décembre 1814 ; Services administratifs (Passagers pour les colonies), 2E1-70 – DM n° 23 du 10 septembre 1814 ; 2E1-71 – DM n° 103 et n° 132 des 1^{er} et 15 décembre 1814.

1353SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 52 du 24 septembre 1816.

1354SHDMR, Service de santé (Instances de direction), 5F84 – Lettre du 25 octobre 1817.

1355POUGET Benoît, *Un choc de circulations : la marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856). Médecine navale, géostratégie et impérialisme sanitaire*, thèse de doctorat en histoire moderne et contemporaine, sous la dir. de Walter Bruyère-Ostells, Aix-Marseille Université, 2017, p. 233.

charentais, l'agent principal sanitaire du port de Rochefort, informé de l'apparition de la fièvre jaune en Angleterre suite à des retours de navires des colonies britanniques, ordonne la mise en quarantaine immédiate de tout bateau provenant des ports signalés comme infectés. Un bâtiment stationnaire est alors mouillé sur rade de l'île d'Aix, afin d'intercepter tout navire britannique provenant non seulement d'Angleterre, mais aussi de Méditerranée, pour qu'aucun risque ne soit pris. Ces mesures drastiques portent leurs fruits car la maladie épargne effectivement Rochefort et Tonny-Charente, au contraire par exemple de Saint-Nazaire quatre ans plus tôt¹³⁵⁶.

À partir du Second Empire, l'apparition d'une médecine scientifique, confirmée par la révolution pasteurienne des années 1880, pousse la Royale à envoyer ses médecins étudier la fièvre jaune *in situ*, dans l'espoir de trouver un remède vaccinal. C'est ainsi qu'en 1881 le docteur Marière, ancien médecin de Marine établi dans le civil à Saint-Genis-de-Saintonge, est « *commissionné comme médecin auxiliaire pour aller au Sénégal pendant l'épidémie de fièvre jaune* », avec pour mission d'étudier cette terrible maladie qui décime les troupes du 3^e RIM¹³⁵⁷. En effet, sous la Troisième République, du fait de l'expansion coloniale, les médecins de la Marine peuvent désormais être réquisitionnés et affectés à terre dans les territoires d'outre-mer, devenant de fait les médecins « coloniaux » de la Marine.

Marière participe ainsi, comme Émile Colin et d'autres camarades de l'École de médecine navale de Rochefort, à la deuxième campagne du Soudan de 1881-1882 qui, perturbée par la fièvre jaune depuis le départ de Saint-Louis-du-Sénégal, limite les mouvements des troupes aux seuls ravitaillement et contrôle des postes¹³⁵⁸. Mais les résultats obtenus par les médecins de la Marine restent limités puisqu'en 1902 encore, il est transmis au Préfet maritime de Rochefort « *un procès-verbal d'incinération des effets d'habillement du nommé Séquin, Marie, Camille, Marcel, quartier-maître mécanicien de 1^{re} classe, à bord du Marigot, décédé à Saint-Louis, le 24 août 1900, de la fièvre jaune* »¹³⁵⁹. Plus localement, la police sanitaire mise en place sous la Restauration est, à partir de 1897, étendue à tout le littoral allant de Rochefort à Bordeaux, les médecins du Service sanitaire maritime officiant alors dans les agences de l'île d'Aix, d'une part, de Pauillac, d'autre part¹³⁶⁰.

1356HILLEMAND Bernard, « L'épidémie de fièvre jaune de Saint-Nazaire en 1861 », *Histoire des sciences médicales*, n° 1, 2006, p. 23.

1357SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-679 – DM n° 138 du 26 octobre 1881.

1358AUBRY Pierre et GAÜZÈRE Bernard-Alex, *Médecins et expéditions coloniales françaises au XIX^e siècle (Afrique noire et Madagascar)*, Paris, L'Harmattan, Coll. « Médecine à travers les siècles », 2020, p. 46 et p. 48.

1359SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-986 – DM n° 8 du 9 janvier 1902.

1360SHDMR, Service de santé (Instances de direction), 5F84 – « L'Agent principal du Service sanitaire maritime de la Charente-Inférieure Martin, à Monsieur le vice-amiral, commandant en chef, Préfet maritime, à Rochefort », le 23 février 1897.

Enfin, déjà cité parmi les maladies pestilentielles qui menacent la France au XIX^e siècle, le choléra fait une entrée fracassante en métropole au début de la Monarchie de Juillet, sans épargner le grand-ouest français. Venue du Bengale, transitant notamment par les navires provenant des Indes qui touchent aux Mascareignes et en Afrique, la maladie atteint l'Europe, la France, Paris, puis les ports et arsenaux dont Rochefort à partir d'août 1832. L'envoi, dès la fin du printemps 1831, de circulaires ministérielles concernant les mesures à prendre contre le choléra¹³⁶¹, se basant sur les premiers rapports rédigés par Paul Gaimard, chirurgien-botaniste à l'arsenal de Rochefort, en collaboration avec Augustin Gérardin et Jules Cloquet, tous les trois membres de l'Académie de médecine à Paris¹³⁶², n'empêchent pas l'introduction de la maladie. Par la suite, le choléra revient à plusieurs reprises avec une intensité plus ou moins forte entre les ports étrangers, d'une part, les villes portuaires et arsenaux métropolitains, d'autre part. Rochefort est ainsi touchée quatre fois de plus par la « peur bleue », en 1834, 1844, 1849 et en 1854.

Lorsqu'il est de nouveau affecté, de mars 1832 à juin 1835, au port de guerre charentais, Jean-René Quoy a l'occasion d'observer la maladie jusqu'à Saint-Maixent en suivant le cours de la Sèvre niortaise, axe de communication comme de propagation de l'épidémie du littoral vers l'intérieur des terres. Il sert ensuite, aux côtés d'Amédée Lefèvre, à l'hôpital de Toulon – cruellement touchée par la maladie – jusqu'en décembre 1837 pour y remplacer le premier médecin en chef, mort du choléra ; avant d'être muté à Brest jusqu'en 1848¹³⁶³. Mais alors qu'il se trouve à Paris, la troisième épidémie de choléra éclate. À partir de l'automne 1848, en effet, cette maladie menace de nouveau Rochefort. La propagation du choléra semble alors particulièrement liée aux lignes d'approvisionnement de la ville-arsenal venant de l'étranger.

Lorsque dans la nuit du 17 au 18 octobre 1848, « *la goélette l'Aimable Virginie chargée de charbon venant d'Angleterre où règne le choléra* » fait naufrage au large de la Charente, ce navire, alors « *dépourvu de patente de santé* », est soumis à une « *quarantaine sévère* » qui lui interdit « *toute communication avec la terre* »¹³⁶⁴. Moins de deux mois plus tard, le 12 décembre, « *l'invasion du choléra* » oblige le « *Président du conseil, chef du Pouvoir exécutif* » à faire transmettre par l'intermédiaire du Préfet maritime une « *circulaire à la chambre de commerce de Rochefort* » pour « *la porter à la connaissance des capitaines des navires marchands* » ; en parallèle d'« *une autre circulaire ministérielle relative aux*

1361SHDMR, Service de santé (Instances de direction), 5F95 – DM des 10 et 25 juin 1831 ; Inscription maritime (Lettres diverses), 7P2-10 - « Précaution à prendre en cas de choléra à bord des bâtiments », le 2 août 1831.

1362POUGET Benoît, BRUYÈRE-OSTELLS Walter (dir.), *op. cit.*, p. 147.

1363SARDET Michel, *Les mémoires inédits du naturaliste circumnavigateur Jean-René Quoy, un témoignage exceptionnel sur la société du XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 57-58 et p. 197-198.

1364SHDMR, Inscription maritime (Commissariat général), 7P2-12 – Lettre du 19 octobre 1848.

*dispositions arrêtées par la junte sanitaire à Cadix au sujet du choléra [...] également à notifier [...] à la chambre de commerce et aux navigateurs » du port rochefortais*¹³⁶⁵.

L'arrondissement maritime dépendant de l'administration de l'arsenal de Rochefort s'étendant de la Loire aux Pyrénées, le Préfet maritime est par conséquent constamment tenu au courant des décisions prises par le gouvernement espagnol lorsqu'une résurgence du choléra est repérée. En 1884, installé à Rochefort, le vice-consul d'Espagne, mis en rapport avec le Préfet maritime, signale ainsi que son gouvernement, pour empêcher l'extension du choléra, établit « *un cordon sanitaire sur la frontière espagnole* », ainsi qu'« *une quarantaine de 7 jours pour les passagers et des lazarets pour la fumigation des bagages et des marchandises aux endroits les plus convenables des voies de communication* »¹³⁶⁶. Une semaine plus tard, en commun accord avec le gouvernement français, d'une part, le Préfet maritime, d'autre part, il est décidé que « *les provenances des ports infectés par le choléra subiront une quarantaine de 10 jours [...] 15 jours [...] 7 jours* » selon l'existence avérée ou non de la maladie mais que dans tous les cas, « *l'importation des volailles, porcs, moutons, chèvres et gros bétail est prohibée* ». De plus, « *toutes les marchandises venant de Birmanie, Siam, Annam et de la péninsule de Malacca seront regardées comme infectées quelle que soit la date de leur expédition* »¹³⁶⁷. Ainsi, après les catastrophes sanitaires des années 1832 et 1849, la mise en place, à partir du Second Empire, de mesures drastiques sur le littoral atlantique semble porter ses fruits, en empêchant le choléra d'entrer de nouveau massivement dans la base charentaise.

À Rochefort comme dans les autres ports-arsenaux, en parallèle des marchandises et des équipages des navires, les troupes d'infanterie de marine, tenant « *garnisons aussi bien dans les ports militaires métropolitains que dans les colonies* »¹³⁶⁸, sont les premiers vecteurs des épidémies. Du fait notamment de leur large mobilisation lors de la guerre de Crimée puis des expéditions de Chine et de Cochinchine, territoires exclusivement rejoints par voie de mer, les agents pathogènes ne cessent de fait de circuler avec les hommes. Projetés sur les théâtres opérationnels d'Europe orientale et d'Extrême-Orient, les marsouins du 3^e RIM partagent alors avec les marins et les différents passagers les risques inhérents à l'importation des maladies depuis leur port d'embarquement et au déclenchement d'épidémies à bord du navire d'accueil. Dans le cas de Rochefort, si en 1854, contrairement à Toulon, le choléra ne touche que peu la ville-arsenal charentaise, le risque est de nouveau grand à partir de 1860, lorsque les premières troupes commencent à revenir de Cochinchine. En effet, cette « *région, située*

1365SHDMR, Inscription maritime (Commissariat général), 7P2-12 – Lettre du 12 décembre 1848.

1366Inscription maritime (Commissariat général), 7P2-5 – Lettre du 23 juin 1884.

1367SHDMR, Inscription maritime (Commissariat général), 7P2-5 – Lettre du 30 juin 1884.

1368BATESTI Michèle, *op. cit.*, p. 528.

dans la zone intertropicale » abrite « *le choléra endémique, les affections hépatiques aiguës, la dysenterie et les coliques sèches* », qui y font de nombreuses victimes¹³⁶⁹.

La mise en place du service colonial entre la métropole et les mers de Chine et les rapatriements sanitaires effectués depuis cette contrée font par conséquent craindre une résurgence du choléra au Ponant en passant par le Levant. Il est vrai que les soldats, marins et personnels administratifs en traitement à l'hôpital ou en congé de convalescence dans leurs foyers sont déjà très affaiblis par la variole, la tuberculose, la syphilis ainsi que le paludisme, la dysenterie ou encore la fièvre jaune contractés aux Antilles, en Afrique ou en Indochine.

Les autorités de l'arsenal restent de fait constamment sur le qui-vive puisqu'en 1871 encore, le Préfet maritime s'alarme du « *choléra qui sévit dans les provinces baltiques* » et par conséquent de l'entrée du virus dans les différents ports-arsenaux par le biais des navires et des hommes mobilisés dans le cadre de la guerre franco-prussienne. Dans le cas de la Charente-Inférieure, en effet, « *la situation particulière de plusieurs ports où sont réunis beaucoup de militaires et de marins, ainsi qu'un chiffre considérable de détenus compromis dans les troubles de Paris, peut, à un moment donné, faire naître des complications dont il importe de se préoccuper d'avance* » en réfléchissant à des « *mesures d'ensemble qu'il conviendrait d'adopter pour mettre les établissements hospitaliers que possède le port de Rochefort en position de recevoir un grand nombre de malades* »¹³⁷⁰. Cette réflexion est bien sûr liée tant aux activités du port de guerre proprement dit, où circulent navires et ouvriers, qu'au service colonial impliquant les différents personnels de la Marine. À Rochefort, la position de l'hôpital maritime, construit à proximité de l'arsenal mais placé en dehors des remparts du centre urbain, oblige à faire traverser la ville du sud au nord aux hommes touchés par les maladies tropicales, tout en évitant le plus possible les contacts avec la population.

À la fin de la Belle Époque, lorsque « *des cas suspects sont signalés sur différents points du littoral méditerranéen* », alors que se déroule l'expédition du Maroc, l'arsenal de Rochefort, en tant que base-arrière, se voit ordonner la « *stricte exécution des prescriptions ministérielles du 1^{er} octobre 1909 concernant la prophylaxie du choléra* ». Cela oblige ainsi le Préfet maritime à inventorier et compléter si nécessaire « *les approvisionnements en désinfectants* » tout en prévoyant « *les moyens d'isolement, de transport et d'assainissement ainsi que toutes les mesures à appliquer en cas de nécessité immédiate* »¹³⁷¹. Ce branle-bas de combat sanitaire donne l'occasion d'observer les produits désinfectants achetés pour lutter

1369D'après le docteur François Castano, qui accompagne les troupes de marine, cité dans POUGET Benoît, « Les troupes d'infanterie de marine et les forces navales françaises à l'épreuve des épidémies dans les expéditions lointaines du Second Empire », dans BRUYÈRE-OSTELLS Walter (dir.), *op. cit.*, p. 102-103.

1370SHDMR, Service de santé (Service colonial), 1F1-81 – DM du 9 août 1871.

1371SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1085 – DM n° 231 du 23 août 1911.

contre le choléra, à savoir « *de l'antiseptique Pearson, du chlorure de chaux, du sulfate de fer, du sulfate de cuivre, du soufre, du sublimé* ». De même, le transport sécurisé des militaires malades du lieu de débarquement désigné au port de guerre jusqu'à l'hôpital maritime « *dans une partie des baraques réservées aux contagieux* », est rendu possible grâce au « *brancard roulant de l'ambulance de l'arsenal* » et à « *la voiture d'ambulance de la brigade coloniale* »¹³⁷².

Cependant, dans le cadre du service colonial, la mission de Rochefort ne s'arrête pas là. En effet, la ville-arsenal n'ayant pas été touchée par le choléra depuis le milieu du XIX^e siècle, c'est par conséquent le service de santé de son port, eu égard à son supposé savoir-faire en la matière, qui est désigné pour soutenir Toulon et l'Algérie dans leur lutte contre le choléra. L'hôpital maritime expédie ainsi du « *matériel de désinfection* » en Méditerranée¹³⁷³, une partie des produits désinfectants étant ensuite « *pris[e] en charge par le médecin de la flottille des torpilleurs d'Oran* », lui aussi détaché de Rochefort. Si cette délivrance de matériel sanitaire est alors « *strictement limitée au port d'Oran* »¹³⁷⁴, soit le port colonial le plus touché par la résurgence du choléra, les personnels de santé de la Marine et de la Guerre à Rochefort se tiennent cependant prêts à embarquer immédiatement, si nécessaire, pour l'Afrique du Nord.

La dernière remarque pouvant être apportée à ce panorama dépeignant un arsenal-laboratoire relié aux possessions ultramarines tropicales, est l'utilisation de produits d'essence coloniale pour combattre les maladies. Si l'écorce de bois de gayac est utilisée pour soigner la fièvre jaune, c'est l'opium qui semble recueillir les faveurs des médecins pour apaiser les souffrances des cholériques. Ce produit symbolise ainsi l'ensemble des circulations aboutissant à Rochefort. Lors de l'épidémie de 1849, il est rapporté dans les *Tablettes des Deux Charentes* que, selon les praticiens, depuis l'invention du laudanum au XVII^e siècle, « *l'opium est resté sous forme liquide ou d'extrait dans l'arsenal thérapeutique du choléra comme un des plus efficaces antidotes* » ; mais de préciser que « *l'opium doit être employé sobrement* », combiné « *au sulfate de zinc, pour combattre les selles et les vomissements* »¹³⁷⁵. En 1873, sous la haute autorité du docteur et agrégé de botanique Apollinaire Bouchardat, membre de l'Académie de médecine, « *le laudanum, l'opium, employés ensemble ou séparément, rendent journellement de grands services* » en parallèle du « *café léger* », l'eau « *chauffée jusqu'à ébullition* » étant « *filtrée au travers du marc de café* »¹³⁷⁶. Dans son

1372SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1085 – DM n° 235 du 27 août 1911.

1373SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1085 – DM n° 237 du 4 septembre 1911.

1374SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1085 – DM n° 238 du 4 septembre 1911.

1375ADCM, Périodiques/Presse (Catalogue de la Presse), Jx 18/14 – *Les Tablettes des Deux Charentes* du 17 septembre 1876.

1376ADCM, Périodiques/Presse (Catalogue de la Presse), Jx 18/3 – *Les Tablettes des Deux Charentes* du 18

Nouveau Formulaire Magistral rédigé de 1840 à 1853 et réédité jusqu'en 1888, Bouchardat donne des informations de santé et des formules pharmaceutiques incluant des cures naturelles et des remèdes pour tous types de maux. En impliquant de nombreux produits coloniaux, elles se retrouvent donc citées dans les *Tablettes des Deux Charentes* que lisent bon nombre de rochefortais, civils comme militaires. Les relations entre les autorités scientifiques parisiennes, d'une part, les autorités médicales locales des différents ports-arsenaux, d'autre part, alliées au pouvoir de la presse de l'époque, contribuent ainsi à la transmission des savoirs émanant de l'étude des produits exploitables et exploités dans les colonies, alors que la mise en valeur de l'empire ne cesse de s'intensifier.

C. Un pôle d'échanges des savoirs au XIX^e siècle

Arsenal-laboratoire et botanique, centre logistique et technique des moyens de transports : grâce à ses relations ultramarines, Rochefort est aussi un lieu où s'édifie l'« arbre de la connaissance », qui autorise la transmission du savoir scientifique. En effet, au XIX^e siècle, le jardin botanique et l'École de médecine navale forment indubitablement un pôle scientifique majeur¹³⁷⁷. Ce lieu particulier, pouvant presque être qualifié d'universitaire grâce à son amphithéâtre et à ses multiples professeurs renommés, confère à la cité charentaise une dimension navale et coloniale toute singulière. Cette situation lui vaut d'ailleurs d'être, grâce notamment à l'activité de la Société de géographie locale¹³⁷⁸, le tout premier port de guerre à accueillir en 1898¹³⁷⁹ une « *Exposition internationale et coloniale* »¹³⁸⁰, véritable « *outil de la politique impérialiste* » que promeut l'État français en province avant la Belle Époque¹³⁸¹.

Déjà évoquée, présente à Paris de 1855 à 1896, l'Exposition permanente des Colonies, lieu de diffusion et de vulgarisation de l'idée coloniale et vitrine de l'empire ultramarin¹³⁸², est en partie fournie en produits coloniaux grâce aux relations régulières de l'arsenal charentais avec les mondes coloniaux. Sous la Troisième République, la personnalité de quelques préfets

août 1849.

1377ROLAND Denis, « Un pôle scientifique au XIX^e siècle », dans *Ancienne école de médecine navale, Rochefort*, Paris, MNM, Coll. « Les carnets de bord », 2006, p. 10-11.

1378DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 87.

1379LOZÈRE Christelle, *Mises en scènes de l'objet dans les "salons coloniaux" de province (1850-1896). Vers l'émergence de modèles d'expositions coloniales*, thèse de doctorat en histoire de l'art, sous la dir. de Dominique Jarassé, Université Bordeaux III – Michel de Montaigne, 2017, p. 32.

1380ADCM, Administration générale (Expositions coloniales et universelles), 13M4-2 – « Ville de Rochefort-sur-Mer. Exposition Internationale & Coloniale. Juin-octobre 1898. Sous le haut patronage de MM. les ministres du Commerce, de l'Industrie, de la Marine et des Colonies, du Département, de la Municipalité et de la Chambre de Commerce », mars 1898.

1381LOZÈRE Christelle, « Expositions provinciales et identités coloniales au XIX^e siècle », *Diacronie*, n° 18, 2014/2, p. 13 et p. 15.

1382LOZÈRE Christelle, « Le rôle de l'exposition permanente des colonies dans la diffusion de l'idée coloniale française », *Revue Gaiac*, n° 6, juin 2016, p. 40.

maritimes comme Léopold de Pritzbuer, Henri Rieunier mais aussi Édouard Pottier au tournant du XX^e siècle, permettent à Rochefort de maintenir son rang colonial de manière visible, alors que l'arsenal est de nouveau attaqué quant à son utilité ou non pour la France.

FIGURE 28 – Vue des bâtiments de l'Exposition internationale et coloniale, cour Roy-Bry, 1898.



Source : MR, Inv. 16233 – *Catalogue de l'Exposition internationale et coloniale de 1898*.

Au printemps 1900, lorsque est inaugurée à Paris la cinquième exposition universelle organisée dans le pays depuis 1855, le vice-amiral Pottier dépêche rapidement dans la capitale le chef de fanfare du 3^e RIM, « désigné pour diriger la musique de l'Exposition »¹³⁸³. Dans la même veine, il fait diriger sur Paris plusieurs officiers et sous-officiers chargés « d'assurer la surveillance des tirailleurs malgaches et des miliciens de Madagascar envoyés à l'Exposition Universelle »¹³⁸⁴ par le gouverneur-général militaire par intérim Théophile Pennequin, plus précisément au pavillon de la Colonisation, à l'« exposition de Madagascar », près du bassin du Trocadéro. Le 28 septembre 1900, ce sont encore des soldats rochefortais qui sont « désignés [...] pour servir au 1^{er} régiment de tirailleurs malgaches ». Les coloniaux de l'arsenal composent alors le « cadre de conduite du détachement de tirailleurs malgaches de l'Exposition » pour les ramener au port colonial de Tamatave, leur garnison, en embarquant

1383SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N20 – DM n° 643 du 17 mai 1900.

1384SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N20 – DM n° 409 et n° 471 des 2 et 19 avril 1900 ; 1N-21 – DM n° 1097 du 8 août 1900.

sur un paquebot partant de Marseille le 10 octobre¹³⁸⁵.

Dans le domaine de la médecine, les expériences vécues et rapportées par les hommes en situation coloniale, en Extrême-Orient notamment, poussent les personnels de santé de la Marine à réfléchir à de nouvelles manières de les soigner. Dès le Second Empire, les enseignements tirés des actions des fantassins et artilleurs de l'infanterie de marine en Crimée sont mis à profit pour préparer l'équipement des hommes qui interviennent ultérieurement en Asie du sud-est. À la lumière des opérations militaires, les médecins de la Marine cherchent ainsi à adapter les fournitures des troupes de Marine qui ont vocation à être projetées partout dans le monde. Renommée dans le domaine de la transformation de la viande¹³⁸⁶, la conserverie de l'arsenal travaille en étroite collaboration avec les personnels du service de santé du port. Ces derniers prennent en compte les retours d'expériences des militaires revenus de Russie, puis de Chine et de Cochinchine, « *sur le moyen de charger le soldat en expédition de 8 jours de vivres (viande comprise) sans excéder les forces des hommes en marche* »¹³⁸⁷. De même, desservi par certains médecins de l'hôpital maritime, l'hôpital civil y gagne lui aussi en termes de lutte contre les maladies provoquées par les moustiques comme le paludisme – la « fièvre des marais » – qui rend la vie à Rochefort difficile jusqu'aux années 1860¹³⁸⁸.

Dans cette optique, le médecin de Marine Charles Maher lance en 1861 le projet de ce qui aboutit effectivement au forage et à la mise en service, en 1869, d'un puits artésien immédiatement utilisé pour les cures thermales, comme « *les Chinois utilisent des fontaines jaillissantes* »¹³⁸⁹. Au sein même de l'hôpital maritime, cette eau minérale s'avère effectivement excellente pour soigner les hommes de retour des colonies. Lieux de sociabilité de la cité portuaire au même titre que ceux de La Réunion ou de Vichy¹³⁹⁰, nul doute que les « thermes » de l'hôpital maritime voient ainsi discuter nombre de convalescents à propos des campagnes de Chine, de Cochinchine et des canons en bronze pris en Annam¹³⁹¹ mais aussi au Japon [ANNEXE 42].

Sous l'autorité des médecins et professeurs issus des rangs de la Marine, l'École de

1385SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N21 – DM n° 1338 du 28 septembre 1900.

1386BATESTI Michèle, *La Marine de Napoléon III, une politique navale, op. cit.*, p. 583.

1387SHDMR, Service de santé (Alimentation), 5F93-1 – « Rapport sur la composition d'une ration de vivres en expédition et sur la charge supportable par l'homme en marche », le 10 février 1862.

1388SHDMR, Service de santé (Personnel), 5F91 – « Rapport du Dr Maher sur les conditions d'instruction et de perfectionnement du personnel du Service de Santé », le 1^{er} novembre 1862.

1389SHDMR, Service de santé (Hôpitaux), 5F92-2 – « Histoire et étude du puits artésien de l'Hôpital Maritime de Rochefort-sur-Mer », le 8 novembre 1928. Concernant les détails aquifères, voir, dans la même boîte de conservation, le « Journal des travaux exécutés au puits artésien » ; et BATESTI Michèle, *op. cit.*, p. 584.

1390JENNINGS Éric T., *À la cure les coloniaux ! Thermalisme, climatisme et colonisation française, (1830-1862)*, Rennes, PUR, 2011, p. 115 et p. 198.

1391SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 77 du 31 mai 1860, « au sujet du canon en bronze pris à Tourane rapporté par le *Catinat* et destiné à l'Empereur ».

médecine navale, l'hôpital maritime et le jardin botanique se transforment en un pôle de pratique et d'enseignement des procédés thérapeutiques nouveaux mis au service des populations militaires et civiles. L'apport de traitements curatifs provenant des autres continents permet aux Lesson, Quoy et Maher d'établir une continuité solide entre botanique et médecine, ainsi qu'une liaison entre les techniques occidentales et asiatiques auxquelles se confrontent, d'une manière théorique ou pratique, les personnels de santé du service colonial.

La position de Rochefort continue donc de jouer un rôle essentiel dans le développement de la médecine navale, du moins jusque dans les dernières années du Second Empire. Les similitudes avec Toulon et Brest sont d'ailleurs intéressantes à souligner. À l'instar de celui de Rochefort, le jardin botanique de l'arsenal méditerranéen périclité peu à peu à partir de 1870, pour être totalement supprimé en 1895, malgré l'excellence de son organisation¹³⁹². En 1890, la création de l'École principale du Service de santé de la Marine et des Colonies, près de la faculté de Bordeaux, relègue les Écoles de médecine navale des trois ports-arsenaux au rang de simples annexes. De même, l'inauguration à Marseille, en 1905, de l'École d'application du Service de santé des troupes coloniales – dite « École du Pharo » – montre qu'en termes de médecine dévolue à l'outre-mer, ce ne sont plus les bases navales qui attirent la recherche scientifique soutenue par l'État mais bien les ports de commerce d'où partent les paquebots. Seul le jardin botanique de Brest, le plus important des trois arsenaux, poursuit sa croissance encore quelques temps, même s'il décline finalement lui aussi dès le début du XX^e siècle¹³⁹³.

Conservées aujourd'hui encore à l'ancienne école de médecine navale, les riches collections de l'institution constituées d'un droguier, de minéraux, d'objets zoologiques, ethnographiques et naturels indiquent que les élèves médecins peuvent accéder à un vaste ensemble de choses ramenées des colonies et des mondes extra-européens, des curiosités exotiques qui permettent d'en faire de véritables scientifiques et pas seulement de simples praticiens du service de santé de la Marine. Autre particularité rochefortaise fondée sur les expériences rapportées des outremer, la création dès 1793 par Cochon-Duvivier et Clénot d'une « bibliothèque du port » avant tout spécialisée dans les domaines de la médecine navale et donc, outre la chirurgie et l'anatomie, dans la botanique et l'étude des maladies tropicales. Sur ce point, la mise à profit des relations ultramarines dans un cadre scientifique permet à l'arsenal de Rochefort de créer et de maintenir une situation scientifique plutôt favorable sur une bonne partie du XIX^e siècle.

C'est d'ailleurs dès 1788 que sa position est reconnue et renforcée, lorsque est inauguré le nouvel hôpital de la Marine. Approvisionné en eau potable par une pompe à feu filtrante

1392 ROUSSEL Claude-Youenn et GALLOZZI Arièle, *op. cit.*, p. 43-44.

1393 *Ibid.*, p. 300.

établie au bord de la Charente, l'établissement suit les principes hygiénistes de l'époque qui enjoignent de placer ce type de bâtiment en un lieu sain et aéré, en l'occurrence au sommet d'une butte créée en dehors des remparts de la ville-arsenal. S'inspirant d'un hôpital de type pavillonnaire construit par la *Royal Navy* près de Plymouth pendant la Guerre de Sept ans, celui du port de guerre charentais traduit à travers son architecture les derniers développements de la médecine du XVIII^e siècle en matière de prophylaxie : l'organisation en pavillons permet en effet de mieux répartir et isoler les patients en fonction des pathologies, afin de limiter la contagion. Premier hôpital pavillonnaire de France, l'hôpital de la Marine de Rochefort devient donc un modèle d'organisation qui se répand largement au XIX^e siècle, ce type d'agencement restant en faveur jusqu'aux lendemains de la Première Guerre mondiale¹³⁹⁴.

C'est ainsi le siècle des Lumières, siècle du Rochefort « arsenal des colonies », qui prépare ce dernier à devenir, au siècle suivant, un véritable pôle scientifique et technique, dès lors qu'est mis en place le service colonial de la Marine. Lieu de progrès où les hommes se spécialisent eux-mêmes dans les sciences naturelles, d'une part, la mise en application de la technologie de la vapeur, d'autre part, il se différencie encore quelque peu de Brest et de Toulon jusqu'au début de la Monarchie de Juillet, ces arsenaux accusant un retard de modernisation dans leurs pratiques. Cette situation est évoquée par Tupinier en 1822 lorsqu'il loue l'ingéniosité de Jean-Baptiste Hubert¹³⁹⁵, directeur des constructions navales de l'arsenal de Rochefort de 1831 à 1845, également créateur du moulin à draguer la vase du port, ainsi que du premier bâtiment à vapeur opérationnel de la Marine, le *Sphinx*, qui assure un service de transport du courrier et des troupes de 1830 à 1833, au début de la conquête de l'Algérie.

Dans le domaine de la botanique, René Lesson symbolise à lui seul cette évolution¹³⁹⁶. Fils d'un commis de l'arsenal, à l'instar d'Amédée Lefèvre il fréquente certainement le jardin botanique de Rochefort dès son plus jeune âge, avant de devenir lui-même jardinier botaniste puis professeur de botanique dans sa ville natale. Touchant à la zoologie, à la géologie, à l'ethnographie, à l'hygiénisme ou encore à la thérapeutique, il incarne la synthèse de toutes les influences réunies au cœur de l'arsenal charentais depuis le XVIII^e siècle, en grande partie sous l'effet des relations avec les colonies. En participant à l'expédition autour du monde sur la *Coquille*¹³⁹⁷, René Lesson prolonge ainsi non seulement un état d'esprit scientifique né de

1394 BÉRIET Grégory, *op. cit.*, p. 12.

1395 LUTUN Bernard (dir.), *op. cit.*, p. 186-187. Voir aussi GRISET Pascal, *400 ans d'innovation navale*, Paris Nouveau Monde éditions, 2017, p. 83-88 et p. 94-95.

1396 SARDET Michel, *Médecins et pharmaciens de la Marine à Rochefort au XIX^e siècle, un apport scientifique majeur*, Paris, Pharmathèmes, 2005, p. 112-125.

1397 MORGAT Alain (dir.), *Le tour du monde de la Coquille, 1822-1825*, Paris, Service historique de la Défense / Éditions du Gerfaut, 2005.

l'investissement de territoires dans le monde mais aussi une tradition savante qui aboutit finalement, au XIX^e siècle, à une véritable reconnaissance scientifique du pôle rochefortais. Un pôle à l'échelle de l'Empire.

Le service colonial assuré par l'arsenal charentais n'est donc pas sans effet sur la ville de Rochefort comme sur la vie quotidienne et la mentalité des habitants. Dans un port ayant pour mission, avec les autres arsenaux, d'assurer la continuité des relations entre la France et ses colonies, s'y établir, y transiter ou séjourner dans ses alentours provoque la rencontre d'influences provenant des hommes et femmes, d'une part, des produits et des plantes ramenés des outremer, d'autre part. Les constants allers-retours dans l'empire colonial constituent ainsi la matrice du changement de comportement opéré dans les milieux coloniaux à l'aube du XX^e siècle. Ces témoignages illustrant une cité et une société locale pénétrées dans leur ensemble par les « ailleurs » montrent toutefois que ce phénomène n'est plus spécifique au seul arsenal de Rochefort, puisque ce processus d'acculturation, d'« ornamentalisme » au sens large dans le cas présent, constitue une réalité des arsenaux à partir de la Monarchie de Juillet, tous impliqués à des degrés divers dans la colonisation de l'Afrique et de l'Asie-Pacifique. Cela permet aussi de constater que les ports-arsenaux, s'ils sont des établissements spécialisés, voire monolithiques, voulus par l'État pour la construction, l'armement et l'entretien de la flotte de guerre, sont également des lieux de circulations qui concourent aux transformations de la France entre la Révolution et la Première Guerre mondiale. La Marine devient ainsi le premier défenseur des intérêts des grands ports de commerce français dans le monde, en leur assurant notamment l'ouverture de nouveaux débouchés coloniaux ainsi que leur protection.

Entre la société et l'économie, les interfaces sont multiples. Soumis à l'influence des membres du « parti colonial » présents dans la capitale comme dans les ports, Rochefort voit s'édifier à proximité de l'espace militaire de la Marine, entre l'arsenal en aval et les quais de Tonnay-Charente en amont, un véritable pôle commercial relié non seulement aux colonies, mais aussi aux pays étrangers. Cette évolution conduit par conséquent à se poser la question de l'importance des forces idéologiques à l'œuvre sur les bords de la Charente au XIX^e siècle, afin de déterminer dans quelle mesure leur emprise contribue à insérer Rochefort-sur-Mer dans le mouvement impérialiste de l'époque. Vis-à-vis du service colonial que soutient l'arsenal, le changement de focale permet ainsi d'observer l'impact de l'idée coloniale sur le développement économique et industriel de la ville jusqu'à la Première Guerre mondiale.

Chapitre VIII

Le port-arsenal et la mondialisation au siècle des empires coloniaux

« Rochefort, cité sans vie et sans gaieté, n'est pourtant point sans caractère [...]. Tout y évoque des pays exotiques [...]. C'est le porche de l'arsenal [...]; les marins en cols bleus et les soldats de l'infanterie coloniale ; les innombrables magasins où se vendent tous les objets d'équipement nécessaires aux gens de mer. »¹³⁹⁸

Au XIX^e siècle, grâce à ses ports-arsenaux dont celui de Rochefort, la Marine s'insère progressivement dans la mondialisation de l'époque. En passant des marchés, en lançant et faisant construire des bâtiments de transport, en s'assurant le service des paquebots, elle agit comme un agent économique au cœur d'une France qui s'industrialise. S'ils sont difficiles à saisir, les effets de cette insertion n'en sont pas moins réels. Le service colonial donne par conséquent l'occasion d'examiner les interactions globales qui se font jour entre l'arsenal et son environnement, proche et lointain. L'établissement militaire offre en effet un point de départ favorable pour étudier les relations entre la Marine et l'économie de 1793 à 1913.

1. Le rejaillissement économique du service colonial

A. Les avantages financiers qu'offre l'activité coloniale

Toutes les personnes entendant profiter de l'expansion coloniale s'inscrivent au sein de réseaux voire d'une nébuleuse qui autorisent la formulation de conclusions comme d'ouvrir d'autres questionnements. Allant de l'artisan à l'industriel, sans oublier l'entrepreneur, l'échelle micro-économique des individus et des entreprises procure une série d'indices prouvant la mise en place d'une activité bancaire et économique à l'échelle de la planète, source d'intégration des Rochefortais dans l'empire colonial et dans la mondialisation du XIX^e siècle. Quant à l'échelle macro-économique, elle offre une perspective sur l'évolution du port de commerce qui résulte, non pas des trafics proprement dit, mais de la mise en place du service colonial à partir de 1790, lorsque est créé le ministère de la Marine et des Colonies.

¹³⁹⁸MARIEL Jean, *Pierre Loti : biographie critique*, Paris, Bibliothèque internationale d'édition, 1909, p. 3-4.

Mais avant toute chose, il est nécessaire d'expliciter le principe du « rejaillissement », lorsque la santé de l'économie profite à l'ensemble des citoyens. Concevoir que la mission coloniale de l'arsenal peut influencer sur la prospérité d'une population, d'une ville, d'un port, nécessite de déterminer quelles peuvent être les quantités d'argent en jeu et de préciser la nature des dépenses réalisées tant par la Marine que par les autres agents économiques. L'idée d'un rejaillissement sur les différentes parties impliquées rejoint la conception saint-simonienne d'une économie circulaire entre bourgeois et prolétaires, pour le mieux-être de tous¹³⁹⁹. Si les termes ne sont pas les mêmes, ceux de « retombées économiques » résultant de l'activité de la marine coloniale expriment une réalité similaire. Alain Clément l'évoque lorsqu'il cite le militant libre-échangiste Yves Guyot qui critique, en 1885, cette « *politique coloniale telle que l'entendent les hommes d'État, [qui] met à la disposition de quelques individus l'argent des contribuables, le sang des marins et des soldats* ». De 1850 à 1913, les coûts de la conquête représentent en effet près de 10 % des dépenses publiques totales, plus de la moitié d'entre elles étant consacrées à l'armée¹⁴⁰⁰.

Par les termes « rejaillissement » et « retombées », il faut ainsi comprendre une circulation des richesses qui influe sur l'activité et le comportement des acteurs économiques. La mesurer consiste par conséquent à prendre en compte l'ensemble des budgets alloués par l'État à la Marine, qui sont utilisés pour assurer la présence de la France dans ses possessions coloniales : approvisionnements et ravitaillements, soldes des équipages et des troupes, salaires des fonctionnaires et des ouvriers, armements et affrètements des navires, mise en place des lignes et voies de communication sans oublier les frais de transport, de chargement, de déchargement des produits et les frais de déplacement, de route, de passage, de bouche des personnes destinées aux colonies. Au fil du temps, les opérations militaires provoquent la création d'autres dépenses catégorisées en « chapitres » et imputées « *soit sur le budget de l'État, soit sur les budgets locaux intéressés* », comme par exemple les « *frais d'occupation du Dahomey* » en 1892 ou encore les « *frais de traitement et de sépulture du personnel colonial admis dans les hôpitaux maritimes* » en 1913, à rembourser « *distinctement par colonie* »¹⁴⁰¹.

Autrement dit, tous ces « frais » constituent les salaires et les avantages pécuniaires dont bénéficie toute personne appelée à recevoir une partie de l'argent distribuée à la Marine, de fait redistribuée au travers de ses activités. Il est cependant compliqué d'appréhender d'une

1399 GIRARDET Raoul, *L'idée coloniale en France de 1871 à 1962*, Paris, La Table Ronde, Coll. « Pluriel », 1972, p. 42.

1400 GUILLAUME Pierre, *op. cit.*, p. 264.

1401 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-851 – DM n° 1 du 8 janvier 1892 ; 2A2-1110 – DM n° 253 du 15 septembre 1913.

manière globale ce phénomène, au regard du caractère lacunaire des archives consultées. En effet, en raison du manque de disponibilité des informations comptables, mener une démarche quantitative régulière sur un temps long s'avère difficile. La comptabilité générale de la Marine, si elle est catégorisée dans le cadre de ses activités coloniales « par colonie » ou sous le terme générique « outre-mer », n'offre pas toujours de données précises, conséquentes et continues permettant de prendre en compte d'une manière globale la seule question coloniale. Face à cet état de fait, ne disposant pas de l'ensemble des montants des sommes consacrées aux activités de la Marine et des Colonies, l'historien navigue dans le brouillard. De même, au fil de la documentation, les données comptables n'accompagnent pas toujours les mentions des livraisons des fournitures, des affrètements des bâtiments ou des passages sur les navires. Néanmoins, en s'emparant des exemples répertoriés et détaillés qui parsèment la correspondance portuaire, la vision floue de l'ensemble peut devenir nette et donc éloquente.

Enfin, le problème de la répartition spatiale issue du rejaillissement économique provoqué par la mission coloniale de la Marine rajoute une difficulté supplémentaire. En effet, prendre en compte dans leur globalité les circulations d'argent est délicat, dans la mesure où délimiter avec certitude la géographie des retombées économiques s'avère quasi impossible faute de disposer régulièrement d'informations concernant l'origine des fournisseurs et des produits. Il est toutefois observable que la répartition des dépenses suit la plupart du temps la géographie de l'approvisionnement, faisant encore la part belle au bassin rochefortais au tournant du XIX^e siècle puis aux grands manufacturiers, industriels, négociants et entrepreneurs de France habitués à travailler avec la Marine, souvent d'ailleurs depuis le XVIII^e siècle. Il faut par conséquent voir la ville-arsenal de Rochefort comme un simple maillon de la chaîne du service colonial mise en place entre Paris, les ports de guerre et de commerce et l'outre-mer.

À ce propos, les adjudications passées entre 1881 et 1883 sont révélatrices puisque partagées entre des personnes implantées dans chaque ville-arsenal et établissement de la Marine, d'une part, dans les zones industrielles et les ports de commerce, d'autre part, soit plus largement dans le Nord, en Bretagne, dans le Sud-Ouest, dans la Loire, en Provence et en Île-de-France. Baudry, Tournier, Barrat, Leps sont ainsi de Rochefort ; Helbronner, Lacombe, Blanc et Quatrebard de Paris ; Boutry van Isselteyn de Lille et son associé Lutz de Saint-Étienne ; Rouvrière, Mathieu et Chauffour de Bordeaux ; Flon et Levesque de Nantes ; les manufacturiers des poudreries sont à Angoulême ; sans oublier les négociants installés à Brest et spécialisés par exemple dans le trafic de tafia ainsi qu'à Toulon dans le riz cochinchinois [ANNEXE 12].

Lors de l'adjudication des vivres en 1883 pour l'année 1884, l'« *atelier des conserves de*

bœuf à Rochefort » et ses sous-traitants exercent même ce qui peut être vu comme un monopole, en captant l'ensemble des marchés de conserves de bœuf, graisse de Normandie et gelée de viande destinées aux garnisons des troupes de marine aux Antilles, au Sénégal, au Gabon ainsi qu'au Tonkin¹⁴⁰². De ce fait, la population de la ville-arsenal peut profiter du rejaillissement économique lié à ce ravitaillement colonial. Au travers du détail des produits commandés par la Marine pour les outremer, il apparaît immédiatement la diversité professionnelle de tous ceux qui profitent directement des dépenses occasionnées par le service colonial. Outre les marchands et les négociants, il est possible de citer de nombreux métiers contenus dans la galaxie d'artisans et de producteurs de Rochefort, les distillateurs, les tonneliers, les cordonniers, les bourreliers, les cloutiers mais aussi les tailleurs, les rouliers ou encore les gabariers. Bénéficiant directement des dépenses de l'arsenal, nombre de ces agents économiques partagent par conséquent leur sort avec celui des fonctionnaires de l'empire voire des autochtones des différentes colonies¹⁴⁰³. De même, à plusieurs dizaines de kilomètres de Rochefort, l'existence à Marans et à Niort d'une véritable économie du grain et de la farine pour la première localité et de la chaussure pour la seconde en donne une autre illustration¹⁴⁰⁴.

Si ce constat est valable pour la majeure partie du XIX^e siècle, l'évolution du service colonial le rend largement dépassé à partir des années 1890 et surtout à la Belle Époque. La création du Magasin central des approvisionnements coloniaux à Paris pour la fourniture des vivres et des textiles destinés aux possessions ultramarines et l'externalisation quasi complète par l'arsenal de Rochefort des envois qui lui sont confiés rendent en effet l'analyse plus incertaine. L'image de ce rejaillissement économique sur les domaines d'activité annexes à l'arsenal charentais entre la Révolution et la Première Guerre mondiale reste donc sommaire en l'état actuel de la recherche. Mais les bornes plantées et les ordres de grandeur dégagés permettent néanmoins de mettre en lumière l'action directe qu'exerce la Marine sur la situation économique de l'époque, le service colonial constituant sous ce rapport un exemple tout à fait pertinent.

1402SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-709 – DM n° 80, n° 135 et n° 212 des 2 juin, 27 août et 31 décembre 1883.

1403MORLAT Patrice, *Les Grands Commis de l'Empire colonial français*, Paris, Les Indes savantes, 2010, p. 8.

1404MARIEN Laurent, « Au fil des eaux de la Sèvre niortaise : Marans et le pays marandais, une interface avec les colonies d'Amérique au XVIII^e siècle », dans AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert, *op. cit.*, p. 231 et p. 238. Lire aussi l'histoire des chamoiseries à Niort, fabricants d'articles d'habillement et de chaussures en cuir pour les militaires au XIX^e siècle, dans MOISDON Pascale et TIJOU Catherine, « L'histoire des tanneries et des chamoiseries », *L'inventaire du patrimoine culturel – Poitou-Charentes* [En ligne], mis en ligne le 6 juin 2017, consulté le 20 décembre 2021. URL : <https://inventaire.poitou-charentes.fr/operations/le-patrimoine-industriel/125-decouvertes/1027-l-histoire-des-tanneries-et-des-chamoiseries>.

B. Les répercussions économiques induites par la colonisation

Dans un contexte de colonisation, d'une part, de mondialisation, d'autre part, il s'avère toutefois indispensable d'élargir la focale à d'autres éléments particuliers, en prenant en compte notamment les avantages économiques que procure à la ville de Rochefort-sur-Mer l'expansion de l'empire ultramarin. Par exemple, la délégation de la fourniture des textiles destinés aux fonctionnaires, aux soldats et aux condamnés, à des entrepreneurs comme le parisien Helbronner, qui travaille en étroite collaboration avec le directeur de l'établissement du Corps des disciplinaires des Colonies au Château-d'Oléron, met en lumière la manière dont peut rejaillir sur les manufacturiers du pays l'activité de la Marine dans le monde. En atteignant un deuxième niveau d'agents économiques, la redistribution de l'argent alloué par l'État dans le cadre du service colonial montre que sans cette mission confiée à Rochefort et autres arsenaux, nombre d'échanges et de créations de richesses n'auraient pu avoir lieu. Répondre aux commandes de la Marine selon les termes des contrats signés suite à l'obtention des marchés oblige en effet la plupart du temps les fournisseurs à augmenter leur capital et/ou leur capacité de production, en faisant appel aux banques ou en lançant des investissements.

De fait, après 1815 et surtout à partir des années 1860, dans un « nouvel empire » aux retombées économiques longtemps incertaines¹⁴⁰⁵, une première catégorie de répercussions induites résultant de l'occupation, de l'administration et de la mise en valeur des possessions coloniales peut être prise en compte. Si pour le XIX^e siècle une telle réalité économique est incontestable à l'aune de l'historiographie, elle s'avère cependant compliquée à saisir en l'état actuel des connaissances, notamment en ce qui concerne les villes-ports de la Marine. Car bien peu de sources permettent de connaître combien tel ou tel agent économique dépense d'argent pour honorer les commandes passées par la Marine. Cependant, plusieurs exemples éclairants trouvés dans les archives permettent de dresser un panorama sûrement représentatif.

Ainsi en est-il de la fourniture des alcools, des vins aux eaux-de-vie en passant par le tafia. Chaque commande passée conduit en effet le fournisseur à faire des dépenses spécifiques pour s'assurer de la production, de la transformation, du logement, du transport et de la livraison du liquide dans les magasins de l'arsenal. Dans le cas, par exemple, de la livraison en 1814 à l'arsenal de 30 230 litres de « *vin de Cognac* » en vue d'une expédition pour Cayenne¹⁴⁰⁶, les négociants du Cognaçais doivent recourir à des vignerons, des distillateurs, des tonneliers, des rouliers puis des gabariers pour faire transporter les futailles jusqu'au port

1405 CLÉMENT Alain, « L'analyse économique de la question coloniale en France (1870-1914) », *Revue d'économie politique*, Vol. 123, 2013/1, p. 55.

1406 SHDMR, Services administratifs (Dépêches de la cour), 2E1-71 – DM n° 78 du 3 novembre 1814.

de Rochefort. Le vol de 500 litres de cognac par deux fonctionnaires promptement condamnés oblige également les autorités à embaucher un nouveau garde-magasin des vivres à Cognac pour remplacer le commis aux vivres Marchegay appelé devant un conseil de guerre pour se disculper¹⁴⁰⁷. Ce sont ainsi autant d'agents économiques qui dépendent des budgets alloués à la Marine et dont l'emploi correspond à des dépenses induites par le service colonial.

Plus généralement, les salaires versés par les fournisseurs de la Marine à leurs commis, portefaix et autres rouliers peuvent être considérés dans leur ensemble comme des retombées induites par la mission coloniale de l'arsenal. C'est le manufacturier, qu'il produise des vêtements, des armes ou des poudres, qui engage des apprentis et des ouvriers – journaliers ou non – pour pouvoir répondre à une ou plusieurs commandes sur une ou plusieurs années. C'est également l'entrepreneur, qui paie un secrétaire et/ou un comptable pour s'occuper des écritures et des opérations liées à ses activités, qui rémunère un charretier ou un marinier pour transporter par la route ou par les canaux et les rivières les marchandises attendues à l'arsenal. C'est aussi le département de la Guerre qui, en 1814, étant chargé de fournir les soldats de ligne pour former la nouvelle garnison attendue en Guyane, enrôle ouvriers et ingénieurs-hydrographes pour remettre en état la citadelle et le port de Cayenne, trop longtemps négligés¹⁴⁰⁸. C'est encore le développement des garnisons de troupes de Marine et de compagnies disciplinaires entre Rochefort, Oléron et les colonies qui oblige la Marine à engager des « *cantinières* » qui circulent par conséquent entre la Charente, la Guyane et la Nouvelle-Calédonie ou qui sont installées et employées dans l'une des casernes charentaises¹⁴⁰⁹.

Enfin, la nécessité de loger dans des futailles la majeure partie des produits pour leur faire supporter les conditions de traversée les plus extrêmes à bord des navires mais aussi sur terre est aussi une source non négligeable de retombées indirectes. Les fournisseurs doivent en effet acheter ou faire fabriquer ces contenants indispensables, à l'image des « *caisses à eau ayant des formes particulières [...] confectionnées sur des plans spéciaux [...] commandées à l'industrie* » à Bordeaux pour Tahiti, en vue d'une ascension des sommets de l'Orohena et de l'Aorai en 1886¹⁴¹⁰. De même, plusieurs secteurs de production du deuxième niveau bénéficient eux aussi des commandes de la Marine. C'est le propriétaire qui vend à l'État son domaine forestier, c'est le bûcheron qui coupe les arbres adéquats, c'est le façonnier qui taille les merrains, c'est le tonnelier qui les utilise pour fabriquer les douelles servant à constituer

1407SHDMR, Services administratifs (Dépêches de la cour), 2E1-71 – DM n° 53 du 11 juillet 1814.

1408SHDMR, Services administratifs (Dépêches de la cour), 2E1-71 – DM n° 75 du 31 octobre 1814.

1409SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 109 du 14 décembre 1860 et 2A2-851 – DM n° 138 du 16 mai 1892 ; Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 102 du 19 janvier 1899.

1410SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnement généraux), 2A4-152 – Lettres n° 6 et n° 14 des 20 janvier et 3 février 1886.

les futailles, c'est le gabarier qui les transporte depuis l'aval de la Charente jusqu'à Rochefort, l'activité navale et coloniale de l'arsenal rejaillissant ainsi sur l'ensemble de l'arrière-pays.

En ce qui concerne les personnes destinées à partir outre-mer, les dépenses faites par les passagers dans l'attente de leur départ à Rochefort ou ailleurs ou au retour des colonies peuvent être considérées comme des retombées économiques induites par le service colonial. Les demandes d'avances d'appointements, de frais de passage ou de solde faites par les fonctionnaires, les officiers ou encore les « *militaires appelés à suivre une destination coloniale* » ou « *à servir dans nos possessions d'outre-mer* » dans le cadre du service colonial¹⁴¹¹, sont la plupart du temps motivées par la nécessité de trouver une chambre en ville ou à proximité de l'arsenal. Ces multiples demandes effectuées tout au long du siècle avant d'embarquer sur un bateau ou de prendre place à bord d'un train illustrent la force des dépenses indirectes que cela provoque, même si le phénomène est compliqué à mesurer en raison de son caractère parcellaire. Il est toutefois certain que les officiers de la Marine, les magistrats, les ingénieurs ainsi que « *tous les agents militaires et civils destinés pour les possessions* »¹⁴¹², dépensent les avances faites de leurs « traitements » respectifs, sur « *le pied d'Europe* », dans le logement, dans la nourriture ou encore dans les moyens de transport. Des retombées économiques indirectes, issues des activités de la Marine et des Colonies, dont aubergistes, hôteliers, restaurateurs, buvetiers mais aussi cafetiers, épiciers et même prostituées profitent volontiers. La fonction coloniale du port-arsenal donne aussi aux employés des haras et dépôts de Rochefort, de Saint-Jean-d'Angély, de Saintes, d'Angoulême, de Bordeaux, de Libourne ou encore de Tarbes la mission de conduire dans les ports de garnison et d'embarquement les chevaux de trait ou de remonte destinés à l'artillerie ou aux colonels et généraux qui embarquent ici pour le Tonkin, là pour le Sénégal, accompagnés de leurs soldats « *palefreniers-ordonnances* »¹⁴¹³.

Une seconde catégorie de retombées économiques induites peut être dégagée en s'intéressant de plus près aux prestations et aux services fournis à titre gracieux par la Marine dans le cadre du service colonial. Les bénéficiaires des largesses de l'État peuvent en effet espérer réaliser des économies substantielles, ceci permettant de créer indirectement de la richesse de par l'augmentation de leurs revenus, qui rejaillissent par conséquent sur tous les aspects de la vie quotidienne. Le premier et le plus important service accordé par le ministre de la Marine et des Colonies aux personnes ne dépendant ni de la fonction publique ni du

1411SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N6 – DM n° 1321 du 19 janvier 1893 ; Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-1002 – DM n° 35 du 11 mars 1903.

1412SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 84 du 6 octobre 1814.

1413SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N16 – DM n° 43, n° 190, n° 210 et n° 609 des 12 janvier, 16 et 21 février et 27 mai 1898 ; 1N17 – DM n° 1421 du 16 décembre 1898 ; 1N19 – DM n° 902 et n° 1312 des 2 juillet et 31 août 1899.

gouvernement s'avère être la réservation d'un passage gratuit sur les bâtiments de l'État.

Les religieux – hommes et femmes – sont ceux qui profitent sans doute le plus de ce privilège, et ce de manière systématique. Ainsi, au début du XX^e siècle, les sœurs embarquent encore sans bourse délier sur les transports des condamnés au bagne colonial. Très présents au cours de la première moitié du XIX^e siècle, ce sont 1 abbé, 2 prêtres, 4 frères ou 8, voire 12 sœurs qui prennent le plus souvent place à bord de chaque « navire amiral » lors des traversées effectuées sous la Restauration et la Monarchie de Juillet, répartis d'une manière relativement égale entre les colonies des Antilles, d'Afrique et de l'Inde. Pour les seules années 1814-1818, en se basant sur les prix fixés sous le Consulat¹⁴¹⁴, à raison d'un tarif de passage s'élevant en moyenne à 293 F par personne – entre les 80 F pour le Sénégal et les 470 F pour le Bengale – les ordres religieux économisent, pour plus de 60 des leurs, un total de 17 873 F, somme plutôt considérable disponible pour l'achat de fournitures, de vivres, de médicaments, d'ouvrages ou pour acquérir une bâtisse afin de mettre en place les « établissements d'instruction primaire à Bourbon » par exemple¹⁴¹⁵. Bénéficiant d'un passage « à la table de l'état-major » ou « à la table du commandant » jusqu'au début de la Troisième République, soit entre 240 et 1 400 F par passager éligible à ce privilège en fonction de la période et de la colonie, ce sont par conséquent au moins 41 000 F d'économisés pour une bonne moitié des 84 serviteurs de Dieu répertoriés entre 1814 et 1887 [ANNEXE 5 à 8]. En 1847 par exemple, lors d'un embarquement pour le Sénégal, « *Mgr l'Évêque de Callipolis, vicaire apostolique des Deux-Guinées et MM. Chevalier et Bouchet, prêtres de la Congrégation de Neuville, destinés à coopérer à la mission de nos comptoirs d'Afrique* » sont admis, pour le premier, à la table du commandant, pour les seconds, à la table de l'état-major et pour les deux catéchistes qui les accompagnent, « à la simple ration », à bord de la corvette à roues le *Phoque*, au départ de l'arsenal de Rochefort¹⁴¹⁶. Dans les années 1880 et 1890, lorsque missionnaires et prêtres embarquent pour la Nouvelle-Calédonie, Tahiti, la Martinique ou encore Saint-Pierre-et-Miquelon, les frais de route par la voie ferroviaire sont aussi pris en charge, à l'instar des frais de passage. L'embarquement de deux religieux sur le vapeur *Olbia* de la *Compagnie Franco-Canadienne* du port de La Pallice occasionne ainsi à la Marine une dépense de 472,50 F, la somme étant versée au nom du directeur Christian Mörch¹⁴¹⁷.

Appliqué au fret, la pratique de la gratuité permet de faire des économies de même nature.

1414SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-25 – « Extrait des registres des délibérations du gouvernement de la République », le 5 mars 1803.

1415SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM des 22 août et 27 septembre 1816.

1416SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-348 – DM n° 12 du 5 mars 1847.

1417SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-878 – DM n° 85 et n° 229 des 3 mars et 23 juillet 1894.

En 1802, le père Hubert Mauduit, Supérieur-général des religieux de la Charité aux Antilles, responsable des hôpitaux de son Ordre en Guadeloupe, obtient le port gratuit de 4 futailles d'écorce de gayac déposées à Rochefort, qu'il se fait livrer à Basse-Terre par l'intermédiaire d'un bâtiment de l'État¹⁴¹⁸. Lorsque M. Barré, prêtre de son état, embarque pour les Mascareignes en 1817, il peut lui aussi faire réceptionner à l'arsenal et embarquer à bord de la gabare l'*Alouette*, 4 malles qui lui appartiennent¹⁴¹⁹. En 1892 encore, la Supérieure-générale des sœurs de Saint-Joseph de Cluny est autorisée à faire transporter gratuitement 3 caisses de matériel destinées aux religieuses de sa congrégation, installées en Nouvelle-Calédonie¹⁴²⁰.

Chez les administrateurs, les privilèges sont les mêmes puisqu'en 1816 « *Mr le Baron Desbassayns, Commissaire général ordonnateur [...] fait partir pour Rochefort ses meubles et effets [...] pour qu'ils soient embarqués à bord de la flûte l'Éléphant sur laquelle il doit passer à Bourbon avec sa famille* »¹⁴²¹. Bien plus tard, dans les années 1890, les officiers de la Marine utilisent leur « bon de transport de mobilier » pour faire convoier gratuitement par voie ferrée leurs meubles tandis qu'en 1893 est accordée, à hauteur de 50 %, une « *réduction de tarif sur les voies ferrées en faveur des familles des marins et militaires déplacés pour raison de service* »¹⁴²². L'indemnité d'un officier supérieur comme le général Pierre Coronnat pouvant monter jusqu'à 7 000 F lors d'un départ pour une tournée d'inspection des troupes de Marine à Madagascar, à la Réunion et en Nouvelle-Calédonie en 1892¹⁴²³, l'addition des gains obtenus sont donc loin d'être négligeables. Ce sont aussi sans aucun doute tous ces avantages qui contribuent à créer cette petite bourgeoisie militaire et coloniale issue des rangs de la Royale.

Peuvent aussi être portées au rang des retombées économiques induites par les colonies à Rochefort l'organisation de convois et donc l'avantage obtenu par les armateurs-négociants. À plusieurs reprises au cours des différentes expéditions organisées vers les colonies à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle, la mer des Pertuis sert de lieu de rassemblement pour les bâtiments du commerce souhaitant bénéficier d'une escorte militaire, prévue pour toute la durée de la traversée, ou seulement jusqu'à une première colonie ou territoire allié désignés comme point d'escale. Au cours des guerres de la Révolution et de l'Empire, des

1418SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-18 – DM n° 62 du 9 avril 1802.

1419SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-177 – DM n° 18 du 25 février 1817.

1420SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-851 – DM n° 129 du 10 mai 1892.

1421SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 47 du 13 septembre 1816.

1422SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N14 – DM n° 61 du 12 janvier 1897 ; 1N6 – « Réduction de tarif sur les voies ferrées en faveur des familles des marins et militaires déplacés pour raison de service », le 12 janvier 1893.

1423SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N4 – DM n° 472 du 17 mai 1892 et 1N5 – DM n° 929 du 20 septembre 1892.

« briseurs de blocus » arrivent ainsi parfois à se faufiler entre les îles de Ré et d'Oléron¹⁴²⁴. Quelques années après l'affaire des brûlots de 1809, lorsque l'arsenal est impliqué dans la mission de récupération des possessions coloniales, le rapide redémarrage du commerce bordelais en 1814¹⁴²⁵, sur lequel s'appuie Rochefort pour assurer son trafic colonial depuis les estuaires de la Charente et de la Gironde, rappelle que comme en 1802, les années de guerre n'ont pas durablement compromis les transactions des négociants français malgré le blocus¹⁴²⁶.

Dans un tout autre domaine des services, les affrètements s'avèrent être aussi une source de retombées économiques indirectes, par ailleurs très profitables pour des capitalistes portés sur l'investissement dans le secteur du commerce, un des instruments-clés de la colonisation¹⁴²⁷. Dans les traités et les contrats, la clause contractuelle la plus importante est ainsi celle libérant les armateurs de la contrainte de l'assurance. Depuis la rédaction du Code de la Marine en 1681, épaulé à partir de 1807 d'un Code de commerce qui en reprend la matière¹⁴²⁸, la dispense d'assurance autorisée à l'occasion d'un affrètement permet aux armateurs de ne pas avoir à acquitter, en temps de guerre notamment, les fortes primes exigées par les assureurs pour couvrir les fortunes de mer entre la France et ses possessions coloniales.

L'assurance maritime est d'autant plus importante pour le commerce qu'elle est, à la fin du XVIII^e siècle, l'une des marques les plus frappantes de l'essor économique britannique, une arme utilisée contre la France lors des guerres de la Révolution et de l'Empire¹⁴²⁹. Sous la *Pax Britannica* cependant, en 1830-1831 par exemple, du point de vue du négoce girondin, les risques de guerre sont alors réduits à « *presque rien* »¹⁴³⁰. Au début du XIX^e siècle, ce sont donc les « *périls de la mer* », devenus les « *chances si multipliées de la navigation* », soit l'ensemble des tours favorables ou défavorables qui créent l'idée de probabilité, cette dernière donnant une caution scientifique à la gestion du risque de mer, qui préoccupent avant tout les acteurs du commerce et du transport maritimes¹⁴³¹.

1424 ACERRA Martine et MEYER Jean, *op. cit.*, p. 232-233.

1425 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 12 et n° 159 des 1^{er} août et 24 novembre 1814, « relatives à la facilité d'expédier des navires français [...] au-delà des mers », alors que les « autorisations de départ des navires de commerce » sont données dans les ports aquitains dès la fin de l'été. 1426 *Ibid.*, p. 241.

1427 NOËL Betty, *L'assureur et le contrat d'assurance maritime (XVII^e-XIX^e siècles), acteur et instrument de la colonisation*, thèse de doctorat en histoire du Droit et des institutions, sous la dir. de Carine Jallamion, Université de Montpellier, 2015, p. 591.

1428 TROFIMOFF Hervé, « L'assurance contre la fortune de mer en France », dans CORBIN Alain et RICHARD Hélène (dir.), *La mer, terreur et fascination*, Paris, Bibliothèque nationale de France / Seuil, 2004, p. 94-96.

1429 BROUSSY Charlotte, *Histoire du contrat d'assurance (XVI^e-XX^e s.)*, thèse de doctorat en histoire du Droit, sous la dir. de Carine Jallamion, Université de Montpellier, 2016, p. 319.

1430 BONIN Hubert, « Armateurs et négociants et la compétitivité de la cité-port de Bordeaux : les compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870 », *Cahiers du GREThA*, n° 2018-06, mars 2018, p. 2.

1431 BORDE Christian et ROULET Éric (dir.), *L'assurance maritime, XIV^e-XXI^e siècle*, Aix-la-Chapelle, Shaker

Ainsi, en 1793, dans le traité d'affrètement de l'*Aimable Adélaïde*, bâtiment appartenant au propriétaire et capitaine rochelais Étienne Allier, l'article 3 stipule qu'« en cas de prise dudit navire par les ennemis de l'État », le prix du fret déclaré, 1 500 livres dans le cas présent, est assuré par la Marine « d'après l'estimation qui en sera faite »¹⁴³². En 1815, pour les flûtes l'*Éléphant*, la *Salamandre* et la *Loire*, le principe reste le même puisque selon l'article 5 du traité d'affrètement, l'« Administration de sa Majesté [...] prend l'engagement de rembourser sans aucune retenue, le montant du fret qu'elle aura perçu en cas de sinistre »¹⁴³³. Ces deux exemples illustrent ainsi une catégorie de dépenses souvent oubliée mais bel et bien produite par les circulations entre la France et les colonies. De plus, en admettant qu'une campagne se déroule sans incident majeur, l'armateur sait qu'il peut réaliser une économie substantielle à l'aller comme au retour lorsqu'il ramène des produits exotiques en métropole puisque quelque soit le type de fortune de mer, la valeur déclarée de son navire lui est toujours remboursée.

Dans les deux cas, l'opération lui est profitable et peut être assimilée à une retombée économique induite par la mission coloniale de l'arsenal de Rochefort. Quoi qu'il adviene de la cargaison, les modalités de paiement du fret étant de toute façon réglées, les économies réalisées augmentent donc le capital des armateurs. Dans un premier XIX^e siècle où les autorités rochefortaises sont régulièrement amenées à recourir aux affrètements pour assurer le service colonial, ces pratiques subtiles produisent indéniablement des richesses supplémentaires. Enfin, le droit donné aux armateurs d'embarquer leur propre cargaison sur les bâtiments affrétés, en plus du fret de la Marine, autorise en parallèle de la mission logistique militaire la pratique du commerce au long cours, provoquant un rejaillissement économique sur l'activité du port.

Si elles sont difficiles à observer dans leur globalité, les retombées économiques directes et indirectes liées aux entreprises de colonisation montrent que les nombreuses activités de la Marine effectuées *via* son arsenal du Sud-Ouest rejaillissent sur l'économie locale voire au-delà. En modifiant le jeu des acteurs économiques, en provoquant l'arrivée de produits exotiques, en attirant des candidats au départ cherchant à se loger sur place, elles contribuent à changer les sociétés urbaines et rurales alentours. S'il convient certes de ne pas surestimer le rejaillissement économique lié à la mission coloniale de l'arsenal de Rochefort, il faut cependant prendre en compte le fait que l'activité de construction navale traditionnelle, nécessitant la commande d'énormes volumes de bois, de chanvre, de fer, est rattrapée par la

Verlag, Coll. « Les sources de l'histoire maritime », 2017, p. 11-12.
1432SHDMR, Inscription maritime (Affrètements), 2P19 – « Affrètement du navire l'*Aimable Adélaïde* de La Rochelle du port de 80 à 100 tonneaux capitaine et propriétaire Étienne Allier », le 15 avril 1793.
1433SHDMR, Bureau des colonies (Service des colonies), 1R109 – « Affrètement des flûtes du Roi l'*Éléphant*, la *Salamandre* et la *Loire* », le 12 mai 1815.

spécificité du service colonial, à savoir le ravitaillement de l'empire en vivres, textiles ou encore médicaments. Dépendant entièrement de la Marine jusqu'à la fin du XIX^e siècle, cette mission contribue à insérer la ville-arsenal charentaise dans le tissu économique de son époque en sollicitant en premier lieu les capacités productives locales, avant de s'attacher les services d'agents économiques intervenant à l'échelle nationale. À Rochefort, il arrive en effet régulièrement que « *l'industrie locale n'étant pas en mesure de fournir les matières et objets* », les commandes sont donc passées auprès d'entrepreneurs de grande envergure. En 1882 par exemple, Eugène et Henri Schneider du Creusot sont choisis pour construire des chalands de débarquement pour la Nouvelle-Calédonie¹⁴³⁴. Sept décennies auparavant, en 1814, ce sont les administrateurs des fonderies de Romilly et du Vaucluse, Alexandre-Louis Roëttiers de Montaleau et Léon Fould, qui sont sollicités une nouvelle fois par la Marine, avec qui sont renouvelés les marchés passés, pour fabriquer les ouvrages en cuivre nécessaires au service des ports et arsenaux¹⁴³⁵.

Toutes ces considérations font de Rochefort un point d'observation privilégié pour déterminer l'importance de l'influence économique de la Marine dans un premier temps, de celle de l'État dans un second temps, sur l'ensemble du XIX^e siècle. Dans le cas de la ville-arsenal charentaise, l'angle dégagé s'avère intéressant, dans la mesure où cette perspective historique dévoile une économie littorale pas seulement soumise aux retombées d'activités locales devenues traditionnelles comme le commerce des eaux-de-vie, la pêche à la morue ou encore l'ostréiculture mais bien aussi au dynamisme des affaires venu de l'extérieur, du pays lui-même ou de l'étranger. Pour se rendre compte de l'impact de ce rejaillissement sur Rochefort, l'étude des hommes qui promeuvent la colonisation ainsi que le développement portuaire de la ville-arsenal s'avère donc nécessaire afin de voir concrètement quelles en sont les conséquences sur l'économie en général et sur les agents économiques en particulier.

2. À qui profite l'empire colonial ?

A. Profiter de la « mise en valeur »

En se focalisant avant tout sur la base navale de Rochefort, la question de la mise en valeur des colonies peut sembler être hors de propos. Pourtant, leur éloignement ne doit pas faire oublier que si le développement de l'empire ultramarin est rendu possible, c'est effectivement en partie grâce au service colonial mis en place dans les ports-arsenaux. Dans le cadre du

1434SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnement généraux), 2A4-148 – Lettre n° 55 du 23 juin 1882.

1435SHDMR, Services administratifs (Dépêches de la cour), 2E1-71 – DM n° 82 du 22 novembre 1814.

colonialisme moderne, la doctrine de « mise en valeur » traduit le sentiment que des territoires et des sociétés dites « périphériques » doivent être mis au service des « métropoles »¹⁴³⁶, en l'occurrence la France. De fait, avant de pouvoir capter les retombées économiques issues des activités liées à l'empire colonial, préparer les territoires investis en vue d'une exploitation s'avère nécessaire. Dans le cas du Préfet du 4^e arrondissement maritime, être sollicité en 1870 pour dessécher les marais de Sainte-Marie-de-Madagascar dans le cadre du service colonial est un sacerdoce, tant « *les employés des Ponts-et-Chaussées des départements du littoral et ceux des travaux hydrauliques de Rochefort* » possèdent une expérience certaine dans ce domaine en plus de présenter des aptitudes spéciales aux yeux du ministère des Travaux publics¹⁴³⁷. De ce point de vue, il s'agit bien d'économie. En filigrane, la question du profit se pose donc et, avec elle, la manière de déterminer un critère permettant de mesurer l'importance du rejaillissement de la mise en valeur des colonies sur les bords de la Charente.

Définir dans un premier temps ce qu'est le profit est indispensable, dans la mesure où cette notion indique quelles sont les retombées économiques précisément profitables aux différentes personnes impliquées dans les opérations liées à la colonisation. Elle autorise également à passer outre la simple vision des grands conglomerats économiques que constituent les négociants, les industriels, les entrepreneurs vis-à-vis de la Marine et de l'État. Enfin, analyser le profit réalisé permet d'observer en détail les changements intervenus au sein du fonctionnement de l'économie, elle-même influencée par les conséquences des actions des agents économiques travaillant avec ou pour le ministère de la Marine et des Colonies.

Il faut ainsi d'abord comprendre par le terme « profit », le gain financier obtenu d'une opération économique, en particulier la différence entre le revenu de la vente d'un produit et le coût de sa production en investissement de capital et salaires versés. La possession en propre d'un capital autorise de même l'obtention d'un revenu, par exemple dans le cadre d'un portage, un prêt maritime « à la grosse », une fois réglées les charges nécessaires à ce gain. En parallèle de la notion de profit, celle du terme « capital » peut aussi être explicitée. Les explications données par Fernand Braudel à ce sujet, exemples concrets à l'appui, constituent une base de travail solide. Au XIX^e siècle, typiquement, les énormes capitaux accumulés dans la grande industrie cotonnière depuis le XVIII^e siècle¹⁴³⁸ se sont peu à peu portés ailleurs, dans l'activité charbonnière, le transport maritime, dans le nouveau domaine des chemins de fer¹⁴³⁹.

1436FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 360. Voir aussi OSTERHAMMEL Jürgen, « "Colonialisme" et "Empires coloniaux" », *Labyrinthe* [En ligne], mis en ligne le 27 juillet 2012, consulté le 10 décembre 2020, p. 58.

URL : <http://journals.openedition.org/labyrinthe/4083>.

1437SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-552 – DM n° 82 du 19 octobre 1870.

1438BRAUDEL Fernand et LABROUSSE Ernest (dir.), *Histoire économique et sociale de la France*, Paris, PUF, tome 3, vol. 1, 1976, p. 87.

1439BRAUDEL Fernand, *La dynamique du capitalisme*, Paris, Flammarion, Coll. « Champs histoire », 2018 [1985], p. 100.

En ce qui concerne Rochefort, si selon Karl Marx l'économiste, « *le capitaliste achète avec une partie de sa fortune actuelle, de son capital la force de travail [...] comme il a acquis, avec une autre partie de sa fortune, la matière première [...] et l'instrument de travail* »¹⁴⁴⁰, cela oblige alors à prendre en compte par exemple le patron vigneron qui acquiert une presse et paie des journaliers pour écraser les raisins, le tonnelier qui achète le bois pour faire fabriquer ses futailles à la chaîne par des ouvriers, le grand négociant qui emploie des commis pour gérer ses stocks de vin ou encore l'armateur à terre qui fournit un service de transport en rémunérant pour ce faire un capitaine de navire. Cependant, la nature des dépenses de la Marine et de l'État produites par la mission coloniale de l'arsenal charentais amène à prendre dans leur sens commun de rémunération le profit, d'une part, le salariat, d'autre part. Le choix d'englober ces deux notions permet en effet de ne laisser de côté aucune personne, du particulier qui vend ses fagots de bois au manufacturier ne faisant que réparer les machines. Élargir la notion à l'ensemble des choses pouvant produire de la richesse chez les uns et chez les autres autorise ainsi à aborder le cas des hommes s'étant enrichis plutôt modestement en comparaison des grandes fortunes négociantes et industrielles du pays. C'est par exemple le cas d'un Louis Dupourqué s'étant désigné comme volontaire pour être employé en tant que pilote au Sénégal plusieurs années de suite¹⁴⁴¹ ou d'un « M. Terrien, aîné », propriétaire à Belle-Île-en-Mer d'une « *maison fondée en 1852 pour les vins et liqueurs et fabrique de conserves alimentaires en 1866* »¹⁴⁴². Le premier tire en effet un profit de la Marine par les appointements qu'il touche, le second par ses opérations commerciales effectuées en relation avec les commissaires de l'Inscription maritime et des approvisionnements de l'arsenal de Rochefort.

Définir les termes ne suffit évidemment pas. La question est maintenant de savoir comment mesurer le profit. Et en ce qui concerne ce sujet, les difficultés ne manquent pas, comme le rappelle Bouda Etemad dans son étude sur la contribution des colonies, notamment lorsqu'elle observe les étapes de la croissance de l'économie métropolitaine à l'aune des échanges commerciaux et des trafics d'outre-mer¹⁴⁴³. Certaines opérations commerciales peuvent néanmoins être reconstituées grâce aux données glanées dans la documentation portuaire. Elles constituent ainsi une base pour mesurer les profits fait par les individus. Si le croisement des archives militaires, notariales et privées peuvent se substituer à la comptabilité des maisons du négoce, en affichant entre les lignes des textes des signes extérieurs de

1440ENGELS Friedrich, *Préface de 1891 à Karl Marx, Travail salarié et capital*, Paris, Éditions sociales, 1968, p. 19.

1441SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-156 – DM n° 150 du 15 novembre 1814 ; 2A2-165 – DM n° 20 du 16 février 1815 ; 2A2-171 – DM n° 18 du 8 juin 1816.

1442SHDMR, Inscription maritime (Marine et Colonies), 6P2-6 – Lettre n° 251 du 14 décembre 1888.

1443ETEMAD Bouda, *op. cit.*, p. 188.

richesse, elles ne révèlent toutefois pas la réalité de la même manière que peuvent le faire les chiffres. En supposant que tous ceux travaillant pour le compte de la Marine à Rochefort agissent alors comme les autres grands agents économiques lorsqu'ils font quelque chose des bénéfiques tirés d'une activité rémunératrice, tenir compte de la richesse visible est pertinent.

Mettre en œuvre cette méthodologie somme toute originale permet ainsi d'observer comment rejaillit le profit à Rochefort, selon qu'avance la mise en valeur de telle ou telle colonie : la consommation d'un produit exotique sortant de l'ordinaire comme la cacahuète, la possession d'un objet manufacturé en nickel, la présence d'un mobilier luxueux d'inspiration asiatique, l'achat d'un hôtel particulier en métropole ou d'une villa coloniale dans les outre-mers et tout autre acte ostentatoire témoignant de « l'embourgeoisement » d'une personne, du moins de sa montée en gamme dans la société de l'époque. Beaucoup n'hésitent ainsi pas à s'« auto-promouvoir » en changeant de dénomination professionnelle, passant du statut de marchand à négociant, de manufacturier à industriel, d'entrepreneur à président de société. Enfin, il ne faut pas oublier que ce sont les investissements en capital productif qui sont les plus visibles, en premier lieu en termes d'achats de navires mais aussi en moyens de locomotion fluviaux et terrestres pour transporter les marchandises, les hommes, les animaux.

Cette perspective autorise ainsi l'ouverture du champ d'investigation à des groupes d'individus bien plus larges que ceux des ordinaires « négociants » et « manufacturiers », bien connus grâce aux archives familiales et d'entreprise qu'ils ont souvent laissé en abondance. Il est ainsi possible de se focaliser sur ceux ignorés la plupart du temps par l'histoire, tels les particuliers engagés dans plusieurs activités, les artisans impliqués par à-coups, sans compter les gens de mer en tous genres, les militaires rendus à la vie civile et évidemment leur famille.

B. À chaque individu son profit

Du ministre de la Marine et des Colonies prenant ses fonctions à Paris à l'ouvrier se faisant embaucher à Rochefort, le panorama est large. Il correspond toutefois à la gamme des individus observables au travers des pages des archives portuaires, toutes pouvant être mises en contact avec des richesses, réelles ou supposées, produites par la mission coloniale de Rochefort. En bas de la hiérarchie, la « classe laborieuse » composée de commis, d'ouvriers, de journaliers ne peut se passer du « fleuron » qu'est l'arsenal en Charente-Inférieure, cet établissement faisant encore vivre à la Belle Époque de nombreuses communes rurales ainsi que des secteurs d'activité dans les villes voisines comme Saintes, Marennes et La Rochelle¹⁴⁴⁴.

1444PACAUD Lionel, *op. cit.*, p. 73-74.

Pour ces prolétaires, si l'activité coloniale du port-arsenal ne constitue pas un profit proprement dit et encore moins un enrichissement pouvant les élever au niveau des bourgeois, elle est néanmoins une source de revenus – soldes, salaires, primes, allocations – non-négligeable, d'autant plus que le service colonial reste constamment actif d'une manière ou d'une autre, même aux pires heures des guerres de la Révolution et de l'Empire. Basé sur l'idée de prévention, dans le but de pouvoir préparer à l'avance et faire parvenir si la situation l'exige ou l'autorise du ravitaillement aux colonies, le service reste donc permanent tant que la France possède des territoires dans le monde. Au début des années 1810, à la fin des années 1830, au milieu des années 1900, alors que les constructions navales et les armements de guerre sont au plus bas à l'arsenal, la préparation de marchandises à expédier dans les colonies continue, pour l'île de France, pour la Guyane ou encore pour l'Algérie et l'Indochine.

FIGURE 29 – L'arsenal de Rochefort vu depuis la corderie, années 1840.



Source : MDLR, 4FI-1012 – « Rochefort », gravure de Jules Rebel.

À cet égard, la gravure de Jules Rebel représentant l'arsenal de Rochefort dans les années 1840, qui s'inspire sans nul doute de la célèbre toile de Joseph Vernet, constitue un

exceptionnel témoignage, en illustrant l'activité rochefortaise vue depuis la corderie dans la première moitié du XIX^e siècle. Ballots, futailles et caisses de bois s'amoncellent le long de la Charente tandis qu'au premier plan portefaix à droite, bourgeois portant le haut-de-forme au centre et ouvriers couverts de leur galurin à gauche offrent une image saisissante de l'affairement qui peut alors régner dans cet établissement dépendant du ministère de la Marine et des Colonies. À l'instar de Brest¹⁴⁴⁵, sous la Monarchie de Juillet, alors que les arsenaux du Ponant sont particulièrement impliqués dans les interventions dans le Pacifique, les besoins en main-d'œuvre s'avèrent importants, en premier lieu dans le domaine des approvisionnements.

Ce sont ainsi probablement des centaines voire des milliers de personnes qui se trouvent concernées directement ou indirectement par le service colonial jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale, alors que l'arsenal emploie encore près de 2 500 personnes en 1913¹⁴⁴⁶. En effet, loger les produits dans les futailles, les rouler, les charger et les décharger des gabares, des flûtes, des transports, des trains pour assurer la logistique coloniale de la Marine donne l'assurance à une bonne part de la population d'obtenir un complément de revenu voire une rémunération complète, à défaut de faire un véritable profit. C'est particulièrement le cas lors des baisses d'activité dans les domaines de la construction navale et de l'armement des bâtiments de guerre, sous chacun des régimes politiques français jalonnant le XIX^e siècle.

Dans un tout autre domaine, de temps à autre, la vente de vivres non consommées fournies à la Marine pour le service colonial permet d'améliorer l'alimentation quotidienne des habitants de Rochefort les plus modestes. Organisées pour faire de la place dans les magasins avant la livraison de nouvelles marchandises, la vente par adjudication de vin, d'eau-de-vie, de farine, de fromage, de lard salé, de pois, de biscuit ou encore de paille s'effectue au début du XIX^e siècle « *à la chaleur des enchères, à divers particuliers* », au sortir du magasin quand le temps s'y prête, « *vendu à quai* », ou bien à l'intérieur, à la lumière de la bougie. Cet objet fait d'ailleurs partie des « *frais de vente et autres dépenses* » provoqués par l'organisation des enchères, puisque « *le gendarme qui a publié un banc pour annoncer la vente* », l'« *achat de la bougie nécessaire à l'entretien des feux pendant la crie de la dite vente* », la « *vacation pendant un jour au crieur de la dite vente* », le « *journalier employé pendant 12 jours à surveiller le triage ordonné par la commission à la visite* », en plus des frais de transport des vivres à travers l'arsenal, font dépenser à la Marine près de 320 F.

En mars 1802, ce sont ainsi près de 35 quintaux de « *fromage d'approvisionnement* » qui

1445LE GALLO Yves, *op. cit.*, p. 220 et p. 226-227.

1446JULLIEN Benoît, « La fermeture de l'arsenal de Rochefort vue à travers les archives de la police (1918-1927) », *Rochefort et la mer*, tome 24, 2007, p. 97.

sont adjugés au sieur Marquet « *avant déperissement* »¹⁴⁴⁷. En septembre de la même année, la quantité de fromage achetée par le sieur Gentilhomme est bien moindre, avec seulement un peu plus de 2 quintaux¹⁴⁴⁸. Mais dans les deux cas, l'affaire est bonne puisqu'à une moyenne de 5 F le quintal, il est indéniable qu'un prix pareil constitue pour nombre de Rochefortais le moyen de se procurer de la nourriture en quantité et à peu de frais, directement issue des déstockages de la Marine. En février 1806, une vente du même type est organisée mais cette fois pour vider le *Lebell* provenant de Calcutta, pris aux Anglais et recelant très certainement des produits exotiques¹⁴⁴⁹. En 1885, « *les opérations relatives à la vente des marchandises* » sont toujours d'actualité puisque des vêtements et du linge appartenant au service colonial, « *tendant au déclassement ou à la condamnation* », sont en premier lieu proposés à l'achat au rabais aux particuliers, avant qu'ils ne soient mis en vente « *au profit du Trésor public* »¹⁴⁵⁰.

Supervisé par les autorités, le tri réalisé au préalable montre cependant que les acheteurs ne doivent pas se montrer exigeants en ce qui concerne la qualité des produits proposés aux enchères, en particulier ceux ayant déjà effectué une traversée et qui sont appelés « vivres de retour » ou « salaisons de retour », déposés dans les « magasins de retour ». Les bénéfices de la vente sont ainsi censés couvrir les frais de transport des vivres trop avariées extraits de ceux encore consommables et qui sont « jetés à la mer », en l'occurrence dans la Charente. Si les humains peuvent se nourrir au moyen des denrées de la Marine, il en va de même pour les animaux. Pour éviter le gaspillage, la possibilité est en effet donnée de vendre tous les vivres jugés impropres au service de campagne, qu'ils soient destinés aux hommes ou aux bêtes.

En 1802, en autorisant la vente d'avoine et de son¹⁴⁵¹, le Préfet maritime Martin permet à cinq particuliers d'acquérir ces denrées pour leurs bœufs et leurs chevaux utilisés notamment au transport des marchandises. Que ce soit le sieur Michaud, fournisseur de vaches sous le Consulat ou monsieur Michaud, loueur de chevaux à l'infanterie de marine sous la Troisième République¹⁴⁵², le champ des retombées économiques s'élargit sans aucun doute à la population rurale avoisinant la ville de Rochefort. Les ventes de la Marine permettent ainsi d'améliorer la situation de nombreux rochefortais, en leur proposant à moindre coût des produits utiles tant pour leur vie quotidienne qu'à leur activité professionnelle. En 1866, la

1447SHDMR, Services administratifs (Colonies), 6E2-1 – « État des denrées adjudgées à la chaleur des enchères à divers particuliers à la vente qui a eu lieu les 15, 16 & 17 Ventôse an 10 [...] », le 9 mars 1802.

1448SHDMR, Services administratifs (Colonies), 6E2-1 – « État des denrées adjudgées à la chaleur des enchères à divers particuliers à la vente qui a eu lieu le 22 Fructidor an 10 [...] », le 9 septembre 1802.

1449SHDMR, Inscription maritime (Chef d'administration), 7P2-6 – Lettres des 23 janvier et 21 février 1806.

1450SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-755 – DM n° 226 du 20 juillet 1885.

1451SHDMR, Services administratifs (Colonies), 6E2-1 – « État des denrées adjudgées à la chaleur des enchères à divers particuliers à la vente qui a eu lieu les 15, 16 & 17 Ventôse an 10 [...] », le 9 mars 1802.

1452SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N6 – DM du 6 juin 1893.

vente des « *produits de la transportation* »¹⁴⁵³, débarqués d'un navire revenant de la Nouvelle-Calédonie, attire ainsi tout ceux désireux de se procurer des vivres, des textiles et des outils à des prix imbattables. La pratique par la Marine de la vente aux enchères de ses marchandises fait clairement partie de la mise en œuvre de sa politique sociale dans les arsenaux, si caractéristique de ce XIX^e siècle paternaliste envers tous ceux se mettant au service de l'État ou de l'industrie privée.

En montant dans la hiérarchie, en arrivant au niveau des personnes rémunérées par la Marine pour les services fournis à l'arsenal, le rejaillissement de l'activité coloniale sur ces individus est plus visible. Qu'elle autorise le profit ou du moins un complément de revenu substantiel est incontestable. Visiter quelques intérieurs révèle ainsi l'embourgeoisement d'un certain nombre de Rochefortais, passant en l'espace d'une vie d'une existence modeste à une aisance notoire. En reprenant l'exemple d'Amédée Barreaut, propriétaire « *demeurant à Rochefort, rue Chanzy, n° 98* » avec sa femme¹⁴⁵⁴, il est possible d'apercevoir au travers de son inventaire après décès dressé en 1885 une véritable réussite économique, constituée en partie grâce à sa position de fournisseur de la Marine et des Colonies à proximité du port de guerre. Avec un apport de 14 000 F lors de son mariage, il est évident que cet homme, en relation avec les familles Pelletreau et Leps, également propriétaire entre autres choses d'un terrain sur le plateau des Dix moulins dans le faubourg de Rochefort, sait profiter de sa fonction au sein de la ville pour exploiter les opportunités économiques dans le but de s'enrichir. Des indices font penser qu'avant sa mort, à l'ombre de l'arsenal, son épouse et lui gèrent une entreprise vendant des services de transport pour les marchandises et les passagers. Les nombreuses obligations et actions au porteur que possèdent monsieur et madame Barreaut pour le *Crédit foncier colonial*, les compagnies des chemins de fer et les canaux maritimes montrent que l'investissement dans les moyens de transport modernes mis en place entre l'Europe et les colonies est un excellent moyen pour faire fructifier son capital et pouvoir vivre de ses rentes.

Dans un domaine plus matériel, les objets liés à l'influence coloniale de l'arsenal sont tout aussi visibles. En 1816, par exemple, que ce soit chez Jacques Grésil, gardien de bureau à Rochefort ou aux domiciles de Pierre-Jean Jonchère et Louis Fleury, jardinier et farinier, tous deux demeurant à Saint-Laurent-de-la-Pré¹⁴⁵⁵, le fruit d'un commerce effectué en ville se matérialise au travers des « *bois des isles* », « *commodes en bois des isles* », « *indiennes* »,

1453SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-516 – DM n° 42 du 26 avril 1866.

1454ADCM, Notaires (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-5 – Inventaire après-décès de Michel Félix Amédée Barreaut, daté du 1^{er} juillet 1885.

1455ADCM, Notaires (Rochefort-IV, notaire Ayraud), 3E33-219 – Inventaire après-décès de Jacques Grésil, daté du 7 septembre 1816 ; Déclaration de vente de Pierre-Jean Jonchère et Louis Fleury, daté du 28 septembre 1816.

« *indiennes de coton* » et « *ballots de coton* » prisés dans les logements de ces individus. Bois, meubles et textiles sont ainsi trouvables chez Grésil dans sa maison du faubourg de Rochefort, « *rue Sainte-Catherine, n° 30* », tandis qu'en ce qui concerne les sieurs Jonchère et Fleury, les produits sont entreposés « *au lieu de la Bertauderie près le bourg de Saint-Laurent-de-la-Prée* » ainsi qu'« *au moulin* » de cette même localité.

Bien plus tard, en 1848, l'inventaire après décès de Jean Raffin¹⁴⁵⁶, cultivateur impliqué dans l'approvisionnement de l'arsenal demeurant à Breuil-Magné, à quelques kilomètres au nord de Rochefort, montre que lui aussi profite de ses allers et retours entre la campagne et la ville militaire pour se procurer des produits exotiques et les objets permettant de les consommer. Les effets prisés dans les différentes pièces du domicile de Raffin confirment encore l'existence d'un tel commerce, le dos tourné au port marchand de La Rochelle. Le cultivateur possède ainsi en plus des denrées coloniales à consommer, un « *moulin à poivre* », un « *sucrier en porcelaine de Chine* », une « *petite table ronde à pliant en sapin d'Amérique* » tandis que sa femme abrite dans le buffet trois « *jupes* », un « *jupon* » ou encore une « *grosse étoffe pour tablier* », tous confectionnés en « *coton d'indienne* ». Cet inventaire a l'avantage de montrer qu'à la fin de la Monarchie de Juillet, les retombées économiques issues des activités liées aux colonies peuvent aussi être vus dans les domiciles des gens les plus modestes, et ce bien en dehors des remparts de la ville-arsenal.

À cet égard, certains savent accroître leurs affaires d'une manière considérable. C'est par exemple le cas du propriétaire Henri Videau¹⁴⁵⁷. En 1861 en effet, après s'être assez enrichi en travaillant en tant que courtier pour le port de guerre charentais, il vend sa grande « *maison située à Rochefort, rue St-Pierre, n° 40, ayant deux corps de logis* » pour s'installer « *en la ville de Marysville, comté de Yuba, État de Californie* ». Outre-atlantique, Frédéric Gautier, le consul de France à San Francisco, est mis au courant de l'expatriation de Videau aux États-Unis par la chambre des notaires siégeant à l'Hôtel de la Bourse, près de l'arsenal à Rochefort. Le courtier de marine, vraisemblablement connaisseur de la manière de commercer des Américains, se fait ainsi *businessman* dans un état ouest-américain en pleine expansion.

Quelques années plus tard, à l'opposé de l'océan Pacifique, des « *états de successions vacantes parvenues du Sénégal* » indiquent que « *deux terrains sis à l'île de Sor et dépendant de la succession de M. Cassini, mort à Saint-Louis le 18 août 1873, ont été adjugées au prix de 3 425 francs* »¹⁴⁵⁸. Le profit tiré du mouvement de mise en valeur de la colonie par cet

1456ADCM, Notaires (Rochefort-IV, notaire Ayraud), 3E87-46 – Inventaire après-décès de Jean Raffin, daté du 26 janvier 1848.

1457ADCM, Notaires (Rochefort-I, notaire Ayraud), 3E21-387 – Déclaration de vente de Henri Videau, daté du 14 avril 1861.

1458SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-679 – DM n° 115 du 23 août 1881.

aspirant-conducteur des Ponts-et-Chaussées, décédé lors de son service colonial, rejaillit ainsi sur sa femme qui, devenue par conséquent veuve, quitte l’Afrique pour se réinstaller à Rochefort. En plus de la vente des terrains dont elle tire bénéfice pour devenir propriétaire dans la ville-arsenal, le Conseil général du Sénégal maintient encore au début des années 1880 « *le secours [...] accordé à Mme Vve Cassini* », qui ne fait d’ailleurs qu’augmenter d’année en année et dont « *la dépense est imputable sur les fonds du budget local du Sénégal* »¹⁴⁵⁹.

À ce propos, le système de « *traitement et autres allocations* » mis en place par la Marine pour tous les personnels dépendant de son administration permet à un certain nombre de fonctionnaires et d’employés de profiter de l’activité coloniale de l’arsenal, parfois même avant d’embarquer pour la colonie de destination. C’est par exemple le cas de l’ingénieur ordinaire Poisson¹⁴⁶⁰, volontaire pour être employé à Saint-Domingue et qui, ne pouvant partir pour l’île antillaise du fait des aléas de la guerre, touche son « *traitement colonial* » sans discontinuer entre son arrivée à Rochefort le 15 décembre 1792 et son embarquement effectif en mars 1794. Provenant de Paris, Poisson profite de son « *supplément des colonies* », qui s’avère être le double du « *traitement d’Europe* » pour faire fructifier ses « affaires » à distance en attendant son passage en Amérique. Près d’un siècle plus tard, en 1886, la situation est similaire – sur une bien plus courte période cependant – lorsque le personnel destiné à servir au Tonkin, contraint d’attendre à Rochefort une dizaine de jours, reçoit le paiement de la solde et des allocations coloniales en avance¹⁴⁶¹, ce qui leur permet soit de profiter de tout ce que la cité charentaise peut alors offrir aux voyageurs en attente, soit d’épargner leur argent pour augmenter leur capital.

Ces deux exemples laissent imaginer les abus qui peuvent en découler. Et sur ce point, la documentation ne déçoit pas. Le phénomène prend d’autant plus d’ampleur à Rochefort que les traitements et autres allocations coloniales se superposent aux primes accordées à ceux qui acceptent d’aller vivre dans cette ville de marais touchée par les fièvres paludéennes¹⁴⁶². En 1795, certains marsouins et bigors, en accointance avec les personnels de l’arsenal, multiplient ainsi les abus « *à bord des bâtiments* » en s’adonnant au commerce illicite des eaux-de-vie originellement destinées aux colonies en utilisant leurs traitements¹⁴⁶³. En 1816, le ministre lui-même se plaint que, « *lors de l’expédition de troupes, faites en 1814, pour les Îles du Vent, on embarqua, indépendamment des officiers nommés par le Roi, plusieurs officiers* »

1459SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-666 – DM n° 54 du 22 avril 1880 ; 2A2-679 – DM n° 42 du 7 avril 1881 ; 2A2-692 – DM n° 64 du 16 mai 1882.

1460SHDMR, Services administratifs (Colonies), 1E290 – DM n° 241 du 8 mars 1794.

1461SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-773 – DM n° 36 du 14 mai 1886.

1462Cf. chapitre VII, p.383.

1463SHDMR, Majorité générale (Commission de la Marine et des Colonies), 1D2-1 – Lettre du 7 janvier 1796.

appointés par des hauts fonctionnaires de l'État, suspectés de corruption¹⁴⁶⁴.

La fraude s'avère être en effet le moyen principal pour tenter de s'enrichir aux dépens du ministère de la Marine et des Colonies. Les produits coloniaux n'y font pas exception. En 1800, ce sont par exemple « *18 pots de tafia* » qui sont soustraits en Guadeloupe¹⁴⁶⁵, certainement dans l'espoir si ce n'est de créer un trafic illicite de grande ampleur entre les Antilles et la Charente, du moins de les revendre à un prix prohibitif à des gens de mer de Rochefort. Il est certain qu'avec le transport relativement peu surveillé à bord des navires de « pacotilles », de « cadeaux » et « d'eaux-de-vie de traite » qui se perpétue jusque dans les années 1880 pour honorer roitelets africains et chefs de tribus amazoniennes et océaniques, beaucoup y vont de leur sac, de leur malle, de leur caisse d'effets personnels pour se lancer dans le commerce illicite de produits destinés aux colonies.

Alors que la contrebande de sucre, de café, de cacao perd tout intérêt au XIX^e siècle, les trafics d'alcool et surtout d'opium ne cessent eux de prendre de la vigueur en parallèle des circuits légaux. Si tirer profit de son emploi pour la Marine afin d'organiser une « affaire personnelle » n'est pas particulier à l'arsenal de Rochefort ni spécifique au service colonial, les bénéfices attendus du commerce de produits spéciaux provenant des outre-mers donnent cependant, en ce qui concerne l'opium notamment, une toute autre vision du phénomène. La diffusion de la « fée grise » dans les milieux de la Marine est en cela emblématique car provoquant de véritables scandales. La seule évocation de l'« affaire Ullmo », du nom d'un officier de la Marine opiomane en manque d'argent pour se procurer sa drogue qui tente de vendre à l'Allemagne le code secret de la marine française en 1907 ; ainsi que du naufrage du transport de troupes la *Nive* au large de Casablanca en 1908, attribué à l'opiomane du capitaine et de son état-major, suffisent pour donner une illustration de l'ampleur du trafic¹⁴⁶⁶.

Pouvoir vendre ou revendre des produits provenant des colonies suppose ainsi que les hommes de la Marine arrivent à s'en procurer soit en les subtilisant, soit en les achetant. Pour ce dernier point, cela pose la question de l'apport de départ pour se lancer dans un commerce faisant fi des océans, en profitant des interstices dans les empires. Au XIX^e siècle, si le principe de l'Exclusif n'est plus, l'empire colonial français, ballotté entre libre-échange et protectionnisme, reçoit avant toute chose des produits provenant de la métropole et en premier lieu des biens de consommation, des armes et des matériels. Il est donc facile d'imaginer que des hommes ont pu profiter des embarquements pour s'adonner aux trafics lucratifs de l'époque – armes, alcools, tabacs, drogues – en profitant par exemple du développement de la

1464SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-171 – DM n° 61 du 11 octobre 1816.

1465SHDMR, Commandement de la Marine (Officiers), 1A106 – DM du 17 janvier 1800.

1466LIEDEKERKE Arnould de, *op. cit.*, p. 184-185.

colonie de Djibouti qui devient, des années 1890 à la Première Guerre mondiale, le carrefour des commerces illégaux entre Asie, Afrique et France¹⁴⁶⁷. Et chez les colons d'Extrême-Orient, la demande locale de produits français se tourne particulièrement vers le cognac dès les années 1850, les cargaisons de ce spiritueux partant alors des quais des ports de Tonnay-Charente, Rochefort et Bordeaux¹⁴⁶⁸. Il semble ainsi que les eaux-de-vie charentaises sont impliquées dans des trafics aux côtés de l'opium en Indochine et surtout en Chine, comme l'évoquent le consul de France à Hong Kong et un correspondant de la société *Jas Hennessy et C^{ie}* en 1907 et 1916 lorsqu'ils parlent des campagnes faites contre l'opium et les alcools¹⁴⁶⁹.

Si les chiffres manquent, il ne fait aucun doute qu'en étant au contact des activités coloniales de l'arsenal, bien des personnels de la Marine et leurs relations en tirent parti. À cet égard, certains fonctionnaires n'hésitent pas à profiter de leur position pour acquérir en quantité les différentes ressources que peuvent offrir les outremer. Le cas d'André Rivaud est en cela emblématique. L'« *inventaire chez lui* » réalisé en 1804 montre que cet « *employé au magasin des vivres de la Marine* » s'est largement servi dans les produits coloniaux grâce à son travail, d'une part, du fait de ses fréquents contacts avec les fournisseurs, d'autre part. À l'instar des négociants de Landerneau¹⁴⁷⁰, l'approvisionnement d'un arsenal, qu'il soit à Brest ou à Rochefort, semble ainsi être une « bonne affaire » pour nombre de fonctionnaires de la Marine puisque Rivaud stocke chez lui, en plus du cognac, « café », « chocolat », « poivre », « girofle », « tabac », « rhum », « bois des isles » ou encore des « indiennes de coton ». Cette profusion indique clairement qu'une partie de ces produits n'est pas seulement destinée à être consommée au foyer avec sa femme mais bien aussi à la revente aux soldats et aux marins.

S'il semble relativement facile de se procurer à terre, au port de Rochefort, des produits coloniaux, il doit en être tout autrement lorsqu'il s'agit de commercer à bord des navires. Il faut alors imaginer que les militaires, colons et autres voyageurs peuvent facilement accéder à leurs coffres, malles ou sacs et disposer de leurs appointements, soldes ou salaires en espèces sonnantes et trébuchantes, sans que la situation ne tourne au pugilat selon le profil des hommes impliqués et la nature du trafic dans lequel ils sont engagés. Toutefois, compte tenu de la modeste solde de la plupart des soldats et marins, beaucoup n'ont pas les moyens de se lancer dans une affaire pouvant s'avérer profitable, même lorsqu'il s'agit de troquer des cauris

1467PIQUART Agnès, « Le commerce des armes à Djibouti de 1888 à 1914 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 58, n° 213, 4^e trimestre 1971, p. 416.

1468MARIET Vincent, « Le cognac, un produit-symbole des mutations des sociétés de l'Atlantique aux mers de Chine (XIX^e-XX^e siècles) », *op. cit.*, p. 156.

1469BUTEL Paul, *op. cit.*, p. 254.

1470THOMIN Jean-Pierre, « "Nous partagerons le gâteau" : l'approvisionnement de l'arsenal de Brest, une bonne affaire pour le négoce landernéen (1670-1850) », dans LE MAO Caroline (dir.), *Les arsenaux de la Marine, du XVII^e siècle à nos jours*, Paris, SUP, 2021, p. 243.

en Afrique par exemple puisque les bénéfices reviennent exclusivement aux armateurs¹⁴⁷¹. Financer un premier apport en objets ou en espèces peut donc passer par le mécanisme du crédit, notamment pour les personnes ne pouvant se lancer seules dans ce genre de commerce.

En 1900, par exemple, ce sont les cultivateurs charentais qui sont sollicités par le ministre de la Marine Jean-Marie de Lanessan pour participer à « *l'œuvre de colonisation entreprise par la Société française des Nouvelles-Hébrides, qui se propose d'établir sur divers points de l'archipel néo-hébridais un certain nombre de jeunes colons agriculteurs* » pour « *hâter ainsi l'avènement de la domination française aux Nouvelles-Hébrides* »¹⁴⁷². Le but de cette entreprise est en effet de développer les intérêts français au nord-est de l'Australie en mettant en valeur les terres pour cultiver le coton, le cacao, le café mais aussi la noix de coco pour en tirer de l'huile dite « de coprah ». Il est cependant impossible de savoir si, parmi « *les sous-officiers et soldats des troupes coloniales* » de Rochefort rendus à leur ancien métier au terme de leur service, certains ont effectivement profité des « *avantages accordés aux émigrants* ». Si le transport gratuit, la concession de terres et l'ouverture d'un crédit à la Banque de l'Indochine pour « *mettre leur concession en valeur* » sont certainement utilisés honnêtement par certains, d'autres ont peut-être profité de ces largesses pour se lancer dans des opérations spéculatives ou dans des trafics entre la France et l'Asie-Pacifique. Du reste, cela interroge sur les capacités des personnes à se lancer dans des entreprises coloniales aussi lointaines, comme d'ailleurs sur l'existence de marchés parallèles susceptibles d'être intéressés par des produits coloniaux spécifiques. Seules des hypothèses sont autorisées en l'état actuel des recherches. Cependant, la multitude d'acteurs pouvant prendre part à ces commerces qui constituent pour beaucoup de contrevenants une activité d'appoint en plus d'une autre souvent légale permet d'imaginer la présence d'intermédiaires capables de procurer les produits d'outre-mer désirés, à l'instar des « syndicats de l'opium » au Tonkin capables de vendre la « noire idole » à bas prix en Occident en profitant du laxisme des élites coloniales et de la globalisation du trafic¹⁴⁷³.

Au sommet de la hiérarchie, les commentaires du ministre de la Marine et des Colonies concernant les volumes embarqués sur les navires indiquent que les personnes haut placées, à l'instar des simples citoyens, ne dédaignent pas pratiquer le commerce. Restant en partie toléré pour une bonne partie du XIX^e siècle, du fait notamment des nombreuses escales et aiguades effectuées sous les tropiques¹⁴⁷⁴, il fait l'objet de tentative de réglementation dès lors

1471 MAUSSON Pierre, *Hippolyte Verré, capitaine au long cours et armateur, Oleron 1828 – Nantes 1899*, Paris, Les Indes savantes, 2019, p. 57-59.

1472 SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N20 – DM n° 819 du 22 juin 1900.

1473 CLARÉ Thomas, « La contrebande de l'opium en Indochine. L'essor des "syndicats de l'opium" au Tonkin, fin XIX^e siècle-1940 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n° 49, 2019/1, p. 87.

1474 FOURNIER Lucien, *op. cit.*, p. 45.

que la pratique est considérée comme abusive à la suite d'un signalement. En 1795, il est ainsi rapporté qu'« à bord de tous les bâtiments chaque citoyen embarque un coffre » et qu'il est par conséquent nécessaire de « faire connaître un règlement à ce sujet » mais « avec justice et sans récrimination »¹⁴⁷⁵. Car ce serait effectivement pénaliser un trop grand nombre d'officiers qui profitent de leur fonction pour faire charger à bord des bâtiments qu'ils commandent de nombreux « coffres d'effets et d'eaux-de-vie », ces dernières étant très prisées aux colonies¹⁴⁷⁶.

En 1825, l'inventaire réalisé à l'occasion du décès du lieutenant de vaisseau Félix Sorrel¹⁴⁷⁷ démontre encore cette propension de certains officiers de marine à se faire commerçant durant leur longue carrière partagée entre la France et les colonies. En veillant à ne pas dépasser les bornes pour que l'indulgence des autorités continue à s'exercer, il est clair que la technique la plus couramment employée pour faire passer des produits coloniaux consiste à tricher au fil des ans sur les quantités embarquées au titre du fret personnel autorisé. Sorrel, « demeurant en cette ville de Rochefort, rue des Fonderies, n° 40 », possède ainsi dans sa maison, en plus de sa « montre en or » et de ses « cents volumes reliés d'ouvrages divers et soixante volumes brochés », « une console en bois d'acajou », « une petite table en acajou, à thé », « une table à jeu plaquée en bois des îles », « deux théières », « trois cafetières », « un sucrier », « un moulin à poivre », mais aussi « cinq cuillers à café » et « une cuiller à sucre », « le tout d'argent », sans compter les quantités de denrées consommables. Dans ses deux chambres se trouvent aussi « quatre matelas garni d'une cotonnade et d'une courtepointe d'indienne », « deux couvertures de coton », « deux rideaux croisés en coton », « deux commodes plaquées en acajou » ou encore « une table de nuit en bois des îles ». Même la domestique bénéficie de cette profusion d'effets puisque sont également prisés dans sa chambre « un matelas couvert de cotonnade », « une courtepointe d'indienne à fleurs », « des indiennes de coton », jusqu'au « rideau de porte en coton ».

Si jusque-là, cet inventaire peut être considéré comme relativement normal pour un officier de la Marine laissant une femme et trois enfants, la suite est plus étonnante. En effet, le sieur Sorrel, lorsqu'il décède, n'est que « commandant de la goélette l'Hirondelle [...] en Amérique ». Il est pourtant trouvé dans sa cave, à Rochefort, « une cinquantaine de bouteilles d'eaux-de-vie » et « une barrique cerclée en fer ». Les déclarations établies en bonne et due forme par le notaire sont par conséquent riches d'enseignement car elles montrent bien que

1475SHDMR, Majorité générale (Commission de la Marine et des Colonies), 1D2-1 – Lettre du 8 janvier 1795.

1476MARIET Vincent, « Le cognac, un produit-symbole des mutations des sociétés de l'Atlantique aux mers de Chine (XIX^e-XX^e siècles) », *op. cit.*, p. 158.

1477ADCM, Notaires (Rochefort-IV, notaire Ayraud), 3E87-2 – Inventaire après-décès d'Évariste Sébastien Félix Sorrel, daté du 1825.

beaucoup profitent de leur position entre la Marine et les Colonies pour se lancer dans les « affaires ». La veuve Sorrel déclare ainsi que « *différents objets [...] garnissent la métairie du domaine de Vouillay* », à Saint-Agnant, qui appartient à un certain « *Chateaubesnard, connu sous le nom de Dubigny* ». Et ce sont donc « onze fûts », « six tierçons » et « trois cuves » qui sont effectivement découverts chez ce propriétaire terrien et listés sur l'inventaire. Enfin, poussée plus loin, l'investigation menée par le notaire met au jour les « *effets mobiliers, créances, capitaux de rentes et divers immeubles situés dans la commune de Mortagne* » que possèdent la famille Sorrel. Ladite dame affirme alors, à l'occasion de ce « *présent inventaire sincère et véritable, n'avoir rien pris, ni détourné, ni vu, ni su qu'il n'ait été rien pris ni détourné par qui que ce soit, ce qu'elle affirme en son âme et conscience* ». Ce cas d'étude montre bien qu'un grand nombre de personnes profite des avantages offerts par le service colonial. L'échantillon des bénéficiaires semble d'ailleurs très large puisque dans ce même inventaire est cité le médecin de marine Jean-Baptiste Repey, marié depuis 1813 à l'une des filles Sorrel¹⁴⁷⁸. Originaire de Basse-Terre en Guadeloupe et coutumier des séjours aux Antilles jusqu'au milieu des années 1820, il ne fait aucun doute que Repey profitait aussi du « commerce » de Sorrel aux colonies.

À cet égard, les liens qui unissent Edmond Pelletreau, capitaine de frégate chevalier de la Légion d'honneur et Arsène Valette des Hermaux, ancien député¹⁴⁷⁹, illustrent parfaitement la force des réseaux d'intérêts entre les militaires, les politiciens, les négociants, les propriétaires et les fournisseurs. Ces deux hommes profitent vraisemblablement des activités et des connaissances de leurs frère et amis Nicolas Henry Pelletreau, avocat exerçant à Paris et François Bourdil, propriétaire demeurant à Bordeaux quai des Chartrons, pour pratiquer le commerce sous couvert de leurs fonctions respectives. En 1861, le notaire établi qu'en 1824, lors du mariage de Sophie Clémentine Gando avec le propriétaire Gédéon Henry Pelletreau, ce dernier apporte déjà pour la communauté de biens, « *en numéraire cinq mille francs et en denrées coloniales cinq mille francs* ». Il est en outre cité dans l'acte notarié le cultivateur Pierre Raffin, fils de Jean décédé en 1848, fournisseur et possesseur de produits exotiques...

Ces différents exemples montrent que la colonisation ouvre de nouveaux horizons à bien des hommes et leur famille, à différentes échelles et selon différentes mesures en fonction des périodes et des colonies touchées. Cette situation s'avère cependant difficile à changer pour les autorités ministérielles tant cette pratique, certes illégale, est ancrée dans les mœurs d'un bon nombre de personnes impliquées dans les activités de la Marine, et ce jusque dans la

1478 SARDET Michel, *op. cit.*, p. 94.

1479 ADCM, Notaires (Rochefort-I, notaire Allard), 3E21-387 – Inventaire après-décès de Gédéon Henry Pelletreau, daté du 14 février 1861.

capitale. Par son poids économique, elle offre de plus un complément de revenu sans aucun doute appréciable pour une grande partie des travailleurs gravitant autour des ports-arsenaux, remédiant en cela aux pertes d'argent de ces hommes confrontés aux fluctuations d'activités. Si certains entreprennent de profiter des colonies en montant leur propre affaire, la Marine n'est pas en reste pour récompenser ceux qui la servent. Bien en dehors des pratiques commerciales et du monde du négoce, l'esprit propre aux interventions coloniales du XIX^e siècle se retrouve dans le partage du butin obtenu, une pratique bien organisée et juridicisée à distinguer du pillage¹⁴⁸⁰. En 1893 par exemple, le paiement aux marsouins et bigors des « *parts de butin du Tonkin* » donne lieu de la part de sous-officiers et officiers oubliés à des pétitions « *apostillées par des membres du Parlement* », ces militaires ayant participé à la « *capture de butin* » estimant en effet avoir droit aux richesses saisies dans les outremer¹⁴⁸¹.

Ainsi, à tous les niveaux de la relation avec la Marine, les colonies s'avèrent profitables dans le sens où elles autorisent à améliorer d'une manière collective les conditions de vie des gens de mer, à faire adopter par les populations des nouveaux modes de consommation et une alimentation plus variée, à faire se lancer dans des entreprises d'enrichissement individuel les hommes les plus adroits ou les plus intrépides. Les possessions ultramarines offrant l'opportunité de faire du profit, se poser par conséquent la question de la promotion de la colonisation à Rochefort n'est pas inutile, tant une partie du monde de la Marine déploie d'évidents efforts pour que la ville-arsenal charentaise reste impliquée, par intérêt, dans la constitution de l'empire colonial.

C. La défense des intérêts du port-arsenal de Rochefort

En se focalisant sur les hommes qui défendent les intérêts du port-arsenal de Rochefort, il est possible de s'interroger sur le rôle que jouent les sociétés savantes et en particulier celles de géographie en tant qu'instruments de diffusion et de propagande de l'impérialisme français¹⁴⁸². Entre 1860 et 1900, l'idée « coloniste » puis « colonialiste »¹⁴⁸³ se diffuse d'abord dans les élites puis gagne progressivement l'opinion publique à partir des années 1880¹⁴⁸⁴. À Rochefort, les élites locales comptent ainsi sur la promotion de l'« idée coloniale » pour

1480 MONÉDIAIRE Guilhem, *Conquête coloniale et contexte des appropriations patrimoniales culturelles*.

L'exemple du Dahomey, mémoire de master d'anthropologie juridique et conflictualité, sous la dir. de Xavier Perrot, Université de Limoges, 2019, p. 37.

1481 SHDMR, *Troupes (Troupes de marine)*, 1N6 – DM n° 1484 et n° 1804 des 4 mars et 7 juin 1893.

1482 LEJEUNE Dominique, *Les sociétés de géographie en France et l'expansion coloniale au XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 1993.

1483 GIRARDET Raoul, *op. cit.*, p. 77-78.

1484 AGERON Charles-Robert, *France coloniale ou parti colonial ?*, Paris, PUF, Coll. « Pays d'outre-mer », 1978, p. 27.

sauvegarder les activités de l'arsenal et éventuellement développer le port de commerce, alors même que l'affairisme colonial ne cesse d'être dénoncé à Paris par les adversaires de la politique d'expansion ultramarine¹⁴⁸⁵.

S'intéresser de plus près à la Société de géographie de Rochefort (SGR) s'avère pertinent, dans le sens où cette association se place d'emblée dans l'horizon politique des républicains favorables à l'expansion coloniale¹⁴⁸⁶ et dans le sillage des amiraux du Second Empire. Elle offre de plus un panel d'observation large puisqu'elle est composée de toutes les catégories que la société cultivée de Rochefort peut compter dans le dernier tiers du XIX^e siècle. Les archives de la SGR permettent ainsi de mesurer, sous l'angle local, le pouvoir d'influence du « parti colonial », au prisme de son activité de groupe de pression. La lecture des registres des membres de l'association montre que l'élite de Rochefort se compose en effet à une écrasante majorité de « marins colonialistes » qui espèrent bien profiter d'une manière ou d'une autre des différentes entreprises de colonisation lancées entre 1879 et 1914.

D'emblée, il apparaît que parmi les adhérents, la place des négociants est faible. Et pour cause : Rochefort commerce peu voire pas du tout avec les colonies. Entre 1870 et 1900, aucune trace d'activité d'import-export entre la Charente et les colonies n'apparaît dans les rapports annuels de la chambre de commerce du port. De même, la rubrique quotidienne « mouvements du port », dans les *Tablettes des Deux-Charentes*, indique clairement que seuls des ports anglais, canadiens, espagnols et scandinaves commercent avec Rochefort¹⁴⁸⁷. Si la situation évolue quelque peu à la Belle Époque, vis-à-vis de l'Afrique notamment, il est clair qu'accroître les débouchés commerciaux ne fait pas partie des priorités rochefortaises¹⁴⁸⁸.

Si les intérêts locaux en faveur de l'expansion coloniale ne sont pas prioritairement économiques, ils sont en revanche indéniablement militaires et patriotiques. La composition des membres de cet important lieu de sociabilité des élites locales le prouve. Les officiers de la Marine et les fonctionnaires de l'État, qui se retrouvent au cœur du fonctionnement de l'arsenal, sont par conséquent, sur place, les premiers promoteurs et les relais de la politique coloniale du gouvernement dans la cité en proposant, entre 1879 et 1912, pas moins de 155 conférences publiques. Celles-ci traitent presque exclusivement de sujets dans lesquels Rochefort, de par son service colonial, se retrouve impliqué : les campagnes en Indochine et à Madagascar, les explorations en Afrique, le choix et la santé des troupes de Marine. D'autres

1485 GIRARDET Raoul, *op. cit.*, p. 99. Voir aussi à ce sujet BONIN Hubert, HODEIR Catherine et KLEIN Jean-François (dir.), *L'esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'empire*, *op. cit.*

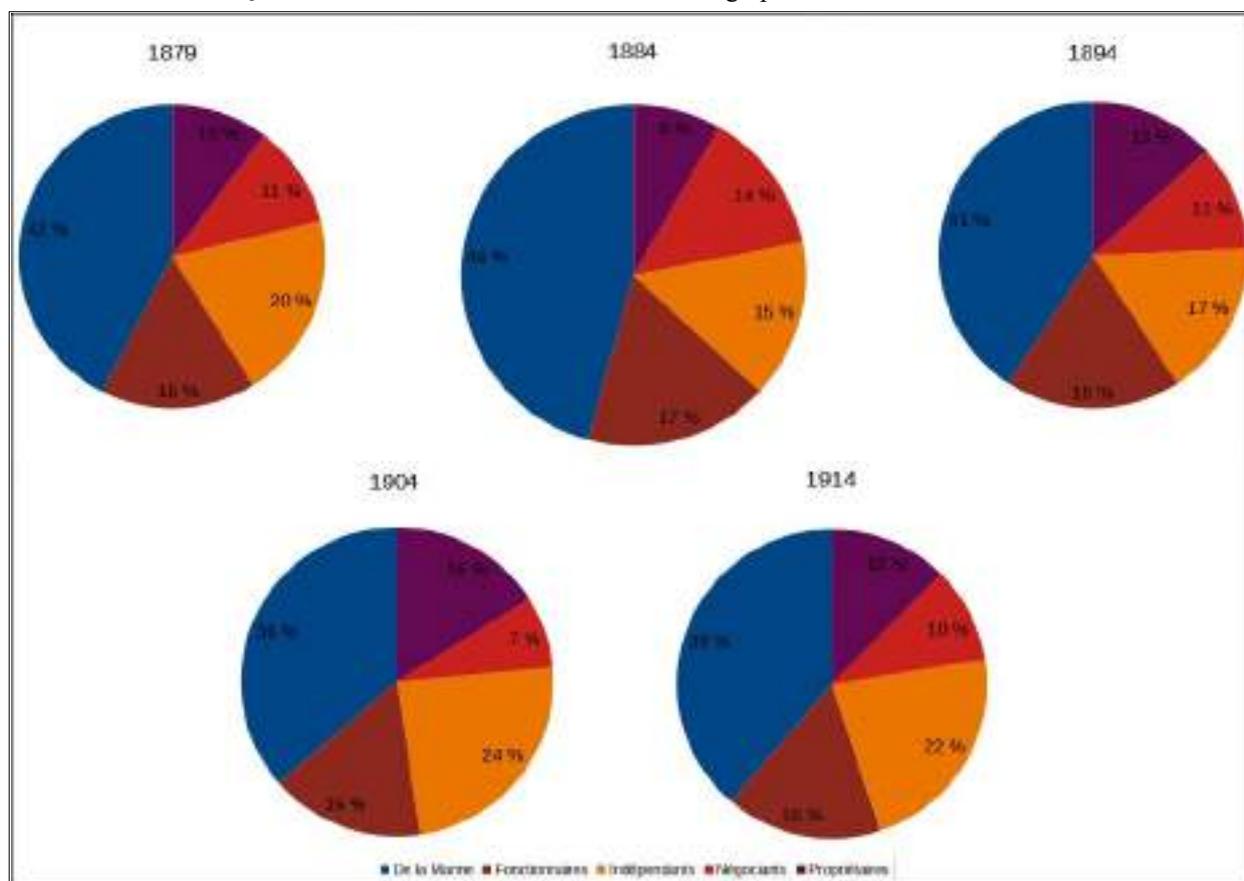
1486 DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 24.

1487 *Ibid.*, p. 25.

1488 La remarque est d'ailleurs valable pour tous les ports de guerre, où les négociants occupent une place marginale par rapport aux officiers de marine. L'étude du cas de Brest le confirme encore, d'après CLOÛTRE-QUÉRÉ Marie-Thérèse, *Brest et la mer, 1848-1874*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 1992.

en apparence davantage périphériques sont néanmoins liées à la question de la présence navale et impériale dans le monde : les retombées supposées de la construction du chemin de chemin de fer du Yunnan, le canal de Panama ou encore la colonisation de la Polynésie et des Nouvelles-Hébrides, photographies à l'appui¹⁴⁸⁹.

GRAPHIQUE 37 – Les adhérents de la Société de Géographie de Rochefort de 1879 à 1914.



Source : Registres des membres de la SGR dans DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 24.

À Rochefort, sur une trentaine d'années, 41 conférences sont consacrées à l'Indochine tandis que 37 d'entre elles portent sur le continent africain¹⁴⁹⁰, représentant respectivement 27 % et 24 % du total des allocutions. Si les questions qui animent l'élite rochefortaise sont d'abord d'ordre militaire et politique, celle des intérêts culturels et commerciaux français en Asie et en Afrique ne sont pas éludées, bien au contraire. Le débat tourne ainsi souvent autour des moyens de propagande pour soutenir les campagnes militaires, d'une part, pour favoriser les intérêts commerciaux de la France, d'autre part. Sorte de fief réservé sur lequel la Marine y reporte l'essentiel de ses espérances¹⁴⁹¹, l'Indochine autorise les Rochefortais à projeter à plus de 10 000 kilomètres de leur arsenal leurs rêves de grandeur que l'étroitesse de la

1489 *Ibid.*, p. 35.

1490 *Ibid.*, p. 36.

1491 GIRARDET Raoul, *op. cit.*, p. 33.

Charente ne leur permet alors plus de réaliser¹⁴⁹².

La tenue de conférences régulières par la SGR permet ainsi aux membres des cercles coloniaux des ports de guerre et de commerce, des places marchandes et de la capitale d'entrer en contact de manière régulière, tant à Rochefort que dans les autres cités. Les officiers de la Marine n'hésitent pas à aller prêcher la bonne parole coloniale, ici à Nantes en 1886 sur le Tonkin lors d'une exposition, là à Boulogne-sur-Mer en 1895 sur le Dahomey¹⁴⁹³. De ce point de vue, l'influence des activités coloniales de la Royale sur les hommes n'est pas le seul moteur expliquant leur engagement pour la « plus grande France » et leurs liens avec le « parti colonial ». En creusant plus profondément, il apparaît que les positions colonialistes rochefortaises prennent leur source dans les idées maçonniques, d'une part¹⁴⁹⁴, dans le courant idéologique du saint-simonisme, d'autre part¹⁴⁹⁵, et ce bien avant la création de la SGR. Il est donc nécessaire d'y revenir pour comprendre.

Implanté avec un succès certain en Aunis et Saintonge depuis la fin du XVII^e siècle¹⁴⁹⁶, la franc-maçonnerie s'épanouit particulièrement à Rochefort. Son statut de ville-port autorise en effet les passages, les échanges commerciaux et donc les circulations des idées, d'autant plus lorsque sont acceptées les personnes issues de la communauté protestante. Avant la Révolution, les francs-maçons de Rochefort circulent déjà entre la France et les colonies au gré des campagnes, à l'instar du major-général Henry McNamara, membre de la loge *La Parfaite Harmonie* et commandant de la station de l'Inde en 1789¹⁴⁹⁷. Dès 1793, les sentiments généreux de la franc-maçonnerie envers l'abolition de l'esclavage s'effacent derrière les intérêts coloniaux de la bourgeoisie portuaire¹⁴⁹⁸. Il faut dire qu'à Rochefort certains négociants comme Hèbre de Saint-Clément, lui-même franc-maçon, sont des négriers notoires qui ont gros à perdre dans leurs affaires antillaises, d'autant plus lorsque s'éternisent les troubles à Saint-Domingue. Si en 1804, faire le deuil de cette colonie s'impose, Hèbre de Saint-Clément ne perd pas pour autant de vue les opportunités que peut offrir la guerre dans les colonies. Au début du XIX^e siècle, alors qu'il est réélu maire, il favorise pour la loge le

1492 Pour une analyse comparative, lire KLEIN Jean-François, « La Société de géographie de Lyon : pour la Croix et la Soie ? (1873-1908) », dans SINGARAVÉLOU Pierre (dir.), *L'Empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation (XIX^e – XX^e siècle)*, Paris, Belin, Coll. « Mappemonde », 2008, p. 94-111.

1493 SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-152 – Lettre n°42 du 3 avril 1886 ; Troupes (Troupes de marine), 1N10 – DM n° 71 du 21 janvier 1895.

1494 DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 42. Voir aussi SAUNIER Éric (dir.), *La Franc-maçonnerie dans les colonies. De l'Atlantique à la mer de Chine (XVIII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Hémisphères Éditions, Coll. « Mers & Empires », 2022.

1495 EMERIT Marcel, « Le saint-simonisme dans les Charentes », *Le Mouvement social*, n° 88, juillet-septembre 1974, p. 104.

1496 MASGNAUD Francis, *Franc-maçonnerie et francs-maçons en Aunis et Saintonge sous l'Ancien Régime et la Révolution*, La Rochelle, Rumeur des Âges, 1989, p. 267.

1497 *Ibid.*, p. 169.

1498 *Ibid.*, p. 180.

recrutement de militaires mais aussi d'administrateurs, de fonctionnaires et d'employés¹⁴⁹⁹ qui s'attachent à défendre l'arsenal, dans leur intérêt, dans un Premier Empire qui protège la franc-maçonnerie.

Pour sa part, Éric Saunier montre qu'à la fin du XVIII^e siècle le fait maçonnique se diffuse en privilégiant le littoral, les ports coloniaux et qu'il parvient même à toucher des villes maritimes portuaires très modestes comme par exemple Marennes¹⁵⁰⁰. À la lumière des travaux de Thierry Sauzeau, il n'est cependant pas si surprenant de voir que des loges s'établissent en Seudre, puisque leurs membres entretiennent des liens directs avec les possessions ultramarines et tout particulièrement les riches îles des Antilles, d'où ils tirent leurs profits¹⁵⁰¹. Précocement implantée dans la région, la franc-maçonnerie s'enracine par la suite dans les ports au cours du XIX^e siècle et en premier lieu à La Rochelle et à Rochefort. L'importance de la franc-maçonnerie dans les villes portuaires, en particulier celles de l'Atlantique¹⁵⁰², est à mettre en perspective avec l'influence des membres des loges de l'Angleterre, d'une part, le poids des ports de commerce et notamment de Bordeaux, d'autre part.

Si la chute de Napoléon I^{er} renvoie à la discrétion les francs-maçons, ces derniers ne cessent pourtant de jouer un rôle politique actif au service des idées républicaines, à partir notamment de la révolution de 1830 jusqu'à celle de 1848¹⁵⁰³. Alors que sont relancées les expéditions coloniales vers l'Afrique et l'Asie-Pacifique, une loge maçonnique implantée à Rochefort depuis 1776 et appelée *L'Accord Parfait* est réveillée en l'année 1841 après avoir été frappée d'interdiction par la Monarchie de Juillet en 1832¹⁵⁰⁴. Elle ne cesse par la suite d'accroître ses effectifs pour devenir l'une des plus puissantes institutions de Rochefort à partir du Second Empire, et ce jusqu'au début du XX^e siècle. C'est au début de cette période faste, dans les années 1860, que les ministres de la Marine et des Colonies Chasseloup-Laubat puis Rigault de Genouilly, éminents francs-maçons installés l'un à Marennes, l'autre à Rochefort, les deux à Paris dans le cadre de leurs fonctions, jouent un rôle majeur dans

1499 *Ibid.*, p. 224.

1500 SAUNIER Éric, « Réseaux, Marine et sociabilité maçonnique », *Rochefort et la mer*, tome 34, 2018, p. 10-11.

1501 EVEN Pascal, « Le rôle des loges portuaires dans une province du littoral atlantique français : la Franc-maçonnerie charentaise au XVIII^e siècle », dans RÉVAUGER Cécile et SAUNIER Éric (dir.), *La Franc-maçonnerie dans les ports*, Bordeaux, PUB, Coll. « Monde Maçonnique », 2012, p. 76.

1502 SAUNIER Éric, « Les "gens de mer" et la vie maçonnique : une influence mal connue », dans RÉVAUGER Cécile et SAUNIER Éric (dir.), *La Franc-maçonnerie dans les ports*, Bordeaux, PUB, Coll. « Monde Maçonnique », 2012, p. 198.

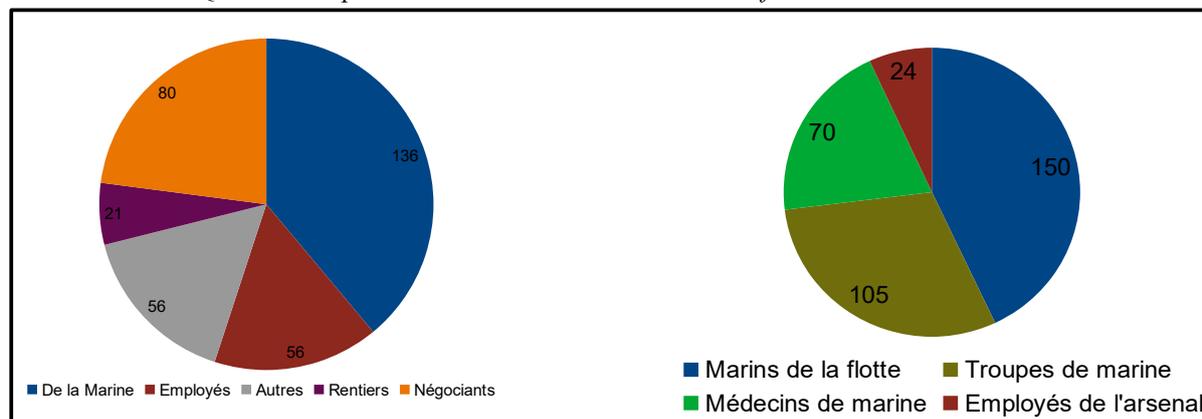
1503 GENDRE Claude, *La Franc-Maçonnerie, mère du colonialisme. Le cas du Vietnam*, Paris, L'Harmattan, 2011, p. 19.

1504 JACQUET Aurélie, *Rochefort et le renouveau de l'idée coloniale en France, le cas de la loge maçonnique "L'Accord Parfait", 1878-1904*, mémoire de maîtrise en Histoire contemporaine, sous la dir. de Laurent Vidal, Université de La Rochelle, 2001, p. 14.

l'expansion de la présence française dans le monde et en particulier en mer de Chine méridionale¹⁵⁰⁵. Ils s'attachent par conséquent à engager plus avant dans la politique coloniale de la France les loges maritimes implantées à Rochefort, Brest, Bordeaux, Marseille ou encore Toulon¹⁵⁰⁶.

Dans le Finistère comme en Charente, les « frères » marins et soldats se soucient singulièrement de l'action coloniale de la France, au même titre que les loges déjà installées dans les « vieilles » colonies. Un resserrement des liens intervient d'ailleurs en 1872, lorsqu'une structure organisée appelée « La Rencontre des Cinq Ports » est mise en place par les francs-maçons de chacune des loges de Brest, Toulon, Rochefort, Cherbourg et Brest¹⁵⁰⁷. Au cours de la deuxième moitié du XIX^e siècle et à la Belle Époque, une bonne partie de la franc-maçonnerie maritime assume par conséquent la promotion de la colonisation au travers des conquêtes coloniales et de l'administration, au nom d'un « projet civilisateur »¹⁵⁰⁸. L'idéologie coloniale se diffuse ainsi dans la société dès avant les années 1870 grâce à toute cette activité qui se situe alors au centre d'un réseau de plus en plus large de contacts, d'amitiés et d'influences¹⁵⁰⁹. À Rochefort, elle reçoit rapidement le soutien des élites civiles et militaires qui espèrent profiter de l'expansion coloniale en Asie pour replacer au centre du jeu de la Marine et de l'État leur « petite patrie » d'Aunis et de Saintonge. Ceci exposé, il est maintenant nécessaire d'expliquer pour quelles raisons et comment la franc-maçonnerie se retrouve tant impliquée dans la promotion de la colonisation depuis les bords de la Charente.

GRAPHIQUE 38 – Répartition des membres de *L'Accord Parfait* en fonction de leurs activités.



Source : Graphiques mis en perspective pour l'étude et tirés de JACQUET Aurélie, *Rochefort et le renouveau de l'idée coloniale en France, le cas de la loge maçonnique "L'Accord Parfait", 1878-1904*, op. cit., p. 29 et p. 31.

1505Ibid., p. 31.

1506MORLAT Patrice, « *Orients extrêmes* », *les loges coloniales du Grand Orient de France (1870-1940)*, Paris, Les Indes savantes, 2021, p. 11-12.

1507SAUNIER Éric, « Réseaux, Marine et sociabilité maçonnique », op. cit., p. 20.

1508GENDRE Claude, op. cit., p. 14.

1509GIRARDET Raoul, op. cit., p. 63.

Dès sa fondation par des professeurs du lycée de Rochefort, avec le soutien de l'état-major de la Marine, en 1879, la SGR peut compter sur le soutien des membres de *L'Accord Parfait* dont beaucoup deviennent à ce titre les adhérents les plus actifs de la société savante. Ce phénomène n'est pas particulier à la Troisième République puisque sous le Premier Empire déjà, en 1805, parmi les 15 membres et fondateurs de la Société des Belles-Lettres, Sciences et Arts de Rochefort 8 sont francs-maçons¹⁵¹⁰, dont le maire Hèbre de Saint-Clément. Dans tous les cas, dans les années 1880 et 1890, les membres de *L'Accord Parfait* sont les premiers acteurs de la SGR. Leur intérêt scientifique rejoint en effet leur soutien à la politique coloniale de Léon Gambetta et de Jules Ferry, tous deux francs-maçons. Étant engagés dans la lutte contre la pauvreté à Rochefort, les « frères » militaires et négociants, qui comptent pour 62 % des 349 membres de *L'Accord Parfait* dont Aurélie Jacquet a établi la profession¹⁵¹¹, espèrent ainsi que la relance de l'activité navale, militaire et coloniale de l'arsenal va rejaillir sur la vie économique de Rochefort, par l'intermédiaire notamment de son nouveau port de commerce.

Du fait de l'important engagement des marins des équipages de la Flotte et du 3^e RIM en Extrême-Orient depuis la fin des années 1850, les nombreux hommes qui comptent parmi les membres de la SGR et de *L'Accord Parfait* se rejoignent en constituant un groupe de pression dans le but de porter les doléances du port de Rochefort au Parlement par le truchement de la politique coloniale engagée par l'État français. De fait, l'Empire fait la liaison entre la « petite patrie » et la Nation. Un phénomène que l'on retrouve au XIX^e siècle dans de nombreuses villes de France¹⁵¹². Ardemment entretenue à Rochefort comme à Bordeaux, au Havre, à Lyon ou encore à Marseille depuis la fin du Second Empire, l'idée coloniale qui se mue en un « esprit impérial » sont l'une et l'autre mis au service d'authentiques forces de pression qui sont mises en mouvement dès lors que les négociants, d'une part, les officiers de la Marine, d'autre part, prennent conscience de leur pouvoir d'influence dans la politique¹⁵¹³. À ce propos, l'officier colonial, qu'il soit de la Marine ou de la Guerre, est certes combattant mais ne veut plus se cantonner à ce seul rôle : il se fait aussi tuteur, administrateur, bâtisseur, négociateur, si ce n'est pas négociant, et se donne pour mission d'arbitrer, de gérer, de rendre la justice, d'ouvrir des routes, de fonder des marchés, de créer de nouvelles sources de

1510 VAULTIER Jean-Bernard, *op. cit.*, p. 210.

1511 JACQUET Aurélie, *op. cit.*, p. 17.

1512 Renseignement communiqué par Jean-François Klein. Une réflexion qui fait suite à sa thèse, « *Soyeux en mer de Chine* ». *Stratégies des réseaux lyonnais en Extrême-Orient (1843-1906)*, *op. cit.* et au colloque international qu'il avait coorganisé avec Colette Zytnicki et Reine-Claude Grondin du programme de recherche et du colloque international « *Petites patries* », « *Plus grande France* » et « *Nation* ». *Une construction de la dialectique de l'État impérial ? (France XIX^e-XX^e siècles)* », les 20 et 21 mai 2008 à Toulouse-2-Le Mirail. Lire aussi son article : « Industrialiser l'Indochine (1898-1900) ? Entre "petite patrie" lyonnaise et réseaux à l'échelle du monde », *French Colonial History*, vol. 16, n° 132, 2017, p. 55-72.

1513 GIRARDET Raoul, *op. cit.*, p. 31.

richesses¹⁵¹⁴. Ce type social nouveau que représente l'officier colonial s'exprime, dans le cas de Rochefort, en premier lieu en Indochine.

Dès la création en 1868 de la première loge maçonnique du Grand Orient de France à Saïgon, appelée *Le Réveil de l'Orient*, les militaires et négociants membres de *L'Accord Parfait* obtiennent un jumelage avec elle¹⁵¹⁵. Cette action renforce par conséquent davantage les liens entre Rochefort, Paris, l'Indochine, d'autres loges maçonniques maritimes puis à partir des années 1870 avec les sociétés de géographie au fur et à mesure de leur création. Dans les années 1880, l'influence de la SGR s'étend jusqu'au Canada où ses membres réussissent à renouer un temps les liens avec les élites québécoises au travers du souvenir de la Nouvelle-France, tandis que dans l'empire, partout où les « frères » marins de *L'Accord Parfait* font escale, ils font connaître la SGR, comme à Cayenne, à Basse-Terre, à Hanoï ou encore à Nouméa, où les loges amies de celle de Rochefort se multiplient en conséquence¹⁵¹⁶.

Les circonstances locales particulières font ainsi de la ville-arsenal un bastion pro-colonial voire impérial jusqu'au point d'orgue de l'Exposition internationale, maritime et coloniale de 1898 puisque maîtres d'école, militaires, médecins et négociants, se faisant professeurs et conférenciers¹⁵¹⁷, se plaisent à faire découvrir l'empire colonial à la plus large partie de la population rochefortaise qui en attend par conséquent peut-être trop, au risque de la déception. Alors que la relance de la colonisation depuis 1881 et l'inauguration du troisième bassin à flot du port de commerce en 1890 suscite de grands espoirs, c'est précisément à la même période que les attaques contre l'arsenal de Rochefort se font les plus virulentes, au travers notamment des débats de la Jeune École. Alors qu'à la fin des années 1880, l'amiral Aube souhaite intégrer le port de guerre charentais dans son réseau de bases navales à travers le monde pour protéger les lignes maritimes et les colonies de la France, ses successeurs ne le suivent pas¹⁵¹⁸.

Si l'obtention, en 1893, du dragage de la Charente pour améliorer les trafics militaires et commerciaux est une première victoire¹⁵¹⁹, elle n'est cependant pas suffisante pour espérer

1514 *Ibid.*, p. 34.

1515 GENDRE Claude, *op. cit.*, p. 93-94 ; DUBREUIL Serge, « La Société de géographie de Rochefort : colonisation, marine et Franc-Maçonnerie », *Actes du Collège d'Histoire Maçonnique de l'Aunis et de la Saintonge*, n° 5, vol. 2, août 2006, p. 48.

1516 *Ibid.*

1517 SINGARAVÉLOU Pierre, *Professer l'empire. Les « sciences coloniales » en France sous la III^e République*, Paris, PUPS, Coll. « Histoire contemporaine », 2011, p. 235-237 et p. 249. Voir aussi CLAVAL Paul, « Réflexions sur la géographie de la découverte, la géographie coloniale et la géographie tropicale », dans SINGARAVÉLOU Pierre (dir.), *L'empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation (XIX^e-XX^e siècle)*, *op. cit.*, p. 18-19 sur, d'une part, la propagande, d'autre part, la mise en valeur par l'agriculture des colonies où se trouvent des sociétés largement rurales, en se fondant sur le modèle méditerranéen (prise en compte des sécheresses, des sols pierreux, des problèmes marécageux).

1518 Dès 1888, un an après le départ du gouvernement de l'amiral Aube, le rapporteur du budget de la Marine préconise la spécialisation et/ou la suppression de Rochefort, d'après NOFFICIAL Sébastien, *op. cit.*, p. 44-45 ; voir aussi MOTTE Martin, *op. cit.*, p. 462-467, concernant le « programme de 1900 » de Lanessan.

1519 JACQUET Aurélie, *op. cit.*, p. 34.

tirer profit des relations avec l'empire colonial encore en voie de constitution. À l'instar d'Eugène Roy-Bry cinq décennies plus tôt, Frédéric Roche prend alors le problème à bras le corps en défendant autant qu'il est possible le port-arsenal. En tant que président du tribunal de commerce, président de la loge *L'Accord Parfait* et président de la SGR, il profite de son élection en tant que maire pour mobiliser tout ce que Rochefort peut compter de marins, militaires et négociants coloniaux¹⁵²⁰. Il rappelle qu'au XVIII^e siècle déjà, son arrière-grand-père Georges Roche, franc-maçon établi aux Antilles, était un des plus ardents promoteurs des relations commerciales entre Rochefort et Saint-Domingue, où il meurt d'ailleurs en 1791 lors du premier soulèvement de l'île. La SGR, qui compte parmi ses membres 20 % des francs-maçons de *L'Accord Parfait* dont les plus éminents, se mobilise jusqu'au début de la Belle Époque.

De 1879 à 1904, la moitié des maires de la ville et un quart des conseillers municipaux ont ainsi une double appartenance à la loge et à la société savante. Aux côtés de Frédéric Roche se pressent ainsi des négociants, à l'image d'Émile Cordier, conseiller général et maire de Rochefort en 1865-1867, 1870-1871 puis de 1878 à 1881, président de la Chambre de Commerce mais aussi importateur pour l'arsenal de charbons provenant de l'Angleterre et du nord de la France. En ce qui concerne les militaires francs-maçons, Jean-Léopold Courcelle-Seneuil, qui a fait campagne en Extrême-Orient de 1886 à 1891, est certainement le plus actif lorsqu'il sert à l'état-major du port de guerre de Rochefort à son retour : il ne cesse en effet quinze années durant de défendre la cité charentaise en arguant de l'importante croissance du trafic et en conséquence de la nécessité de créer un port en eau-profonde à Énet, au bout de la presqu'île de Fouras, en face de l'île d'Aix, pour désenclaver l'activité commerciale rochefortaise et continuer son expansion économique¹⁵²¹. De son côté, la Chambre de Commerce fait appel dès 1890 à la municipalité de Cognac pour qu'elle plaide en la faveur du port de Rochefort à Paris, ce qu'elle fait promptement en insistant bien sur le fait « *qu'il assure les échanges commerciaux du Sud-Ouest de la France* » et que, plus largement, il concourt à faire diffuser les eaux-de-vie cognaçaises dans l'empire¹⁵²².

Pourtant, ni le soutien dans les années 1880 et 1890 de membres éminents de l'administration coloniale en Indochine tels que Charles de Myre de Vilers gouverneur de la Cochinchine de 1879 à 1883 puis résident-supérieur à Madagascar, le maire au long cours de Saïgon Jules Blancsubé¹⁵²³ ou des « africains » Joseph Gallieni et Pierre Savorgnan di Brazzà,

1520 DUBREUIL Serge, « La Société de géographie de Rochefort : colonisation, marine et Franc-Maçonnerie », *op. cit.*, p. 46.

1521 JACQUET Aurélie, *op. cit.*, p. 35.

1522 SHDMR, Commandement de la Marine (Dossiers d'affaires), 2A5-2 – « Pour le maintien du port de Rochefort. La ville de Cognac [...] », le 7 décembre 1890.

1523 VAULTIER Jean-Bernard, *op. cit.*, p. 567.

ce dernier utilisant des canots rochefortais¹⁵²⁴ ; ni l'intercession en la faveur de Rochefort d'Émile Combes et d'un des plus influents francs-maçons du gouvernement au tournant du XX^e siècle, Paul Doumer, gouverneur général de l'Indochine française de 1897 à 1902¹⁵²⁵, ne changent la donne. L'appel à Bordeaux, avec qui les liens rochefortais sont les plus forts et à la Société de géographie commerciale de ce port, dont est par ailleurs issue la SGR¹⁵²⁶, ne produit pas plus de résultat malgré l'intensification des échanges avec l'Afrique de l'Ouest et le Maghreb à partir de l'extrême fin du XIX^e siècle.

FIGURE 30 – « Le Colonial et le cognac » : publicité des Maumont fils & Morineau, 1908.



Source : Musées de la Ville de Cognac, Inv. 2004.12.1 – Sandy Hook, *Élixir cognaçais*.

Pendant une quinzaine d'années, l'entretien de relations régulières entre des membres de la SGR et de *L'Accord Parfait*, comme l'administrateur Jules Silvestre, le propriétaire et vice-consul de Hollande Lucien Rodanet et le médecin de la Marine Léon Ardouin avec Louis de

1524ANOM, Pierre Savorgnan de Brazza (Missions, 1875-1905), 16PA-II-3 – Correspondance avec des sociétés scientifiques ou commerciales, lettres de la Société de Géographie de Rochefort (1882-1905) ; SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-149 – Lettre n° 112 du 26 novembre 1883 ; voir aussi, avec illustrations, DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 36-37 et p. 40-41.

1525JACQUET Aurélie, *op. cit.*, p. 34.

1526LOZÈRE Christelle, *Bordeaux colonial, 1850-1940*, Bordeaux, Sud-Ouest, 2007, p. 33 et p. 49.

Chasseloup-Laubat, le fils du ministre de la Marine et des Colonies sous le Second Empire ou encore Ferdinand de Lesseps¹⁵²⁷, resté proche de la famille de l'ancien maire de Rochefort Roy-Bry et président de la Société de Géographie de Paris de 1881 à 1889, suscite bien des espoirs. Mais le déclin de l'activité de la ville-arsenal devient irrémédiable dès lors que la Marine reporte toute son attention sur Toulon, Brest et Cherbourg dans le courant des années 1890. Une perte de dynamisme intervient ainsi tant à la municipalité qu'à la SGR et à *L'Accord Parfait* dans les deux années précédant la crise de Fachoda¹⁵²⁸, lorsqu'il apparaît que les grands bâtiments de guerre désertent peu à peu l'arsenal de Rochefort pour ne laisser place qu'à la construction de sous-marins et de torpilleurs destinés en premier lieu à la défense des côtes de la France. Le déclin de la SGR et du groupe de pression colonial constitué à Rochefort suit donc tout logiquement celui du port militaire et la baisse des activités navales dues au déclassement progressif de l'arsenal. L'apparition d'un désintérêt pour le projet colonial dans la population rochefortaise, et ce même chez les négociants, est aussi lié aux très faibles répercussions de la colonisation sur l'activité économique du port de commerce, qui ne profite pas du rejaillissement de la mission coloniale de l'arsenal de Rochefort comme cela avait été espéré.

Pourtant, l'impulsion nécessaire est donnée dès les années 1840 et jusqu'en 1864 par Eugène Roy-Bry, négociant protestant, banquier et saint-simonien convaincu. Si ce dernier ne fait pas partie des francs-maçons¹⁵²⁹, il partage cependant avec eux les mêmes utopies sociales en consacrant sa vie à l'épanouissement de la population rochefortaise en comptant notamment sur l'expansion économique du port. Pour ce dessein, il ne perd pas de vue le grand projet saint-simonien de l'époque : faire l'union de l'Orient et de l'Occident en perçant si nécessaire les isthmes, d'une part, à Suez et, d'autre part, à Panama¹⁵³⁰. Dès 1830, les Saint-simoniens comptent en effet parmi les partisans les plus convaincus de l'expansion coloniale, étant favorables aux principes généraux d'une relance de la colonisation, productrice d'un surcroît de richesses¹⁵³¹. Ce sont par conséquent des entrepreneurs, industriels, banquiers, financiers, ingénieurs et polytechniciens qui se rejoignent progressivement dans une conception qui est celle de la disponibilité du globe, tel un jardin botanique qui attend que ses

1527 DUBREUIL Serge, « La Société de géographie de Rochefort : colonisation, marine et Franc-Maçonnerie », *op. cit.*, p. 48.

1528 VAULTIER Jean-Bernard, *op. cit.*, p. 574.

1529 PELLERIN Marina et VILLIERS Cécile, « Eugène Roy-Bry (1810-1864), un saint-simonien au pouvoir », *Actes du Collège d'Histoire Maçonnique de l'Aunis et de la Saintonge*, n° 5, vol. 2, août 2006, p. 33.

1530 EMERIT Marcel, *op. cit.*, p. 104.

1531 GIRADET Raoul, *op. cit.*, p. 40-41. Sur ce sujet, voir aussi KLEIN Jean-François, *op. cit.* ainsi que RÉGNIER Philippe « Le discours colonial des saint-simoniens : une utopie postrévolutionnaire française appliquée en terre d'islam (Égypte et Algérie) », dans LUIZARD Pierre-Jean (dir.), *Le choc colonial et l'islam*, Paris, La Découverte, 2006, p. 57-70.

parcelles de terres soient aménagées et mises en valeur afin d'en exploiter les ressources qui en résultent.

En Charente-Inférieure, les Saint-simoniens, attachés comme les Fourieristes à l'amélioration des conditions de vie des ouvriers, se rencontrent par conséquent dans les ports, là où règne une certaine activité industrielle dans la première moitié du XIX^e siècle : à La Rochelle et bien sûr à Rochefort. En 1831, le saint-simonisme paraît déjà bien implanté dans la ville-arsenal. Les sept adeptes de la doctrine prêchée par Prosper Enfantin qui y sont installés arrivent en effet à faire déplacer au théâtre à l'italienne, là où ils donnent leurs conférences, le sous-préfet, le maire, les conseillers municipaux, ainsi que tout ce que la ville peut compter de marins à terre, soldats en garnison, bourgeois rentiers et même prolétaires de l'arsenal¹⁵³². Parmi ces jeunes hommes se trouvent Nicolas Le Moyne et Jean Bayle, tous deux ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, anciens élèves de l'École polytechnique ayant choisi la spécialité Marine et correspondants réguliers de Michel Chevalier, le plus grand économiste saint-simonien du temps et l'artisan français du traité franco-britannique de libre-échange de 1860¹⁵³³. Avec l'aide de Lucien Arman¹⁵³⁴, ingénieur civil et futur fondateur des chantiers du même nom à Bordeaux ainsi que d'Eugène Roy-Bry, fils de Pierre Roy, ce dernier riche capitaine-armateur et propriétaire d'une maison de commerce à Rochefort mais originaire de Port-des-Barques¹⁵³⁵, ils parviennent à faire apprécier la doctrine de Saint-Simon dans le milieu des officiers de marine et de la bourgeoisie d'affaires protestante de la cité charentaise.

Accolant le nom de son oncle négociant à celui de son père, Roy-Bry pose dès le début des années 1830 les jalons du réseau bancaire de Rochefort dans le but de permettre la mobilisation des capitaux pour créer de nouvelles industries. Il enjoint aussi les particuliers à faire appel au crédit pour se lancer dans des entreprises, sans qu'elles soient forcément liées à la Marine. Pour ce faire, il participe en 1835 à la fondation de la Caisse d'Épargne locale puis s'implique dans la création de la chambre de commerce de la ville en 1843¹⁵³⁶. Dès 1844, il lance les projets qu'il juge indispensable pour sortir Rochefort de sa stagnation économique et les défend jusque dans les ministères. Le notable ne cesse ensuite pendant deux décennies de faire doter la ville d'infrastructures permettant un développement économique et industriel

1532 EMERIT Marcel, *op. cit.*, p. 98-99.

1533 Il est par ailleurs l'auteur de l'ouvrage de référence du saint-simonisme intitulé *Le système de la Méditerranée*, publié à Paris, en 1832, qui regroupe quatre grands articles issus du journal *Le Globe* qu'il dirige et qui portent en particulier sur la paix entre l'Orient et l'Occident. Voir à ce propos DEBRUNE Jérôme, « Le système de la Méditerranée de Michel Chevalier », *Confluences Méditerranée*, n° 36, 2001/1, p. 187.

1534 *Ibid.*, p. 100.

1535 PELLERIN Marina et VILLIERS Cécile, « Eugène Roy-Bry (1810-1864), un saint-simonien au pouvoir », *op. cit.*, p. 34.

1536 *Ibid.*

indépendant de l'arsenal, en disant que si « *l'arsenal fait vivre, le port doit enrichir* »¹⁵³⁷.

Dans les années 1840 et jusqu'au début du Second Empire, alors qu'il est de nouveau question de supprimer l'arsenal et donc l'emploi de plus de 2 000 ouvriers¹⁵³⁸, Roy-Bry s'attache à mobiliser toutes les énergies négociantes de la ville pour développer plus avant le port de commerce, en renforçant en premier lieu les relations avec les Britanniques. Progressivement, l'exportation de poteaux de mine, de vins, de liqueurs et d'eaux-de-vie en Angleterre s'accompagne de l'importation de quantités de plus en plus importantes de charbons anglais et gallois pour l'arsenal¹⁵³⁹. Mais l'horizon se doit d'être plus large et au lendemain de la guerre de Crimée, Roy-Bry, élu maire depuis 1852, obtient de Napoléon III¹⁵⁴⁰, lui-même sensible au saint-simonisme, l'agrandissement du port de commerce hors du site de la Cabane Carrée, à proximité du magasin aux vivres, au moyen de deux petits bassins à flot.

C'est qu'en étant en relation, de par l'activité de l'arsenal, avec le ministre de la Marine et des Colonies Chasseloup-Laubat, ce dernier étant aussi saint-simonien¹⁵⁴¹, Roy-Bry s'intéresse de près à la constitution de l'empire colonial et à la « mission civilisatrice » de la France, en particulier en Extrême-Orient et dans le Pacifique. La création du réseau télégraphique, d'une part, le raccordement au chemin de fer, d'autre part¹⁵⁴², notamment entre Paris, Bordeaux, Marseille et Toulon, doivent permettre à Rochefort de s'intégrer d'une manière pleine et entière non seulement à la toile que constituent les ports de guerre et de commerce tournés vers les colonies mais aussi à l'ensemble libre-échangiste plus vaste en train de se mettre en place à la suite du traité de 1860¹⁵⁴³. Enfin, ayant ses entrées à Paris, le premier magistrat de Rochefort est choisi par Ferdinand de Lesseps comme son commissaire au compte lorsque est créée en 1861 la Compagnie universelle pour le percement de l'isthme de Suez¹⁵⁴⁴. S'il espère certainement tirer profit de cette nomination pour le seul intérêt du port de commerce et de l'arsenal de Rochefort, sa mort soudaine en 1864 ne peut laisser que des suppositions.

Quoiqu'il en soit, dans un contexte de *Pax Britannica*, du fait de la montée en puissance de la bourgeoisie négociante, le développement progressif du port de commerce de Rochefort,

1537D'après les écrits de Pierre Guillemain, ami proche de Roy-Bry, cité dans *ibid.*, p. 35.

1538EMERIT Marcel, *op. cit.*, p. 103.

1539*ibid.*, p. 104.

1540PELLERIN Marina et VILLIERS Cécile, « Eugène Roy-Bry (1810-1864), un saint-simonien au pouvoir », *op. cit.*, p. 36.

1541GIRARDET Raoul, *op. cit.*, p. 49.

1542SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 107 et n° 108 des 25 et 26 juillet 1860 ; Inscription maritime (Commissaire général), 6P2-4 – Lettre « au sujet de l'établissement d'un système de communications électriques entre Bordeaux et l'embouchure [de la Charente] » en 1864 au bénéfice du commerce maritime, datée du 29 mai 1868.

1543Lire à ce propos TODD David, *L'identité économique de la France. Libre-échange et protectionnisme (1814-1851)*, Paris, Grasset, 2008.

1544EMERIT Marcel, *op. cit.*, p. 104.

en relation avec La Rochelle, Tonnay-Charente, Bordeaux et Nantes pour les plus importants, amène les nations étrangères à faire installer en Charente-Inférieure de nombreux consuls, vice-consuls et agents consulaires¹⁵⁴⁵. Le rôle que jouent les services consulaires dans la mondialisation qui commence à se dessiner à la fin de l'Ancien Régime et qui prend toute son ampleur au XIX^e siècle est important, dans le sens où ce fonctionnaire de l'État est toujours chargé de faire fructifier commerce et navigation mais aussi d'administrer les « nationaux » et de contribuer au rayonnement et à la puissance de la nation qui l'emploie¹⁵⁴⁶.

Sous la Restauration, la cité marchande rochelaise reçoit ainsi le gros des troupes consulaires, les consuls des États-Unis et des Pays-Bas se contentant par exemple de choisir comme agent de commerce à Rochefort la maison Pelletreau, ce dernier étant déjà en relation avec le riche armateur-négociant rochelais Paul Garesché qui est d'ailleurs nommé chancelier du consulat des États-Unis¹⁵⁴⁷. Seuls les consuls et vice-consuls d'Angleterre, d'Espagne et de Prusse s'installent directement à Rochefort¹⁵⁴⁸, le port étant très impliqué dans les trafics des charbons, des grains, des bois et des eaux-de-vie avec ces trois nations. La situation évolue à partir des années 1830 et jusqu'aux années 1860 lorsque les réseaux consulaires des pays cités, en plus de ceux du Danemark, de la Suède, de la Norvège ou encore de la Belgique, s'étendent à Rochefort même, à Tonnay-Charente, à Marennes, au Château-d'Oléron et à Saint-Martin-de-Ré, soit tous les ports charentais sollicités pour approvisionner l'arsenal et le service colonial ou qui accueillent des établissements et des troupes dépendant de la Marine. Et c'est bien là le problème.

Le port de Tonnay-Charente par exemple, s'il voit transiter des denrées et liquides envoyés aux colonies, principalement des eaux-de-vie de Cognac¹⁵⁴⁹, n'utilise en aucun cas pour son trafic le port de commerce de Rochefort. Ce dernier, qui se mue avant tout en un pôle de transit des marchandises par cabotage ou par voie ferrée à partir de la fin des années 1850, ne fait que recevoir les chargements d'eaux-de-vie commandés par la Marine pour ses différents services¹⁵⁵⁰. Les vapeurs français et anglais *Cognac* et *Dragon* sont particulièrement mis à contribution pour effectuer les navettes entre Tonnay-Charente et Liverpool, d'où ils ramènent

1545SHDMR, Inscription maritime (Chef d'administration / Commissaire général), 6P2-2 à 10 et 7P2-2 à 14 – Correspondances concernant l'obtention de l'exéquatur par les consuls et vice-consuls, de 1814 à 1909.

1546JESNÉ Fabrice, « Le service consulaire français, observatoire des mondialisations successives », *op. cit.*, p. 9.

1547SHDMR, Inscription maritime (Chef d'administration), 7P2-8 – Circulaires des 9 août 1816, 15 novembre 1818 et 12 septembre 1820.

1548SHDMR, Inscription maritime (Chef d'administration), 7P2-8 – Circulaires des 30 juin 1816, 31 mai 1817 et 30 décembre 1817.

1549DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 25.

1550SHDMR, Inscription maritime (Commissaire général), 7P2-14 – Lettres du 4 mai 1859, concernant « le patron Michel, commandant la gabare le *Saint-Antoine* arrivant de Cognac avec un chargement d'eau-de-vie [à] faire embarquer sur différents navires ».

la houille anglaise pour l'arsenal¹⁵⁵¹. Les produits exportés depuis Rochefort ne sont donc pas destinés au marché colonial mais uniquement à l'approvisionnement des troupes stationnées dans les colonies. Si une partie des navires armés au port de commerce dans la deuxième moitié du XIX^e siècle transportent aussi du vinaigre et des huiles, ces liquides sont là encore réservés au seul ravitaillement des garnisons coloniales¹⁵⁵² comme au Sénégal, en Guyane ou encore à Tahiti.

Au milieu des années 1880, l'envoi en Europe d'une grande mission japonaise chargée de visiter les arsenaux et port de commerce de Russie, d'Allemagne, d'Autriche, d'Italie et de France est de nature à susciter de grands espoirs dans les milieux bourgeois et négociants de Rochefort, membres de la SGR et de *L'Accord Parfait*, alors que la France jouit d'une « situation privilégiée » avec le Japon¹⁵⁵³, nation périphérique de l'empire français en Asie. Mais les Japonais se détournent vite du port de commerce car seul l'arsenal et les casernes des troupes de Marine les intéressent¹⁵⁵⁴. Enfin, qu'en est-il de la Chine, dont le marché fait rêver les industriels français ?¹⁵⁵⁵ L'intervention des troupes de Marine et des amiraux originaires de Rochefort dans l'Empire du Milieu à partir de la fin des années 1850¹⁵⁵⁶ est-elle de nature à ouvrir des perspectives commerciales profitables pour la cité charentaise comme le maire Roy-Bry l'appelle de ses vœux ? Aucune information n'atteste d'une quelconque initiative marchande privée entre Rochefort, Saigon et Shanghai, dans les domaines du thé, du riz ou à l'inverse des vins et des eaux-de-vie, alors que les équipages de la Flotte et les marsouins et bigors y séjournent de manière fixe ou passagère de 1857 à 1902.

Au milieu des années 1890, l'« Annamite » Jules Silvestre, un des membres les plus actifs de la SGR et proche de plusieurs « frères » de *L'Accord Parfait*, se fait bien « chasseur de tête » dans l'intérêt du port de Rochefort, en tentant de rallier par exemple à sa cause le futur diplomate en Chine et au Siam Raphaël Réau, diplômé en langues anglaise, russe et chinoise, attendu à Pékin une fois son service militaire terminé¹⁵⁵⁷. Mais leurs discussions sont vaines.

Enfin, un homme jusque-là discret vis-à-vis du sort du port de Rochefort s'engage

1551SHDMR, Inscription maritime (Commissaire général), 6P2-2 – Circulaire du 3 avril 1862 ; 6P2-10 – Circulaire du 19 juin 1866. Voir aussi, concernant la bi-activité houille/cognac tonnacoise, NORMAND Éric et SAUZEAU Thierry (dir.), *De Tonnay à Charente, histoire d'une porte maritime charentaise*, op. cit., p. 99.

1552DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, op. cit., p. 25.

1553SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-724 – DM n° 128 du 1^{er} mai 1884.

1554SHDMR, Troupes (Troupes de marine), 1N18 – DM n° 259 du 24 février 1899 ; 1N20 – DM n° 332 du 16 mars 1900.

1555Lire par exemple sur cette question DURAND Guy et KLEIN Jean-François, « Une impossible liaison ? Marseille et le commerce à la Chine, 1815-1860 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 57/1, 2010, p. 139-167.

1556BRUYÈRE-OSTELLS Walter, « Les troupes de Marine dans la Seconde Guerre de l'opium, 1856-1860 », op. cit., p. 36-39 et p. 42-43.

1557MARCHAT Philippe, *Raphaël Réau. Des Charentes à l'Orient. Correspondance (1881-1894)*, Saintes, Le Croît vif, Coll. « Témoignages », 2016, p. 322.

activement dans la défense des intérêts de la ville-arsenal au début du XX^e siècle : Pierre Loti. Après avoir assisté à la prise de Pékin en 1900 puis voyagé au Cambodge, aux Indes et en Perse, il organise dans sa maison en 1903, à la suite de son retour à Rochefort, sa première et plus grosse fête « chinoise ». Y sont invités et présents le contre-amiral Boué de Lapeyrère, les préfets maritime et du département, toute la société bourgeoise militaire et négociante de la cité et surtout, des attachés à la légation chinoise de Paris¹⁵⁵⁸. Mais les retombées sont faibles pour ne pas dire nulles. En 1910, « *M. le capitaine de vaisseau Julien Viaud quitte la Marine, après 42 ans de service, 10 ans à la mer et 3 campagnes de guerre : de France, du Tonkin, de Chine* »¹⁵⁵⁹. Alors que le port de guerre de Rochefort est fortement menacé de suppression pure et simple depuis 1908, son matériel devant être envoyé à Bizerte si ce n'est pas carrément « *transporter Rochefort à Bizerte* »¹⁵⁶⁰, l'horizon asiatique s'éloigne indéniablement pour laisser place, dans le sillage de la campagne du Maroc, à des relations avec les possessions d'Afrique plus proches.

Cette dernière remarque, après avoir présenté les différents acteurs et institutions œuvrant à l'expansion économique de la ville de Rochefort-sur-Mer, amène à s'interroger sur l'impact que produit sur l'activité du port de commerce la débauche de moyens idéologiques, humains et matériels déployés sur les bords de la Charente durant les trois quarts de siècle précédant la Première Guerre mondiale. Il convient par conséquent de voir dans quelle mesure la mission coloniale donnée à la Marine entraîne le développement portuaire et si ce dernier permet à la cité charentaise de s'intégrer effectivement dans les flux du commerce maritime international, d'une part, dans les échanges économiques avec les outremer, d'autre part. Au tournant du XX^e siècle, alors que tend à s'achever l'expansion impériale française en Asie et en Afrique et que Rochefort est intégré dans le plan Freycinet depuis 1879 pour agrandir et moderniser ses installations portuaires, un certain effet d'entraînement s'exerce sur le port.

3. L'empire colonial, matrice du décollage économique de Rochefort ?

A. Le développement du port de commerce de Rochefort

En 1775, l'arrêt du conseil d'État du 22 décembre autorise les négociants de Rochefort à « *faire directement par le port de cette ville le commerce des îles et colonies* »¹⁵⁶¹. Cette décision royale permet à la bourgeoisie locale de ne plus dépendre des marchands rochelais et bordelais et de prendre son autonomie à partir de la fin du XVIII^e siècle. Celle-ci ne fait plus

1558 MAUBERGER Gaston, *op. cit.*, p. 22-23.

1559 *Ibid.*, p. 64.

1560 *Ibid.*, p. 53 et p. 103.

1561 Arrêt du conseil d'État du 22 décembre 1775, cité dans MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 333.

de doute lorsqu'en 1843, une chambre de commerce est implantée à Rochefort, comme on l'a vu précédemment. En Saintonge, profitant des marchés passés avec le ministère de la Marine et des Colonies, les ports de Rochefort et de Tonnay-Charente renouent avec le commerce international dès la fin des guerres de la Révolution et de l'Empire. Il importe par conséquent de s'intéresser aux structures et aux trafics de la ville-arsenal, afin d'apprécier globalement l'impact du service colonial sur le développement économique du port de commerce. Au regard de l'importance prise par le cabotage fluviomaritime, cette observation est d'autant plus nécessaire à réaliser pour voir à quel point l'arrivée du chemin de fer, au milieu du Second Empire, met hors-jeu la Charente.

FIGURE 31 – Flottille du commerce au mouillage devant la « Cabane Carrée », 1851.



Source : MDLR, 4FI-998 – « Rochefort et ses environs. Le port marchand », lithographie de Charles Mercereau.

Ainsi, dans la première moitié du XIX^e siècle, malgré des trafics relativement importants avec les pays du nord de l'Europe, l'Angleterre, l'Espagne et les États-Unis, le port de commerce et ses infrastructures n'intéressent pas particulièrement les peintres de l'époque, obnubilés par la présence singulière au bord d'un si petit fleuve de l'arsenal, ses installations militaro-industrielles, son grand hôpital maritime, sa main-d'œuvre issue du bagne. Il faut ainsi attendre la fin de la Deuxième République pour qu'un graveur-lithographe rochefortais comme Charles Mercereau, proche des milieux parisiens, se mette à représenter le site

portuaire marchand, à l'époque du développement de son activité sous la houlette de Roy-Bry, maire de Rochefort de 1851 à 1864¹⁵⁶². Ne s'intéresser qu'aux mouvements de l'arsenal, c'est de fait négliger les trafics des blés du Sud-Ouest, des pierres de Crazannes, des charbons de la Loire, des eaux-de-vie des Charentes transportées jusqu'à Shanghai¹⁵⁶³, sans oublier les nombreux chantiers de petite construction navale des « villages de pierres et d'eau » comme Saint-Savinien, Port-d'Envaux, Taillebourg, Chaniers, Dompierre ; tous ces ports de rivière étant indispensables pour assurer la navigation sur la Charente jusqu'au début du XX^e siècle.

Le site qui peut être qualifié de « port marchand de la Cabane Carrée », en amont de l'arsenal, s'avère par conséquent le mieux aménagé à partir des années 1820 : cale de construction, gril de carénage, quai maçonné incliné équipé de douze appontements vers 1860, se partagent l'espace de cette partie de la Charente en forme de croissant de lune avec le magasin à bois des Leps et les entrepôts des négociants, la famille Pelletreau en possédant trois en 1818 dont le plus grand de tous¹⁵⁶⁴. En plus de ces installations, la rive droite de la Charente est occupée par plusieurs petits chantiers navals posés à même la berge, jusqu'à ce que toute la longueur du site soit empierrée puis maçonnée. Si l'absence de données statistiques empêche d'apprécier d'une manière distincte l'importance entre les deux sites, le « chenal aux vivres » agrandi de deux bassins, d'une part, la Cabane Carrée avec son long quai aménagé, d'autre part, il semble cependant qu'un partage des tâches s'est naturellement dégagé au fil du temps par rapport au tonnage des navires. Les petits bateaux accostent ainsi en face du magasin des subsistances, au « quai aux vivres », ce dernier ayant pour fonction d'aider au déchargement et à l'approvisionnement immédiat en denrées de la ville, de l'arsenal, des casernes et de l'hôpital, tandis que les plus gros navires se rendent au quai de la Cabane Carrée, site principal de rupture de charge, de réparation, d'entretien et d'entrepôt des matières et des pondéreux.

Toutefois, le port de la Cabane Carrée, aménagé par la force des choses à l'extérieur des remparts de la ville-arsenal, ne ravit jamais au « chenal aux vivres » et à ses deux bassins le titre de « port marchand » ou « port de commerce » puisque sur les plans représentant la ville et les emplacements portuaires de Rochefort en 1851, 1874 et 1889 [ANNEXES 21, 22 et 23], la Cabane Carrée n'est jamais identifiée en tant que site portuaire unique s'adonnant au trafic commercial. Seul l'aménagement du large bassin à flot n° 3, où sont ensuite installés les

1562JULIEN-LABRUYÈRE François (dir.), *op. cit.*, p. 1165.

1563MARIET Vincent, « Le cognac, un produit-symbole des mutations des sociétés de l'Atlantique aux mers de Chine (XIX^e-XX^e siècles) », *op. cit.*, p. 161.

1564Voir le « Plan d'une partie du port de la Cabane Carrée, en 1818 », aux n° 8, n° 10 et n° 13 d'après la légende, dans MOISDON Pascale, « Les ports de Rochefort », *L'inventaire du patrimoine culturel – Poitou-Charentes* [En ligne], mis en ligne le 26 juillet 2017, consulté le 22 décembre 2021. URL : <https://inventaire.poitou-charentes.fr/operations/vallee-de-la-charente/323-decouvertes/1044-les-ports-de-rochefort>.

Magasins généraux de la Chambre de Commerce, font intégrer la Cabane Carrée au sein du « grand » port de commerce de Rochefort à partir de l'année 1890. Située à proximité immédiate de Rochefort par la voie d'eau, cette excroissance portuaire demeure effectivement en bonne position, pendant la majeure partie du XIX^e siècle, pour assurer, sur l'axe de transport fluviomaritime charentais, à la place du port de Tonnay-Charente, la fonction de point de rupture de charge mais aussi de transbordement pour les caboteurs provenant de la mer des Pertuis et pour les gabares arrivant de l'amont, d'Angoulême, de Cognac et de Saintes.

L'opérationnalité des installations portuaires va cependant bien au-delà des deux sites marchands de la cité puisqu'en 1869, par exemple, des animaux, bétail et chevaux sont encore débarqués et embarqués dans l'arsenal, au chenal de la Cloche¹⁵⁶⁵, là où se trouvaient au XVIII^e siècle les magasins des négociants échangeant avec les colonies¹⁵⁶⁶. C'est d'ailleurs dans ce même chenal, au sein du port militaire, que Louis Garneray représente en 1823 un navire marchand des États-Unis d'Amérique¹⁵⁶⁷. L'avant-port donnant directement sur la rade des Vaisseaux, en face de l'île d'Aix, est également mis à contribution, en particulier le site de Port-des-Barques où se trouvent des magasins pour l'approvisionnement de l'arsenal et une jetée pouvant abriter une partie de la batellerie à l'« âge d'or de la voie fluviale », avant 1850¹⁵⁶⁸. Il faut enfin intégrer à ce tableau les nombreuses allèges et gabares des quartiers maritimes de Ré, d'Oléron, de Saintes et de Marennes, outils flottants nécessaires au soutien des activités commerciales malgré la modernisation des installations, à l'image des gabares de Gironde parfois gréées « *en sloop* » qui circulent entre Bordeaux et Pauillac par exemple¹⁵⁶⁹.

Si de prime abord, l'arrêt de 1775 ne modifie pas la physionomie portuaire ni ne provoque un développement spectaculaire des installations jusqu'au début de la Restauration, malgré tous les avantages que Rochefort pouvait tirer du droit de commercer avec les colonies¹⁵⁷⁰, la mention « port marchand » apparaît néanmoins sur un plan levé en 1811, au niveau du « magasin aux vivres » [ANNEXE 20]. Si l'activité commerciale s'élargit sans aucun doute le long de la « Route de la Cabane Carrée », cette dernière demeure finalement ni plus ni moins qu'une grande annexe du « chenal aux vivres » abrité derrière les remparts de la ville-arsenal.

1565SHDMR, Inscription maritime (Commissaire général), 6P2-4 – DT n° 1007 du 29 juin 1869.

1566MOISDON Pascale, « Les ports de Rochefort », *op. cit.*

1567Cf. chapitre IV, figure 16, p. 239.

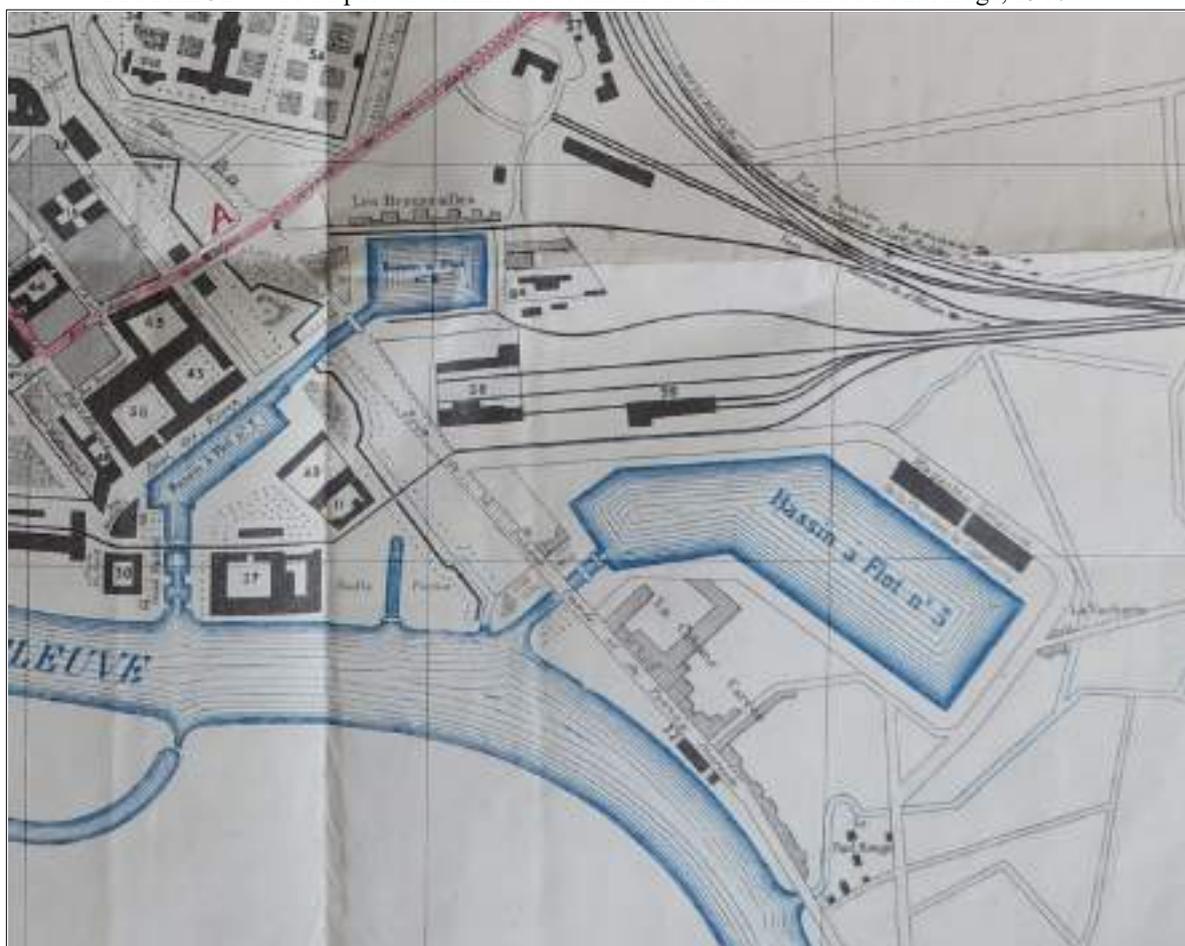
1568COMBES Jean (dir.), *Histoire du Poitou et des Pays charentais*, Clermont-Ferrand, Éditions Gérard

Tisserand, Coll. « Histoire des régions françaises », 2001, p. 407.

1569BEAUDOUIN François, *op. cit.*, p. 197-200.

1570MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 334.

FIGURE 32 – Vue du port de commerce s'étendant des Broussailles au Pont-Rouge, 1910.



Source : ADCM, 2O-2065 – Extrait d'un plan de la ville de Rochefort-sur-Mer.

Un plan de la ville daté de 1910 permet d'observer l'ensemble du site fluvio-portuaire pouvant être qualifié de « port de commerce ». Au niveau du « quai des vivres », le premier bassin à flot, creusé en 1857, illustre la continuité avec le XVIII^e siècle. Il s'agit en effet simplement du « chenal aux vivres » originel, élargi et aménagé en dur afin d'améliorer les conditions de transbordement devant le magasin aux vivres, lui-même contigu aux deux casernes d'infanterie et d'artillerie de marine. Relié par un autre chenal, inauguré en 1869, le deuxième bassin témoigne de la révolution des transports. Encadré par les deux premières gares de chemin de fer – la gare des marchandises aux « Broussailles » dépendant de la gare de la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans pour les passagers – le bassin à flot n° 2, confronté à l'augmentation du trafic et à l'accroissement de la taille des navires à vapeur, s'avère vite insuffisant pour permettre à la ville de continuer son développement économique. Le plan national de construction de chemins de fer et d'installations portuaires lancé par le ministre des Travaux publics Charles de Freycinet à partir de 1879 permet ainsi à Rochefort de se doter d'un troisième bassin à proximité du site de la Cabane Carrée. Inauguré en 1890, le bassin à flot n° 3 rend obsolète l'ancien port marchand constitué d'un seul quai, de fait de

plus en plus déserté puis totalement abandonné peu avant le premier conflit mondial. Autour du bassin à flot, les aménagements portuaires effectués et l'outillage à vapeur et électrique installé autorisent l'accueil des plus grands navires de commerce qui approvisionnaient la ville.

Dès le XVIII^e siècle, il apparaît que les échanges avec les colonies contribuent à ancrer toujours plus le port de commerce en amont de la Charente, en direction de Tonnay-Charente alors qu'ailleurs, à Pauillac au nord de Bordeaux ou à Saint-Nazaire en aval de Nantes par exemple, les installations sont avancées vers l'océan. À Brest, sous le Second Empire, le port de commerce est gagné directement sur la mer sur ordre de Napoléon III, les marchands passant ainsi du quai de Recouvrance à l'arsenal, sur la Penfeld, à l'anse de Porstrein¹⁵⁷¹. Ce qui n'est pas le cas à Rochefort, le port étant trop peu important pour que l'État finance un avant-port sur le littoral, surtout à proximité d'une cité commerçante comme La Rochelle.

Sur les bords de la Charente, en particulier à partir des premières années de la Troisième République, les changements interviennent du fait de l'importance prise par les trafics pondéreux et, d'après le représentant de Rochefort au conseil général de la Charente-Inférieure en 1877, du « *développement considérable qu'ont pris dans ce port [...] les importations de houille, de bois de toutes sortes, des merrains, des fers et l'importance des expéditions à la sortie* »¹⁵⁷². Pendant longtemps, vivifié par le trafic avec les colonies, le commerce extérieur de Rochefort ne cesse de croître jusqu'en 1898, l'année de son apogée, avant de chuter inexorablement¹⁵⁷³. Enfin, sous l'angle militaire, il suffit d'observer les ports de commerce de Toulon et de Brest sur l'ensemble du XIX^e siècle pour s'apercevoir que la présence d'arsenaux, de par leur monolithisme, contribuent à empêcher le développement de trafics portuaires. Le port de Toulon pâtit en effet de la croissance de son arsenal et de la concentration du trafic maritime sur Marseille tandis que de son côté, le port de Brest ne réussit pas à s'imposer dans un environnement contrôlé par la Marine¹⁵⁷⁴.

Ainsi, le port de commerce de Rochefort, s'il ne naît certes pas seulement suite à l'arrêt de 1775, ne cesse de se nourrir de l'approvisionnement de l'arsenal et des trafics sur la Charente, comme ensuite de la mise en place des échanges par voie ferrée avec Bordeaux en particulier. Si à l'instar des autres ports de commerce français, les installations portuaires de Rochefort restent très modestes jusqu'au premier quart du XIX^e siècle, l'intensification des échanges avec les colonies, parallèlement à la mise en connexion du monde dans un contexte de paix

1571 LE GALLO Yves, *op. cit.*, p. 254-256 ; BOULAIRE Alain et LE BIHAN René, *Brest, histoire et géographie contemporaine*, Plomelin, Éditions Palantines, 2004, p. 92-93.

1572 BOUTIN René-Jean, « Les anciens ports de commerce de Rochefort, 1792-1904 », *Roccafertis*, 2^e série, tome IV, n^o 13, 1984, p. 585.

1573 DUPRAT Georges-Louis, *op. cit.*, p. 118.

1574 MARNOT Bruno, « Les ports français et la mondialisation au XIX^e siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux », *Monde(s)*, n^o 6, 2014/2, p. 207 et p. 211.

entre grandes puissances européennes, stimule le développement de son port de commerce qui, peu à peu, s'intègre aux flux issus des empires coloniaux, établis à l'échelle du monde.

B. La Marine et les Colonies, les activités et les trafics

La modernisation des infrastructures contribue au développement de l'activité portuaire de Rochefort. Ainsi, dès le Second Empire, les élus consulaires de la Chambre de Commerce, en concertation avec les autorités militaires locales, demande que soient favorisées les opérations de réparation et de désarmement sur les bords de la Charente, dans le but de procurer un revenu aux différents ouvriers de l'arsenal lors des faibles périodes d'activité du port militaire. En 1862, les chantiers espèrent ainsi capter des navires venant tant des mers de Chine que du port de Bordeaux, ceux-ci devant être amarrés, d'une part, à Soubise, d'autre part, « *au-dessus de la Cabane Carrée* »¹⁵⁷⁵. Cette nouvelle activité semble se poursuivre puisque lors de la période creuse des années 1870, sans que ne soit connues précisément l'origine et la nature des navires pris en charge, les bateaux à vapeur désarmés sont amarrés dans les deux petits bassins à flot du nouveau port de commerce créé de 1857 à 1869. Pour compenser la baisse du nombre d'armements à l'arsenal, les activités de désarmement prennent ainsi de l'importance dans la vie portuaire de la cité. En 1876, ce sont par exemple « *chaque mois [...] plus de deux cents navires* » de tous types qui remontent la Charente¹⁵⁷⁶. Ces chiffres issus des registres de la douane sont d'ailleurs conformes à ceux trouvés dans les registres de l'Inscription maritime.

En effet, chaque « état par lettres alphabétiques des bâtiments désarmés à Rochefort pendant l'année » écoulee offre l'occasion d'étudier cette situation, seulement pour la Belle Époque cependant¹⁵⁷⁷. De 1898 à 1902, 42 navires à voiles et/ou à vapeur sont ainsi désarmés sur les bords de la Charente, soit un à deux navires par mois. Dix ans plus tard, au plus fort de la campagne du Maroc, en 1912 et 1913, ce sont 11 navires, tous à vapeur, qui passent entre les mains des ouvriers du port. Entre 1910 et 1914, par exemple, 14 bâtiments jaugeant en moyenne 1 990 tonneaux viennent désarmer à Rochefort, où ils sont carénés et entretenus. Outre les gros porteurs hauturiers à voiles ou à vapeur effectuant des rotations annuelles entre Rochefort et les États-Unis, d'une part, l'Australie *via* Madagascar, d'autre part¹⁵⁷⁸, des

1575SHDMR, Majorité générale (Désarmements), 1D5-7 – Lettres du 11 juin 1862 et du 20 juillet 1865.

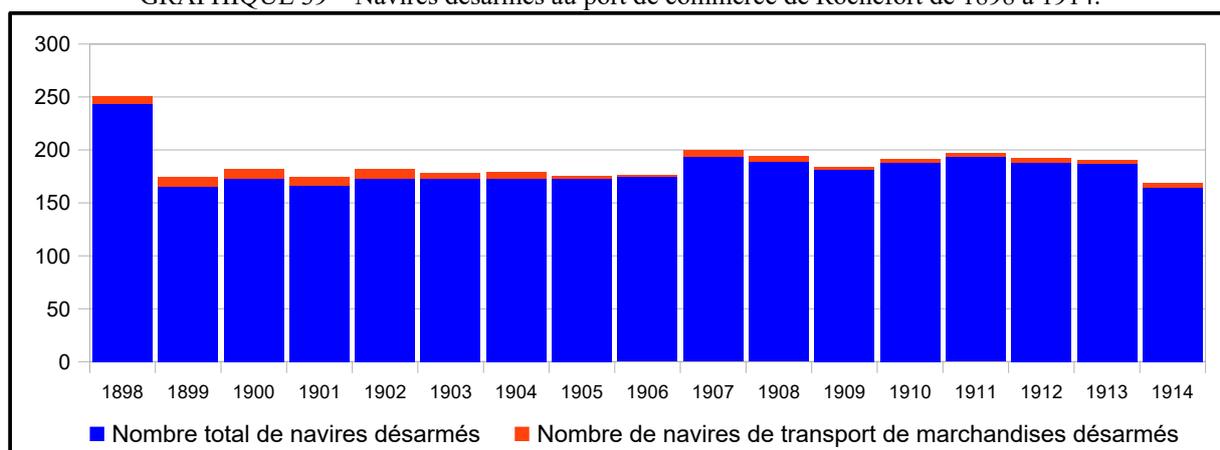
1576SHDMR, Majorité générale (Désarmements), 1D5-7 – Rapport du 3 novembre 1876.

1577SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-82 à 97 – « État par lettres alphabétiques des bâtiments désarmés à Rochefort pendant l'année », de 1898 à 1914.

1578SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-93 – « Armement au long-cours [...]. Le vapeur *Longwy* », désarmé à Rochefort le 10 janvier 1910 ; 7P8-94 – « Armement au long-cours [...]. Le 3 mâts *Crillon* », désarmé à Rochefort le 25 juin 1911 ; ou encore 7P8-94 et 96 – « Armement au cabotage international [...]. Le vapeur *Ville-de-Rochefort* », désarmé à Rochefort les 2 mars 1911 et 11 mars 1913.

vapeurs plus petits faisant l’aller-retour entre la métropole et l’Algérie ou le Sénégal comme les *Vigilant* et *Hendaye* utilisent également les infrastructures du port de commerce charentais¹⁵⁷⁹. La plupart du temps toutefois, ce sont chaloupes, canots, gabares et surtout chalutiers revenant de Terre-Neuve, d’Islande ou des eaux françaises qui profitent des infrastructures du grand bassin à flot. En effet, entièrement équipé, relié au chemin de fer, il offre un service efficace d’armement et de désarmement pour ces petits navires provenant de France ou d’ailleurs. Ils forment de fait – et de loin – le plus fort effectif de bâtiments désarmés au port de commerce.

GRAPHIQUE 39 – Navires désarmés au port de commerce de Rochefort de 1898 à 1914.



Source : SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-82 à 97.

À la fin du XIX^e siècle, l’évolution du nombre de désarmements met en lumière la conjoncture originale à laquelle est confrontée l’activité portuaire de la ville-arsenal. Si la révolution de la propulsion à vapeur permet à Rochefort d’élargir ses horizons commerciaux, elle provoque aussi la baisse du trafic fluvial. En effet, le rapprochement des données disponibles avec celles du fret ferroviaire montre que dès les années 1880, alors qu’est creusé le troisième et dernier bassin à flot du port de commerce, le transport de produits au moyen du chemin de fer est largement préféré, par la Marine, à celui effectué par le fleuve charentais.

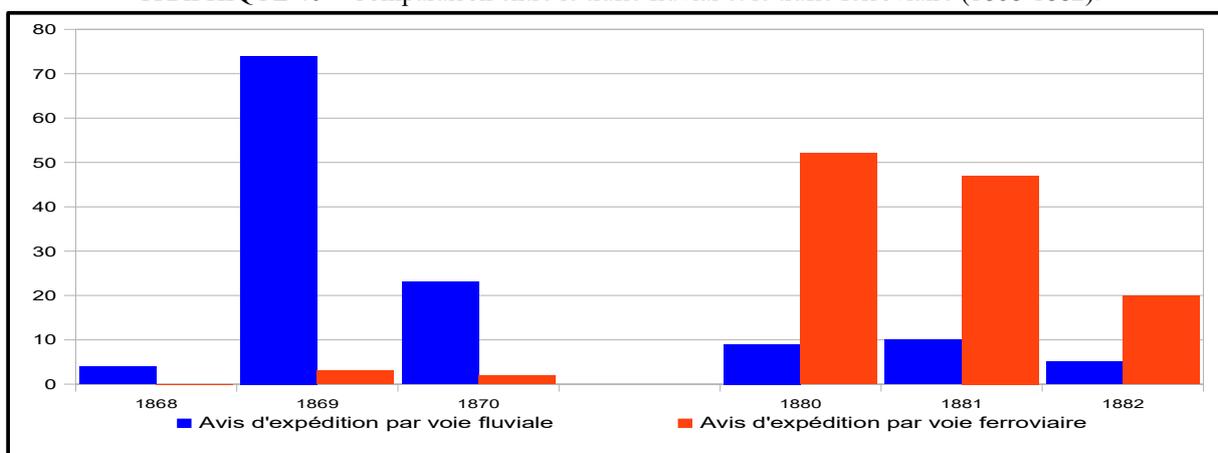
Selon les données disponibles, dans le cadre du service colonial, le point de bascule logistique intervient au cours des années 1870. Appuyé par une Marine qui accentue l’externalisation de l’activité de l’arsenal de Rochefort¹⁵⁸⁰, cette modification du trafic lié aux

1579SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-84, 85, 87, 91 et 96 – « Armement au cabotage international [...]. Le vapeur *Vigilant* », désarmé à Rochefort les 7 avril 1900, 7 avril 1901, 19 janvier 1903, 13 février 1907, 5 mars 1913 ; 7P8-95 – « Armement au cabotage international [...]. Le vapeur *Hendaye* », désarmé à Rochefort le 5 décembre 1912.

1580SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements généraux), 2A4-135 – « Transport de matériel de Rochefort à Bordeaux [...]. », le 28 juin 1869. Où se pose la question de l’avantage du chemin de fer.

mouvements militaires intervient par conséquent bien plus tôt que le trafic purement civil du fleuve qui atteint lui son apogée en 1892¹⁵⁸¹. Si Rochefort offre un service de désarmement des navires de commerce important à la fin du Second Empire, les bâtiments désarmés par les soins de ses hommes tombent en une décennie à moins d'une dizaine par an. En effet, dès lors que la ligne ferroviaire ouverte en 1867 en parallèle de la Charente, « *dans une perspective de marginalisation progressive du trafic fluvial* »¹⁵⁸², est exploitée d'une manière optimale, la voie navigable traditionnellement utilisée pour approvisionner les colonies, d'une part, la ville-arsenal, d'autre part, trop lente et contraignante, est délaissée au profit de la rapide voie ferrée.

GRAPHIQUE 40 – Comparaison entre le trafic fluvial et le trafic ferroviaire (1868-1882).



Source : SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A4-134 à 136 et 2A4-146 à 148.

Ainsi, à partir du milieu des années 1860, une bonne part du trafic militaire et colonial se confond avec ceux du négoce. L'activité de l'arsenal dépend en effet pour beaucoup de la vigueur des échanges entre la métropole et les colonies et la Royale n'hésite pas à faire embarquer son ravitaillement sur les navires ayant pour attache habituelle le port de commerce de Rochefort. En 1868, par exemple, le capitaine de l'*Ida* arme puis désarme en Charente après avoir pris en charge le matériel destiné à la Nouvelle-Calédonie. En 1869, dans le cadre de son voyage commercial entre Rochefort et l'Australie, le *Max*, accompagné jusqu'à Bordeaux de la *Pintade*, fait route « *avec le reste du matériel pour Taïti et la Nouvelle-Calédonie et des futailles vin* »¹⁵⁸³. Plus d'une décennie plus tard, en 1880, c'est le trois-mâts le *Pégase* qui est chargé de marchandises en prévision de son escale au Sénégal via Bordeaux et Gorée, où il dépose d'ailleurs à Dakar, pour la Marine, bouées, apparaux et

1581 JOUANNET Gérard, *op. cit.*, p. 177.

1582 *Ibid.*, p. 176-177.

1583 SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnement généraux), 2A4-135 – Lettre n° 51 du 6 février 1869.

corps-morts¹⁵⁸⁴.

Effectuées pour la période de la Restauration, les recherches de Thierry Sauzeau montrent que si Rochefort arme très peu d'expéditions de commerce, le soutien aux colonies lui permet cependant, après les guerres de la Révolution et de l'Empire, de renouer très rapidement avec la route de l'Afrique. L'arsenal ne manque d'ailleurs pas d'exploiter cette dernière dès que l'expansion coloniale reprend¹⁵⁸⁵. À partir du Second Empire, le port de commerce, localisé au nord du port militaire, en direction de Tonnay-Charente, s'étend ainsi du « chenal aux vivres » où ont été créés les deux bassins communicants au futur ancien port marchand de la Cabane Carrée où se trouve creusé à proximité le troisième grand bassin. Progressivement, le port de commerce se spécialise dans plusieurs trafics liés à l'activité militaire de Rochefort, en premier lieu les liquides, les matières et les pondéreux comme les charbons¹⁵⁸⁶, produits indispensables à l'approvisionnement de l'arsenal et de la ville-caserne charentaise. En 1876, une conférence au sujet du déplacement de tous les bâtiments désarmés en amont mais aussi dans le port de commerce implique ainsi, d'une part, le ministère de la Marine et des Colonies et son représentant le Préfet du 4^e arrondissement maritime dépendant de l'« Arsenal de Rochefort », d'autre part, le ministère des Travaux Publics et son ingénieur délégué dans le département de la Charente-Inférieure qui a toute autorité sur les aménagements du « Port de Rochefort »¹⁵⁸⁷.

Sous la Troisième République, les archives de l'Inscription maritime de la Marine nationale montrent que les bâtiments du commerce entrant dans le port sont armés pour faire du « *cabotage international* ». En 1912, le *Hendaye* jaugeant 1 461 tonneaux, rempli de charbon, immatriculé à Bayonne mais parti de Philippeville en Algérie, est attendu, après escale à Tonnay-Charente puis à Rochefort, à Saint-Nazaire avant de se diriger vers Newcastle. Le *Vigilant*, vapeur de 2 108 tonneaux immatriculé à Rochefort, est armé « *pour faire le transport de marchandises en mer pendant un an* » entre la Charente et le Sénégal. De même, la *Ville-de-Rochefort*, avec ses 2 000 tonneaux, transporte des vins, des matières et des pondéreux entre les colonies africaines, Pauillac, Rochefort et Saint-Nazaire¹⁵⁸⁸.

L'origine des navires correspond de plus à la géographie de l'approvisionnement de

1584SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnement généraux), 2A4-135 – Lettre n° 131 du 20 novembre 1880.

1585SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 251-252.

1586DEVEAU Jean-Michel, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge*, Paris, PUF, Coll. « Que sais-je ? », 1974, p. 109. En 1890, le trafic de charbon à Rochefort monte à 200 000 tonnes mais est déjà dépassé par La Rochelle avec ses 220 000 tonnes. Les exportations ne concernent que l'eau-de-vie et des produits agricoles.

1587SHDMR, Majorité générale (Désarmements), 1D5-7 – « Conférence au sujet du transport du mouillage annexe des bâtiments désarmés de l'État, de Martrou en amont du port de commerce de Rochefort, au lieu dit Fichemore », le 3 novembre 1876.

1588SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-94 et 96 – « Armement au cabotage international [...] Le vapeur *Ville-de-Rochefort* », armé à Rochefort les 3 mars 1910 et 12 mars 1912.

CARTE 9 – Origines des navires désarmés au port de commerce de Rochefort de 1898 à 1914.



Source : SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-82 à 97.

l'arsenal par voie de mer au tournant du XX^e siècle. Parmi les navires qui désarment à Rochefort se trouvent, par exemple, en 1904 le *Boucau* de La Rochelle, qui ravitaille les ports en charbons et minerais entre l'Espagne, la Charente et l'Angleterre selon les commandes ; en 1910, le *Longwy* de Nantes, qui fait une rotation entre Rochefort et Tampa en Floride pour approvisionner la ville-arsenal en phosphate ; ou encore en 1914 la *Sybil* de Bayonne,

vraquier utilisé pour le transport de la houille destinée aux bâtiments de guerre¹⁵⁸⁹. L'insertion du port de commerce de Rochefort dans le cabotage atlantique français apparaît ainsi nettement. Ces données indiquent en outre sa situation vis-à-vis des différentes aires portuaires du Centre-Ouest. Face à Nantes, Saint-Nazaire mais aussi La Rochelle qui, à la Belle Époque, remonte en puissance grâce au port de La Pallice, la ville-arsenal peut compter sur des compagnies de navigation locales pour commercer, comme par exemple la Société anonyme rochefortaise des remorquages et transports, et sur une multitude de petits armateurs.

Comme à la fin du XVIII^e siècle¹⁵⁹⁰, l'incidence de la proximité s'avère très forte. Sur l'ensemble des navires de commerce ayant désarmé à Rochefort de 1898 à 1914, 77 % sont originaires des ports de Rochefort, de La Rochelle et d'Oléron. Le total passe à 93 % si c'est le périmètre élargi à l'ensemble du 4^e arrondissement maritime qui est pris en compte, de Nantes à Bayonne. À ce propos, pas un seul bâtiment de commerce de Bordeaux n'est désarmé à Rochefort, puisque ce sont les trains de marchandises qui font régulièrement la navette entre la Charente et la Garonne. Quant aux navires provenant de la Manche et de la Méditerranée, les premiers sont nettement en retrait tandis que les seconds restent au Levant. Enfin, en ce qui concerne les *steamers* immatriculés à l'étranger, ils sont inexistantes. Cette absence dans le trafic portuaire prouve qu'à la Belle Époque la Marine nationale fait le choix du pavillon franco-français pour transporter les produits destinés à sa base navale et militaire.

Jusqu'à la Restauration, le site de la Cabane Carrée reste avant tout un lieu de rupture de charge entre le domaine maritime et fluvial. Par la suite, aménagé en véritable port marchand, il accueille régulièrement les unités de la flottille fluviomaritime qui se déploie déjà sur la Charente. Thierry Sauzeau dénombre ainsi, pour la fin du XVIII^e siècle, en aval de l'arsenal, de Soubise à Port-des-Barques, un rassemblement de 10 à 20 barques, utilisées notamment pour aider à approvisionner l'arsenal¹⁵⁹¹. En amont, au début du XIX^e siècle, c'est une flotte d'environ 200 gabares qui circulent annuellement sur le fleuve entre Saintes et Rochefort¹⁵⁹². Ces effectifs, qui restent stables jusqu'aux années 1860, diminuent dès la décennie suivante, du fait de l'utilisation de plus en plus systématique du chemin de fer pour transporter les marchandises. Ces flottilles charentaises s'avèrent toutefois bien maigres comparées à celles de la Gironde et de la Loire. Spécialisé dans la navigation fluviale depuis longtemps, le port

1589SHDMR, Inscription maritime (Désarmements), 7P8-88 – « Armement au cabotage [...]. Le vapeur *Boucau* », armé le 26 mai 1903 ; 7P8-93 – « Armement au long-cours [...]. Le vapeur *Longwy* », armé le 13 août 1909 ; 7P8-97 – « Armement au cabotage [...]. Le vapeur *Sybil* », armé le 19 juin 1913.

1590MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 339.

1591SAUZEAU Thierry, « Les barques du Centre-Ouest et du Sud-Ouest atlantique au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 158.

1592MOISDON Pascale, « Les ports de Rochefort », *op. cit.*

de Bordeaux, qui possède déjà le double de l'effectif de gabares rochefortaise au siècle des Lumières, voit d'innombrables voiliers de charge puis bateaux à vapeur déboucher de la Garonne et de la Dordogne pour faire des rotations dans l'estuaire¹⁵⁹³. Plus au nord, en 1880, malgré le développement de Saint-Nazaire, d'une part, du chemin de fer, d'autre part, le port de Nantes possède encore une grande flottille de 77 gabares jaugeant en moyenne 73 tonnes, afin d'assurer les transbordements des long-courriers qui s'ancrent à l'embouchure de la Loire¹⁵⁹⁴.

Pour Rochefort, les rôles d'équipage issus des archives de l'Inscription maritime offrent aussi la possibilité de délimiter, par quartier, la géographie des relations fluviomaritimes avec le port de commerce à la Belle Époque, tout en considérant l'origine des matelots embarqués. À l'opposé du XVIII^e siècle¹⁵⁹⁵, dans les quinze années qui précèdent la Première Guerre mondiale, l'île d'Oléron et l'estuaire de la Seudre ne pèsent plus rien face à l'axe Rochefort-La Rochelle. Le bassin de Marennes-Oléron ne représente en effet plus que 4 % des relations tandis que les places rochefortaise et rochelaise pèsent pour 68 % du petit cabotage dans la mer des Pertuis. La flottille présente en amont de la Charente s'étirole, quant à elle, entre Tonnay-Charente et Saintes, nombre de gens de mer de Saint-Savinien et de Port-d'Envaux se rendant d'ailleurs dans ces deux villes pour embarquer, quand ce n'est pas directement au port de Rochefort sur les caboteurs qui y sont attachés. Le centre de gravité que reste encore la cité de Colbert au début du XX^e siècle prouve ainsi que la Marine n'a alors rien perdu de son attirance vis-à-vis des autres petits ports saintongeais, intégrés à l'économie-monde¹⁵⁹⁶. De fait, il faut voir aussi dans la Cabane Carrée un port vivant au rythme du trafic des diverses marchandises ventilées dans l'arrière-pays charentais, jusqu'à Cognac, Angoulême, voire Limoges. Le trafic reste ainsi constamment et largement déséquilibré sous le poids de l'arsenal, comme l'attestent les nombreux bâtiments qui continuent à ressortir du port marchand « à vide » ou « sur lest » sous la Monarchie de Juillet et le Second Empire, avant de se diriger pour la plupart d'entre eux vers le port de « Charente », grand exportateur d'eaux-de-vie de cognac¹⁵⁹⁷. Ces mouvements de navires montrent ainsi que Rochefort, en tant que centre de consommation en tous genres, reste avant tout un site portuaire d'importations, relié

1593BONIN Hubert, *Bordeaux, grand port industriel au XIX^e siècle (des années 1800 aux années 1880)*, Paris, Les Indes savantes, 2017, p. 141.

1594VAUTHIER-VÉZIER Anne, *L'estuaire et le port, l'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2007, p. 23.

1595MARTIN Sébastien, *op cit.*, p. 340.

1596SAUZEAU Thierry, « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes* [En ligne], mis en ligne le 5 décembre 2012, consulté le 29 septembre 2019, p. 87. URL : <http://rives.revues.org/3852>.

1597SAUZEAU Thierry, « Tonnay-Charente. Destins d'un port de commerce (XVII^e-XIX^e siècle) », dans LLINARES Sylviane, ÉGASSE Benjamin et DANA Katherine (dir.), *op. cit.*, p. 381-382.

par le chemin de fer peu avant 1860 à l'entrepôt charbonnier régional que devient le port de Tonnay-Charente dès les années 1830¹⁵⁹⁸.

Mais le trafic du port de Rochefort a aussi son côté obscur, notamment dans la première moitié du XIX^e siècle. Il s'y exerce en effet illégalement le « commerce du bois d'ébène », alors même que la Royale ferme les yeux sur ces agissements jusqu'en 1823¹⁵⁹⁹. Malgré l'interdiction de la traite en France en 1815 par Napoléon I^{er}, confirmée sous Louis XVIII en 1817, certains Rochefortais n'hésitent pas à se livrer « à des opérations de traite des Noirs » en s'associant parfois à des étrangers – Portugais, Brésiliens voire Étasuniens¹⁶⁰⁰ – de passage à la Cabane Carrée, afin d'introduire des esclaves dans les Amériques. En 1818, la *Reine Charlotte*, inscrite au port de Rochefort, est ainsi signalée par les Anglais « comme ayant pris, au Sénégal, un chargement de noirs postérieurement à l'abolition de la traite », d'autant plus que « les bâtiments l'Élysée et le Zéphyr [sont] sur le point d'y recevoir un chargement de même nature »¹⁶⁰¹. En 1830, ce sont six bricks et goélettes, certains possiblement rochefortais, qui sont « signalés comme ayant introduit, en 1829, des noirs de traite dans les Antilles françaises »¹⁶⁰². La même année, les bricks la *Laure* et la *Louise*, employées à la traite des noirs sur la côte occidentale d'Afrique, sont fortement soupçonnées d'appartenir au port marchand de Rochefort ; Bordeaux et Bayonne ayant écrit directement au ministre de la Marine et des Colonies pour rejeter les accusations portées à l'égard de leurs négociants¹⁶⁰³. En 1841 encore, un certain « Joaquim Vieira dos Santos, portugais » cherche à « acheter un navire français pour faire le trafic de nègres » dans le but de « les vendre à la Havane », en devant « s'arranger avec une maison de commerce afin qu'elle figure comme propriétaire du navire afin de pouvoir réclamer si ce navire venait à être pris par les Anglais à la côte d'Afrique »¹⁶⁰⁴.

Une fois les esclaves débarqués outre-Atlantique, les navires sont en retour chargés de produits coloniaux attendus en métropole dans le cadre de l'exclusif colonial rétabli sous la Restauration. Les armements, effectués sous pavillon étranger ou directement dans les colonies¹⁶⁰⁵, permettent ainsi (parfois) d'échapper à la répression exercée par les marines anglaise et française. Si les lacunes de la documentation – du fait de la nature illégale de

1598 *Ibid.*, p. 388.

1599 DELMON Romain, « Rochefort, base-arrière de la répression de la traite négrière durant la première moitié du XIX^e siècle », dans AUGERON Mickaël et CAUDRON Olivier, *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, op. cit., p. 246.

1600 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-473 – DM n° 72 du 18 juillet 1862.

1601 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-183 – DM n° 3 du 20 janvier 1818.

1602 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – DM n° 23 du 12 novembre 1830.

1603 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-239 – DM n° 12 du 21 mai 1830.

1604 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-305 – DM n° 5 du 27 janvier 1841.

1605 PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, *L'argent de la traite, milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Flammarion, Coll. « Collection historique », 2009 [1996], p. 201.

l'activité – n'autorisent pas d'aller très loin dans l'analyse, il semble cependant que le commerce des esclaves contribue, dans une certaine mesure, dans les années 1820 surtout, à stimuler le trafic touchant le port de la Cabane Carrée, alors même que l'arsenal de Rochefort devient à cette époque un des centres de répression de la Marine contre la traite illégale¹⁶⁰⁶.

Toutefois, sans le croisement minutieux des nombreuses archives de la Marine, de la Justice et des Affaires étrangères, il s'avère difficile de se faire une idée précise du nombre de navires ayant participé à ce trafic depuis la Charente, comme d'identifier les bâtiments qui s'adonnent effectivement à la traite négrière, entre, d'une part, les « *avérés* » et, d'autre part, les « *soupçonnables* ». Seules les pièces administratives prises en compte en tant qu'indicateurs de la traite illégale, comme les rôles de désarmement par exemple, permettent de dégager un ordre de grandeur. Sur la période 1825-1840, 6 navires de commerce sur 12 désarmés à Rochefort, revenus des îles des Antilles et des Mascareignes ainsi que du Sénégal, peuvent par conséquent être soupçonnés d'avoir eu recours à la traite illégale, soit tout de même 50 %¹⁶⁰⁷. C'est donc bien après 1815 que certains rochefortais continuent de profiter de la pratique de l'esclavage dans les colonies pour leurs « affaires » entre la Cabane Carrée et les mondes ultramarins, en trouvant des parades afin de passer outre la nouvelle législation, à l'instar des Nantais¹⁶⁰⁸.

Des gens de mer du port profitent ainsi des rares armements effectués à la grosse aventure, en recourant à la pratique du prête-nom, pour participer à ce trafic. Le ministre de la Marine et des Colonies l'évoque encore en 1862 à propos d'un armement négrier « *américano-français* » se préparant « *ostensiblement en vue d'une opération commerciale, mais en réalité pour effectuer un coup de traite au Congo* »¹⁶⁰⁹. Que change la convention – sur la pratique du droit de visite des navires soupçonnés notamment – passée entre la France et la Grande-Bretagne en 1831, améliorée en 1833, modifiée en 1845, rendue caduque en 1848 ? Pas grand-chose en vérité. Dès les premières années de la Monarchie de Juillet en effet, la quasi-totalité de la traite illégale française a déjà disparu¹⁶¹⁰. Les négociants rochefortais, convertis au libéralisme à l'instar de leurs collègues bordelais, au final peu bénéficiaires de leurs activités au regard des difficultés et des risques encourus, confronté à un arsenal proche s'appuyant sur son réseau de commissaires de ports pour « *chasser* » les négriers¹⁶¹¹, mettent

1606 MARNOT Bruno et SAUZEAU Thierry, « Les derniers feux de la traite, sous la Restauration », dans LE MAO Caroline (dir.), *Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, Bayonne. Mémoire noire, histoire de l'esclavage*, op. cit., p. 129-133.

1607 *Ibid.*, p. 122.

1608 PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, op. cit., p. 201.

1609 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-473 – DM n° 72 du 18 juillet 1862.

1610 DAGET Serge, *La répression de la traite des Noirs au XIX^e siècle, l'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850)*, Paris, Éditions Karthala, 1997, p. 10.

1611 MARNOT Bruno et SAUZEAU Thierry, « Les derniers feux de la traite, sous la Restauration », dans LE MAO

un terme à leur trafic.

Au XIX^e siècle, la croissance des activités du trafic du port de Rochefort indique que ce dernier profite des répercussions de la mission coloniale donnée à l'arsenal pour s'équiper, s'agrandir, et même se relancer quelques temps dans la voie du grand commerce. Néanmoins, le développement portuaire, relativement lent malgré l'augmentation des échanges mondiaux, est court-circuité dès le Second Empire par la mise en place du réseau ferroviaire, qui dès lors concurrence la voie fluviomaritime charentaise. Alors que la constitution des grands empires coloniaux s'étendant à la surface du globe s'avère prometteuse en termes de profits à tirer, la ville de Rochefort-sur-Mer, contrainte par l'étroitesse de la Charente, suit un chemin singulier.

C. Quelle intégration du port de Rochefort dans la mondialisation ?

Du point de vue de la consommation quotidienne des populations, le développement d'un port de commerce près d'un arsenal abrité dans une ville de garnison n'est pas une surprise. Ce qui l'est davantage, c'est l'autonomisation et la portée du négoce rochefortais, qui peut se permettre de commercer avec le Brésil, les États-Unis et les colonies les plus lointaines de l'Empire britannique. En s'appuyant sur les phases d'extension du service colonial, en analysant la situation d'une manière purement factuelle faute de données quantitatives suffisantes, il est possible de reconstituer un mouvement cyclique, afin d'illustrer le long développement portuaire de Rochefort. Une phase de redécollage peut ainsi être située au moment de la relance des activités maritimes françaises sous le ministère du baron Portal, en direction des Antilles et des Indes notamment.

Dès 1820, l'accélération est incontestable. Sont-ce là aussi les effets de la normalisation des relations entre la France et l'Angleterre ?¹⁶¹² Certainement, même s'il faut aussi prendre en compte le mouvement de réorientation des activités, notamment vers la pêche à la morue. Ainsi, afin de protéger la grande pêche, l'arsenal de Rochefort arme des navires de guerre pour les envoyer stationner sur les grands bancs de Terre-Neuve, à proximité de Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les années 1830¹⁶¹³. C'est également à partir de cette période que plusieurs agents économiques de la ville-arsenal charentaise ne se font plus seulement appeler « négociants » mais aussi « entrepreneurs », à l'image de certains fournisseurs parisiens approvisionnant la Marine et les Colonies, qui expriment leur capacité à gérer leur entreprise commerciale tant en France que dans le monde. Profitant d'une conjoncture favorable, dans le

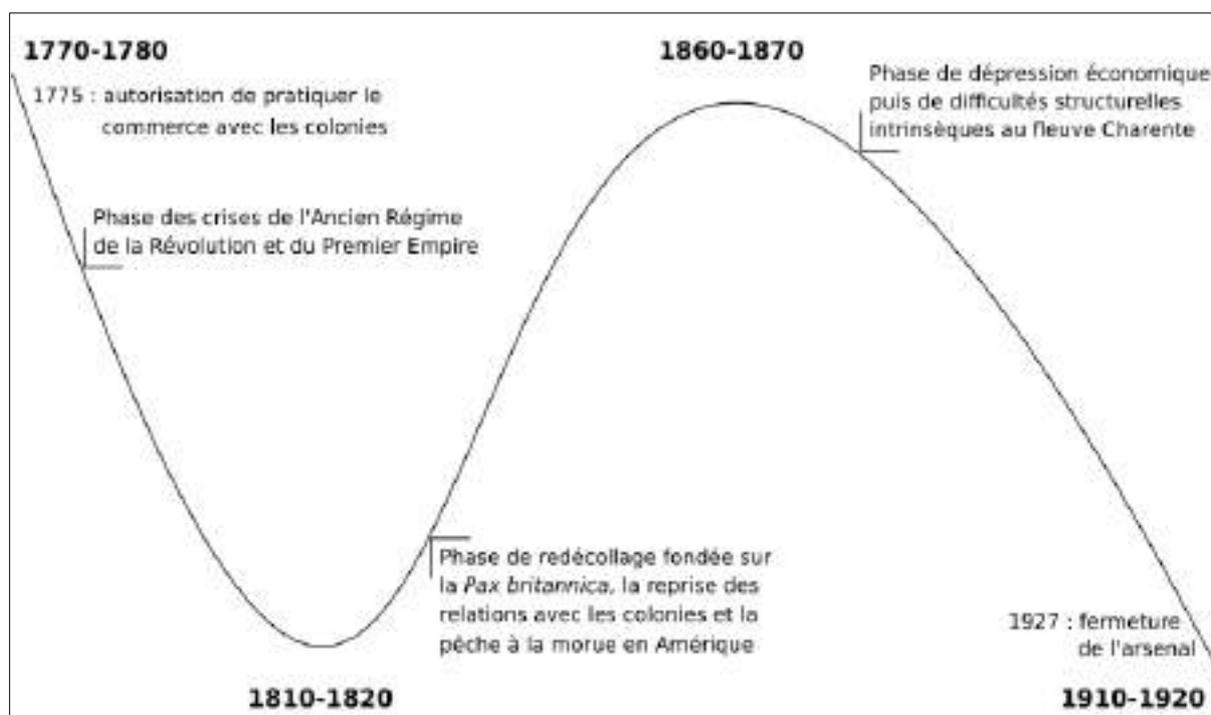
Caroline (dir.), *Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, Bayonne. Mémoire noire, histoire de l'esclavage*, op. cit., p. 122.

1612 APRILE Sylvie et BENSIMON Fabrice, op. cit., p. 7.

1613 SAUZEAU Thierry, « Rochefort, la mer et les Amériques au XIX^e siècle », op. cit., p. 182.

sillage de la maturation des technologies liées à la vapeur, c'est aussi l'époque où est imaginé à Rochefort, à partir d'une rade de l'île d'Aix aménagée, un grand service de paquebots transatlantiques ; une idée définitivement abandonnée à la fin des années 1910 seulement. Ainsi, les mouvements qui suivent la nouvelle phase de décollage du début du XIX^e siècle s'établissent en cycles quarantennaires liés tout à la fois à l'expansion coloniale, aux mutations de l'industrie et des modes de consommation, aux nouvelles possibilités offertes par le chemin de fer, à l'impraticabilité de plus en plus criante de la Charente pour les gros bâtiments, sans oublier les « choix » des négociants eux-mêmes¹⁶¹⁴.

FIGURE 33 – Les cycles du développement portuaire de Rochefort du XVIII^e au XX^e siècle.



Source : D'après la figure dans PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, *op. cit.*, p. 238, adaptée au cas rochefortais.

Profitant du redémarrage des activités sous la Restauration, le port connaît une période de croissance jusque dans les années 1860, avant de stagner suite au « boom » du transport ferroviaire. Fondée à cette époque sur une externalisation des expéditions de plus en plus pratiquée par la Marine, l'activité portuaire cherche alors à se reporter sur l'exportation des alcools en saisissant pleinement les opportunités offertes par la mondialisation anglo-saxonne, comme aussi celles issues de l'expansion coloniale en Afrique et en Asie. La puissance d'une activité commerciale ne se compte alors plus seulement en nombre d'armements et de navires mais aussi en parts prises dans les entreprises de grande envergure lancées à l'étranger et dans

1614 PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, *Les négoce maritimes français, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Belin Sup, Coll. « Histoire », 1997, p. 238-239.

les périphéries des empires coloniaux. Leur entrée sur les marchés américains et océanien symbolisent ainsi cette nouvelle capacité des négociants rochefortais à se lancer dans des opérations importantes sous la Troisième République en direction des États-Unis, du Canada, de l’Australie, du Brésil, de l’Argentine, de l’Uruguay, tout en lorgnant sur le marché chinois.

En relation avec les plus grandes places marchandes, Bordeaux, Paris et même Londres, les négociants peuvent accéder aux capitaux nécessaires à la mise en place de trafics commerciaux d’importation dans les domaines du charbon et du bois et d’exportation pour les eaux-de-vie. Puis, le port de Rochefort décline inexorablement jusque dans les années 1910-1920, largement dépassé par le port de La Pallice à La Rochelle, surtout après la fermeture de l’arsenal en 1927. En 1945, les deux premiers bassins, au niveau du quai aux vivres, trop envasés, sont abandonnés, tandis qu’à partir de 1969, le monopole de l’importation des bois tropicaux par La Pallice porte gravement atteinte à ce qui reste alors du trafic à Rochefort¹⁶¹⁵.

Au sortir des guerres de la Révolution et de l’Empire, seule la maison Pelletreau, issue de l’Ancien Régime, survit en faisant de la place à des nouveaux venus comme les Rulland et les Cordier. Plus tard, dans la phase descendante des années 1870-1910, ce même Cordier ainsi que la famille Leps, apparue sous la Restauration, profitent de leurs domaines d’activités dans lesquels ils sont spécialisés – les charbons pour le premier, les bois pour le second – pour se rendre indispensables auprès de l’arsenal en intégrant les cercles coloniaux de la Marine¹⁶¹⁶. En l’absence de conflits majeurs entre 1814 et 1914, l’évolution cyclique s’inscrit par conséquent dans un rythme similaire à celui de l’économie maritime du XIX^e siècle, du moins jusqu’au début de la Troisième République. Les phases de prospérité interviennent en effet après la mise en place de la *Pax Britannica* et ce, jusqu’au pic libre-échangiste du mitan du siècle, à la suite de la signature du traité Cobden-Chevalier de 1860. Mais le déclin arrive rapidement, d’autant plus lorsque les grandes puissances européennes – hormis le Royaume-Uni – décident de revenir au protectionnisme à partir des années 1880 et 1890. Son décollage se fait ainsi au temps de la rétrocession de ses colonies à la France, alors que le Congrès de Vienne garantit la paix entre les grandes puissances européennes. Rochefort profite également des difficultés de La Rochelle, qui se remet difficilement de la perte de Saint-Domingue, comme de la recherche par Bordeaux de relais de croissance en direction des Antilles et de l’Extrême-Orient, destinés à soutenir la reprise du port girondin à partir de la Restauration¹⁶¹⁷.

1615 MOISDON Pascale, « Les ports de Rochefort », *op. cit.*

1616 Toute la famille Leps ainsi que le négociant Lesueur font d’ailleurs partie du comité d’organisation de l’Exposition internationale & coloniale de la ville de Rochefort-sur-Mer, qui dure de juin à octobre 1898.

1617 SAUZEAU Thierry, « La Charente au long-cours : croissance, crise et reprise du grand commerce rochefortais (1760-1830) », dans AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert, *Fleuves, rivières et colonies, la France et ses empires (XVII^e-XX^e siècle)*, *op. cit.*, p. 246. Voir aussi MARNOT Bruno, *Le refus du déclin. Le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, *op. cit.*, p. 97.

Ensuite, l'évolution suit tout autant le mouvement de libéralisation du commerce sous la Monarchie de Juillet que la relance de la mission coloniale de l'arsenal au début des années 1840. De fait, le port de commerce reste très inféodé au « pouvoir d'État », le seul possesseur de l'arsenal et d'une grande partie des établissements de la cité, ce qui amène ainsi à minimiser le profit tiré du processus d'expansion économique à partir du Second Empire. Coincé en amont du port de guerre, obéissant aux règles des autorités de la Marine, le développement portuaire de Rochefort reste donc fortement limité au seul secteur de l'approvisionnement de la ville-arsenal. À ce propos, la reprise de l'expansion coloniale dans les années 1880 révèle le décalage géographique et structurel du site charentais avec les autres ports atlantiques. De plus, déjà externalisées en grande partie, les activités coloniales de la Marine n'offrent pas l'ouverture espérée par les armateurs-négociants, vis-à-vis notamment des maisons de commerce en Indochine¹⁶¹⁸. Ceux-ci sont par conséquent incapables de se lancer ou de se relancer à grande échelle au début du second XIX^e siècle malgré l'inauguration du premier, deuxième puis troisième bassin à flot, alors qu'ailleurs, à Bordeaux, à Saint-Nazaire, à Lorient même avec le port de Kergroise¹⁶¹⁹, les négociants profitent, en fonction des trafics, des divers circuits de l'économie mondiale avant que n'éclate la Première Guerre mondiale.

Qu'est-ce qui empêche Rochefort de devenir un grand port de commerce au XIX^e siècle ? Incontestablement un développement plus autonome vis-à-vis de l'arsenal, en plus d'une révision complète du choix du lieu de construction du port de commerce, qui s'enfonce toujours plus dans les terres alors même que le tonnage des navires ne cesse de progresser. Concurrencés par les grands fournisseurs de la Marine basés à Bordeaux, à Nantes ou encore à Paris, ne s'appuyant que trop peu sur le tissu productif local en restant enfermé dans son « îlot d'industrialisation » comparé au grand port de commerce girondin¹⁶²⁰, dépossédés de leur voie atlantique d'approvisionnement colonial après l'ouverture du canal de Suez en 1869, les domaines de production artisanal et industriel hors l'arsenal ne se développent pas assez pour soutenir l'activité exportatrice du port de commerce. De même, la Marine, en encourageant l'externalisation des armements et des affrètements dont elle a grand besoin

1618 VORAPHETH Kham, *Commerce et colonisation en Indochine, les maisons de commerce françaises, un siècle d'aventure humaine, 1860-1945*, Paris, Les Indes savantes, 2004, p. 244-245.

1619 LE BOUÉDEC Gérard, « La Bretagne et la guerre. Ruptures et modèles de développement économique maritime (XV^e-début XX^e siècles) », dans MARZAGALLI Silvia et MARNOT Bruno (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Bordeaux, PUB, Coll. « La mer au fil du temps », 2006, p. 219.

1620 BONIN Hubert, *op. cit.*, p. 15 ; POUSSOU Jean-Pierre, « Le Sud-Ouest de la France est-il au XIX^e siècle une région sous-industrialisée et sous-développée ? », dans POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *L'économie française du XVIII^e au XX^e siècle, perspectives nationales et internationales. Mélanges offerts à François Crouzet*, Paris, PUPS, 2000, p. 658.

pour assurer le service colonial partout dans le monde, contribue à amoindrir voire à tarir des capacités capitalistiques limitées qui auraient peut-être pu être investies dans le secteur productif local.

De plus, à Rochefort, le négoce, manquant vraisemblablement de maturité, s'est au final rarement extirpé de la loi des générations, les familles Hèbre, Pelletreau, Gachinard, Cordier, Blanchard, Leps monopolisant en effet des pans entiers du commerce d'approvisionnement de la ville-arsenal d'un bout à l'autre du siècle, tout en ne participant que trop peu, à partir de la Monarchie de Juillet, à la construction du « *système économique ultramarin* »¹⁶²¹ à travers l'empire colonial. De plus, après s'être enrichis en fournissant la Marine, les héritiers des grands négociants rochefortais, s'ils ne prennent pas de participations dans les entreprises bordelaises ou nantaises supposément plus sûres, se détournent du négoce en prenant des actions dans les grands projets de construction ferroviaires et maritimes en France, à Suez, à Panama ainsi que des obligations au porteur du *Crédit foncier colonial*¹⁶²², tout en multipliant les investissements terriens en métropole pour pouvoir vivre de leurs rentes. La disparition des Leps des marchés de bois du Nord de la Marine, après le décès du patriarche en 1908, promptement remplacés par la société Hailaust et Gutzeit, est à ce titre un bon exemple.

À cet égard, dans le secteur de l'approvisionnement, le contrôle de l'arsenal sur les entrées et sorties des produits coloniaux – même les tabacs – joue largement en défaveur du capitalisme local, en ôtant en quelque sorte aux négociants du port de commerce la possibilité de dynamiser l'activité en créant des entrepôts spécifiques pour stocker les denrées ultramarines et des usines pour les transformer en biens de consommation. En restant dans le domaine purement étatique, il est aussi possible d'incriminer l'administration de la Marine qui, par ses négligences dans la tenue des comptes et des écritures, provoque des retards de paiement qui découragent les petits armateurs-négociants. Sans réseaux ni soutiens financiers importants, ils hésitent souvent et bien trop longtemps à se lancer dans un commerce lié aux « *différents chapitres du service colonial* »¹⁶²³, de peur certainement d'être confrontés à la bureaucratie de l'État français.

Enfin, le caractère limité du port, à qui il manque une fonction de redistribution des produits vers l'arrière-pays par l'intermédiaire du chemin de fer notamment, n'autorise pas la poussée de croissance indispensable à un développement portuaire soutenu et continu. Privé

1621 BONIN Hubert, « Introduction », dans BONIN Hubert, HODEIR Catherine, KLEIN Jean-François (dir.), *L'esprit économique impérial (1830-1970), groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*, Paris, Publications de la SFHOM, 2008, p. 13.

1622 ADCM, Notaires (Rochefort-I, notaire Allard), 3E21-387 – Inventaire des obligations et actions du négociant André Petit, daté du 29 mars 1861 ; (Rochefort-II, notaire Thoyon), 3E120-5 – Inventaire des obligations et actions du négociant et propriétaire Amédée Barreaut, daté du 1^{er} juillet 1885.

1623 SHDMR, Commandement de la Marine (Colonies), 2A2-456 – DM n° 39 du 16 mai 1860.

d'un véritable bassin de consommation en dehors de la ville-arsenal et de l'exigu territoire saintongeais qui accueille dans ses quelques cités des détachements de la garnison de Rochefort, les trafics commerciaux restent en grande majorité assujettis à la Marine et par conséquent tributaires des changements de rythme de ses activités. La diversification de la consommation quotidienne de la population rochefortaise ne suffit pas à soutenir la croissance économique et à offrir au port marchand élargi un volume d'activité capable de créer l'indispensable articulation entre les commerces d'outre-mer et domestique. Au tournant du XX^e siècle, comment en effet développer un trafic d'envergure avec le reste du monde alors que la Marine n'hésite pas à faire amarrer dans le bassin du commerce n° 3 ses navires désarmés, ses torpilleurs et contre-torpilleurs ou encore ses sous-marins à la Belle Époque ?

Mais il est temps maintenant de s'arrêter dans cette analyse critique. Rochefort n'est pas un grand port de commerce au XIX^e siècle et ne prend en aucun cas une envergure mondiale à la Belle Époque. Si l'impulsion donnée par Roy-Bry pendant une trentaine d'années laisse entrevoir de belles perspectives de développement entre Atlantique et mers de Chine, le refus par l'État suite au décès du maire saint-simonien de creuser un canal de jonction entre le Vergeroux et la Cabane Carrée pour donner un accès direct à l'océan tout en évitant la traversée du port de guerre¹⁶²⁴, contribue à ancrer définitivement le port de commerce dans les terres. Si d'un point de vue fluviomaritime le port est actif, il ne profite que trop peu de la mission coloniale donnée à l'arsenal. Bénéficiant des flux d'activité européens et américains, il faut par conséquent percevoir Rochefort comme un port de services mais en aucun cas une place marchande indépendante, comme La Rochelle ou Bordeaux entre lesquels Rochefort s'insère. Réservées à l'approvisionnement de la Marine, les eaux-de-vie charentaises ne deviennent jamais dans la cité de Colbert un produit d'exportation à part entière pour le marché de l'empire colonial ni d'ailleurs pour les nations asiatiques nouvellement ouvertes à la « civilisation française ». La mise en place de toutes les infrastructures nécessaires au bon développement de l'activité portuaire n'est que trop peu soutenue par le négoce local, qui préfère faire fructifier son capital ailleurs. Par manque de moyens ou de volonté, les opportunités liées à la colonisation ne sont pas plus saisies. Le décalage entre les espérances des Rochefortais et la réalité s'avère flagrante dans la dernière décennie du XIX^e siècle, alors que La Rochelle relance son activité commerciale en inaugurant son bassin à La Pallice. Si la Royale et son service colonial jouent indéniablement un rôle économique de premier plan à Rochefort, confirmant en cela l'existence à long terme d'interactions entre la Marine,

1624PELLERIN Marina et VILLIERS Cécile, « Eugène Roy-Bry (1810-1864), un saint-simonien au pouvoir », *op. cit.*, p. 36.

l'économie et la société¹⁶²⁵, elle est aussi celle qui empêche le port de commerce de s'émanciper, en plus de sacrifier au bout du compte son port-arsenal charentais, Rochefort cédant définitivement sa place de port impérial à sa rivale rochelaise¹⁶²⁶.

1625MEYER Jean, « Marine, économie et société : techniques et stratégies politiques au XVIII^e siècle (1650-1790) », *Rochefort et la mer*, n° 1, 1985, p. 7 et p. 14.

1626Sur la ville de La Rochelle impériale, de la Belle Époque à la Seconde Guerre mondiale, voir DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 44-54.

CONCLUSION

Pour conclure cette étude consacrée au service colonial de Rochefort au XIX^e siècle, il est possible de dire que la Marine continue indéniablement à utiliser son arsenal charentais pour ravitailler les colonies. S'il est dépassé dans sa mission par les bases navales de Brest et de Toulon, le port de guerre de Rochefort n'en demeure pas moins un instrument de puissance en plus d'être une « porte des colonies », tant militaire que civile, tout au long du siècle de la révolution industrielle. La mobilisation effectuée est à ce titre éloquente. Que cela concerne les 649 mouvements de navires ou les 81 361 passagers hommes, femmes et enfants toutes catégories confondues répertoriés au minimum pour cette étude, l'arsenal, le port et la ville dans leur ensemble portent indubitablement les traces de cette longue activité.

Bâtie entre terres et mers, la cité de Rochefort jouit d'une position singulière qui autorise une observation globale de la relation que la France entretient avec les colonies¹⁶²⁷. Et c'est ainsi que sur les bords de la Charente – aux côtés des ports-arsenaux de Normandie, de Bretagne et de Provence – se matérialise la politique coloniale de l'État français qui doit à plusieurs reprises, entre la fin du XVIII^e siècle et le début du XX^e siècle, protéger d'autres frontières que celles que défendent les soldats de l'An II avant que ne se dessine huit décennies plus tard la « ligne bleue des Vosges ». Ce n'est d'ailleurs en aucun cas une contradiction, tant les enjeux sont liés. En destinant vêtements, denrées, armes, munitions, matériaux de construction et autres ornements aux colonies, en faisant passer officiers, ingénieurs, soldats, médecins, religieux et colons dans les outre-mers, la Marine contribue inlassablement à édifier cette « plus grande France » s'étendant du Maroni au Sénégal, de Terre-Neuve à la Polynésie, de Saïgon à Shanghai.

Plongé dès le début de l'année 1793 dans la guerre, le service colonial de la Marine,

¹⁶²⁷Ce commentaire fait suite aux opinions et faits exposés concernant d'une part les littoraux, d'autre part les relations entretenues avec l'empire colonial, dans CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PÉRON François, « Des terres et des mers ou le tumulte des relations », dans CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PÉRON François (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle, op. cit.*, p. 10 et AUGERON Mickaël, « La Charente-Inférieure dans la Grande Guerre », dans AUGERON Mickaël, DENIS Sylvie et PAIRAULT Louis-Gilles (dir.), *Entre terres et mers, la Charente-Maritime dans la Grande Guerre, 1914-1918, op. cit.*, p. 13.

mettant en œuvre un matériel naval jeune sans pour autant disposer de marge de manœuvre, confronté aux pénuries résultant de la Révolution, accomplit tant bien que mal sa mission de ravitaillement et de défense des colonies en Amérique, en Afrique et dans l’océan Indien. Pressé par la *Royal Navy*, il n’est qu’un outil de plus dans la bataille que se livrent la France et l’Angleterre dans les outre-mers. Sa capacité logistique se limite à celle nécessaire pour soutenir les garnisons installées dans les Antilles, à Cayenne, à Gorée, aux Mascareignes. Comment peut-il alors dans ces conditions remonter en puissance pour assurer avec les autres arsenaux la sauvegarde des possessions coloniales issues de l’Ancien Régime ?

La Marine, asphyxiée par le blocus britannique, n’obtenant pas un soutien à la hauteur de la situation de la part des négociants-armateurs, quand ce n’est pas l’État lui-même qui se passe de leur aide faute de moyens pour les payer, ne peut que voir ses colonies agiter le drapeau blanc au fil des conflits prenant place au tournant du XIX^e siècle. Car ce sont bien les enjeux économiques qui se cachent derrière la volonté de la France de défendre les frontières d’outre-mer et de reprendre le cas échéant des colonies d’Amérique ou sur la route des Indes. Réaffirmée par Napoléon I^{er} dans le livre II de son Code du commerce¹⁶²⁸, la relation entre la Royale et la marine marchande reprend par la suite avant de s’intensifier jusqu’à la Belle Époque, sous des formes originales. Alors que sont encore organisés des convois pour protéger le commerce au moment des guerres de la Révolution et de l’Empire, la situation change du tout au tout dès que la paix revient. Il faut en effet attendre la Restauration pour que soit mis en place un service colonial régulier qui s’appuie à la fois sur les navires de guerre et de commerce pour assurer ses transports. L’État monarchique d’alors, s’il est un temps réticent à remettre la Marine à flot, ne peut se laisser distancer de manière inconsidérée par l’Angleterre sur les mers, d’autant plus que les négociants des grands ports de commerce ne cessent de pousser plus avant leurs recherches de nouveaux marchés pour compenser la perte de Saint-Domingue, en particulier vers l’Extrême-Orient. Convaincre alors l’opinion de l’utilité d’une flotte de guerre et donc d’arsenaux devient à plusieurs reprises une nécessité¹⁶²⁹.

Malgré ces difficultés, Rochefort continue pourtant à assurer un ravitaillement colonial inséré depuis la fin du XVIII^e siècle dans un réseau impliquant tous les arsenaux du Ponant puis, de plus en plus, celui du Levant, dès lors que Toulon est choisi comme base de départ pour des expéditions en Afrique et en Asie. Étant donné les faibles budgets octroyés à Rochefort pour assurer le service colonial jusqu’au Second Empire, voire au-delà à partir du

1628 VALENTE Fabien, « La naissance du Code de commerce napoléonien », dans SAINT-ALARY-HOUIN Corinne (dir.), *Qu’en est-il du Code du commerce 200 après ?*, Toulouse, Presses de l’Université Toulouse 1 Capitole / Lextenso éditions, Coll. « Travaux de l’IFR », 2008, p. 15.

1629 OBÉISSART Gaëtan, « Une marine militaire pour quoi faire ? Ce qu’en disent les députés de la Restauration à la tribune du Palais-Bourbon », *Chronique d’histoire maritime*, n° 86, juin 2019, p. 84, où il est question en 1872 de la discussion des budgets et de l’utilité d’une marine, qui fait écho aux débats de la Restauration.

moment où les commissions de la Marine considèrent son arsenal comme secondaire, la mission est accomplie d'une manière pragmatique, en externalisant notamment la logistique. En déployant des trésors d'ingéniosité pour pallier au mieux les différents problèmes causés par la petite Charente, la présentation du bilan rochefortais montre bien ce dont la Marine est capable de faire pour s'adapter. Du point de vue militaire, en s'en tenant aux expéditions dans lesquelles Rochefort est le plus impliqué, il est évident que les succès l'emportent sur les échecs. Le siècle de mobilisation coloniale entre 1814 et 1914 est en effet une réussite : les « vieilles » colonies antillaises, africaines et indiennes rétrocédées à la France suite au Congrès de Vienne sont réoccupées, la Nouvelle-Calédonie est prise aux dépens des Anglais, l'ensemble de l'Indochine est peu à peu conquise, le Sénégal et le Gabon sont mis en valeur.

En considérant les performances économiques globales de la France de l'époque, force est de constater que malgré la faiblesse des dépenses consenties, la Marine choisit probablement la meilleure option en donnant à l'arsenal de Rochefort un minimum de crédits afin qu'il puisse accomplir sa mission coloniale jusqu'au début du XX^e siècle. Cela lui permet de plus de « rentabiliser » autant que faire se peut un établissement convenant de moins en moins, eût égard à l'évolution des bâtiments de guerre et de commerce au XIX^e siècle. Les bénéfices tirés par l'État sont ainsi considérables par rapport à la modestie des moyens financiers engagés. En 1872, par exemple, le budget du ministère de la Marine et des Colonies est de 145 millions de francs, dont 35 pour les colonies et les troupes de marine, quand le commerce extérieur atteint quant à lui les 4 milliards¹⁶³⁰.

Si, d'un point de vue quantitatif, la flotte qui prend part au soutien des colonies diminue indéniablement, c'est parce qu'en parallèle sa qualité de construction et sa modernisation progresse d'autant, les ingénieurs de Rochefort n'étant à cet égard pas les derniers à adopter la vapeur et le fer. Les progrès réalisés en effet entre les flûtes de la fin du XVIII^e siècle et les transports à vapeur du XIX^e le prouvent. Cette transformation montre que la Marine n'a alors rien perdu de son statut d'« arme savante » et qu'elle sait se renouveler quand il le faut. En adaptant à ses nombreux besoins son outil logistique, en se penchant sur son problème de tirant d'eau, en augmentant ses capacités d'emport pour assurer tant l'approvisionnement des arsenaux que le ravitaillement des colonies, en lui faisant enfin adopter les nouveaux systèmes de propulsion pour lui permettre de filer le plus rapidement possible au travers des océans, l'administration de la Rue Royale provoque des évolutions qui se répercutent également sur les chargements. Dans un souci de rationalisation du service, les cargaisons embarquées pour

1630SAFFROY Frédéric, *op. cit.*, p. 39 ; BECUWE Stéphane, BLANCHETON Bertrand, ONFROY Karine, « "Base Montesquieu" : les données du commerce extérieur français de 1836 à 1938 », *Revue de l'OFCE*, n° 164, 2019/4, p. 93.

les colonies sont de plus en plus préparées dans le but de répondre au plus juste aux besoins exprimés par les administrateurs civils et militaires dans les outre-mers.

Dans un autre domaine, recourir aux moyens logistiques du secteur privé autorise la Marine à parer aux accroissements soudains de ses besoins de transport à chaque fois que l'expansion coloniale reprend. Procéder à l'affrètement de bâtiments ou à la réservation de passages sur les navires ne fait de plus que renforcer sa pénétration dans le monde marchand. L'expertise ainsi obtenue, en matière juridique notamment, conclut la fin d'un apprentissage démarré depuis la fin du XVII^e siècle, d'autant plus lorsque le transport colonial est majoritairement sous-traité à partir de la Restauration. La précision tatillonne des clauses contractuelles dans les différents traités indique que la Marine attache une très grande importance au contrôle des multiples aspects des affrètements, de la construction ou du transport de ses produits afin de ravitailler, d'administrer, de défendre au mieux son pré-carré ultramarin et *a fortiori* toutes les possessions appartenant à la France dans le monde. En déléguant sa logistique aux ports de commerce, le risque est en effet grand pour la Royale de se voir déposséder de son propre transport. Cependant, dans le cadre du service colonial, le recours à la sous-traitance pour assurer les approvisionnements, les fournitures d'armes et de munitions, les affrètements, voire la construction navale, ne doit pas être vu comme le choix d'une marine manquant constamment de moyens financiers et matériels dans son propre arsenal mais comme une option retenue opportunément selon la situation. De ce fait, une partie des capitaux immobilisés et des investissements effectués pour soutenir la guerre sur mer d'abord et les interventions coloniales ensuite peut être reportée par l'État sur les acteurs privés qui possèdent, à partir du Second Empire, des flottes de paquebots qui n'ont rien à envier aux bâtiments de transport à voiles et à vapeur de la Marine. À cet égard, les choix faits en Angleterre ne sont pas vraiment différents. Ils sont simplement mieux mis en œuvre grâce à l'étroite collaboration qui unit l'Amirauté aux armateurs sélectionnés, garantissant en cela une maîtrise des coûts et donc une meilleure utilisation des fonds de Sa majesté la Reine¹⁶³¹.

En France, toutefois, la Royale ne se contente pas de jongler avec des budgets parfois bien maigres par rapport aux besoins logistiques réels. Entre la Révolution et la Grande Guerre, elle effectue en effet de véritables progrès dans la gestion de son outil logistique, ne cessant de fait de gagner en efficience. La flotte utilisée par la Marine pour ravitailler les colonies reflète encore une fois l'évolution de la logistique. Au début du XIX^e siècle, elle passe ainsi d'un regroupement de navires de tous types, rescapés pour certains de la Révolution, voire de l'Ancien Régime, à un ensemble progressivement renouvelé et homogénéisé qui autorise l'intégration en son sein des bâtiments de commerce à trois-mâts et à vapeur, sélectionnés tant

1631FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 231.

pour leur potentiel de charge que pour leur vitesse. Dans un autre registre, l'amointrissement du phénomène de coulage ainsi que la baisse de la mortalité chez les passagers lors des transports montrent que la Marine sait s'inspirer des innovations provenant d'Angleterre et des États-Unis, en plus de développer jusqu'à la Belle Époque ses propres savoir-faire.

Dans ce mouvement de modernisation, déterminer le meilleur profil de fournisseur fait aussi partie des logiques retenues. Des artisans rochefortais aux négociants bordelais en passant par le munitionnaire de la Marine – de loin les plus gros pourvoyeurs du service colonial au tournant du XIX^e siècle – le choix des approvisionneurs s'oriente à partir du Second Empire vers les industriels capables de fabriquer en masse des produits standardisés. De la même manière, l'élargissement de l'horizon des marchés amène à insérer Rochefort dans le phénomène de mondialisation de l'époque, des États-Unis à l'Argentine en passant par les Indes britanniques, aidé en cela par l'ouverture du canal de Suez. Les quantités de ressources captées afin d'assurer le service colonial sont alors considérables, obligeant la Marine à revoir ses schémas d'approvisionnement en s'appuyant sur les capacités du secteur privé. Paquebots, cargos et trains à vapeur remplacent ainsi les flûtes et voitures de la Marine. Les cargaisons ne sont toutefois pas forcément mieux prises en charge par les compagnies de transport, comme le prouvent les nombreuses récriminations du Préfet maritime à leur égard. Pour la Marine, comme dans les domaines de la construction navale et du ravitaillement, ces progrès s'inscrivent dans un mouvement d'évolutions qui ne sont finalement que le reflet, dans un contexte de *Pax Britannica*, de la transformation du monde au XIX^e siècle¹⁶³².

La présente étude s'attache ainsi à mettre en lumière la particularité de la logistique coloniale de la France, passant d'une activité de niche à un service régulier élargi à l'ensemble des arsenaux et ports de commerce principaux avec en tête de réseau la capitale parisienne. En y regardant de plus près, sur le terrain de l'arsenal, si le service colonial est effectivement inséré dans les activités de la Marine, il jouit néanmoins d'une indépendance certaine dès lors qu'il s'agit d'adapter cet outil aux changements induits par les mouvements d'expansion ultramarins. Bénéficiant des connaissances juridiques accumulées depuis le XVIII^e siècle¹⁶³³, les autorités adaptent les procédures utilisées dans le cadre de la mission coloniale de Rochefort, que cela concerne l'envoi de marchandises, l'expédition du courrier, la projection de troupes, le rapatriement de blessés, l'embarquement de passagers ou encore le transport de condamnés. Les traités d'affrètement sont les plus révélateurs en la matière. À l'origine rédigés selon les dispositions de la grande ordonnance de la marine de 1681, devenus de

1632 BAYLY Christopher A., *La naissance du monde moderne (1780-1914)*, *op. cit.*, p. 210-217 ; OSTERHAMMEL Jürgen, *La transformation du monde. Une histoire globale du XIX^e siècle*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2017, p. 963-988.

1633 PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 82-103.

véritables instruments d'encadrement juridique de la sous-traitance, ils restent encore relativement peu détaillés au tournant du XIX^e siècle, se contentant de quelques clauses concernant les droits et les devoirs les plus importants des armateurs envers la Marine dans le cadre du service rendu. Cet état de fait change à partir du Second Empire, lorsqu'il est exigé que tout soit réglé de la manière la plus précise qui soit. Sont ainsi pris en compte non seulement le nombre de passagers, les conditions d'embarquement, les aménagements nécessaires, le type d'assurance ou encore les modalités de règlement mais aussi les escales choisies, les classes des voyageurs en fonction des navires, la quantité de charbon nécessaire, jusqu'à la pesée des aliments servis à chaque catégorie d'embarqués avec un ordre des plats imposés et des horaires à respecter.

Dans le détail, le phénomène de standardisation du matériel naval est une manifestation de plus de la recherche de moyens *ad hoc* pour assurer avec efficacité le service dans l'empire d'au-delà des mers. La construction de plusieurs canonnières du même type dans les ports de commerce pour le compte de Rochefort et la réparation d'un transport comme la *Dordogne* dans un port aussi éloigné de la France que Shanghai¹⁶³⁴, montrent que la Marine intègre parfaitement le service colonial dans ses activités, comme les cités portuaires marchandes les insèrent dans les leurs. De même, le regroupement de tous les produits commandés pour les constructions navales ou pour les colonies dans le Magasin général à l'arsenal, d'une part, dans le Magasin aux vivres au port de commerce, d'autre part, illustre la manière dont l'administration navale s'évertue à rationaliser l'espace portuaire, d'autant plus lorsque le port de guerre est relié au chemin de fer à la fin du XIX^e siècle. D'autres changements peuvent encore être cités comme, par exemple, le doublage en cuivre des carènes en bois qui se généralise jusqu'à leur remplacement par des coques en fer ou encore la fourniture à Paris par le Magasin central des approvisionnements coloniaux puis le Magasin central du service colonial de la plupart des produits nécessaires au soutien des possessions française dans le monde. Il n'est ainsi plus possible de douter un seul instant de la complète intégration du service colonial à l'arsenal de Rochefort comme d'ailleurs dans les divers réseaux du ministère de la Marine et des Colonies.

C'est, à ce propos, cette même intégration qui s'avère originale, dans le sens où cette logistique dédiée aux colonies fonctionne pendant plus d'un siècle sans que ne soient mises en place spécialement pour elle des structures adéquates. Corderie, fonderie, magasins, cales de

1634SHDMR, Commandement de la Marine (Mouvements), 2A4-133 – Lettres n° 59, n° 62 et n° 66 des 27 juillet, 28 août et 7 septembre 1867 ; (Colonies), 2A2-865 – DM n° 158 du 2 juin 1893 ; Forces maritimes (*Dordogne*), 3C61 – « Journal des Officiers commencé le 17 juin 1863, fini le 26 août 1863 – *Dordogne* ». Les réparations s'effectuent à Shanghai du 15 au 21 juillet 1863 avec l'aide de près de 200 coolies chinois et quelques ouvriers français tandis que des matériaux sont pris dans le magasin général de la concession.

construction : tout appartient effectivement à la Marine qui utilise, pour elle-même, ses infrastructures, les hommes qui y travaillent et les navires qui y sont fabriqués dans le but d'assurer, selon l'urgence des situations et les ordres donnés par Paris, le service colonial. La disparition du « magasin des colonies » durant la Révolution est à cet égard exemplaire, puisqu'elle entérine le fait que les services de la Marine et des Colonies sont mutualisés. Son remplacement par un « magasin général » n'est que l'aboutissement logique d'une politique qui amène la Royale à prendre en charge les colonies dans toute leur diversité, en empruntant autant aux ouvriers, aux bâtiments et aux infrastructures de l'arsenal qu'aux services administratifs, en fonction des besoins exprimés outre-mer. Dans ce cadre, une chaudière déposée par exemple au port de guerre de Rochefort pour les constructions navales peut être préemptée par le Préfet maritime pour qu'elle puisse être expédiée à un arsenal ou à une colonie qui en fait la demande, comme Toulon, la Nouvelle-Calédonie ou aussi le Dahomey¹⁶³⁵. Le « service amphibie » issu de l'arsenal des colonies du siècle des Lumières¹⁶³⁶ reste donc pleinement opérationnel jusqu'à la Belle Époque, en apportant un soutien certain aux entreprises ultramarines de la France.

C'est cette polyvalence qui autorise l'adoption, à partir de la Restauration notamment, d'un schéma d'approvisionnement basé sur le principe de l'externalisation, afin d'utiliser au mieux les facultés de la Marine, d'une part, les capacités des ports de commerce, d'autre part. Lors, par exemple, de l'expédition d'Alger en 1830, le corps expéditionnaire part de Toulon tandis que la plupart des marins sont levés dans le Ponant, devenu pour l'occasion l'arrière-pays du port de guerre provençal. Au même moment, tous les arsenaux de France travaillent avec des effectifs renforcés pour assurer la disponibilité des matériels, tandis qu'une partie des affrètements se fait à Bordeaux et surtout à Marseille, où tout passe directement des voitures à bord des navires, sans stockage sur les quais¹⁶³⁷. En ajoutant à cette logistique l'apparition des communications maritimes effectuées au moyen de navires à vapeur comme le *Sphinx*, en plus d'une gestion rationalisée de la flotte de charge, l'opération amphibie réalisée au temps de la marine à voiles en Afrique du Nord préfigure ainsi l'élargissement de l'organisation en réseau de la Marine à l'ensemble de l'empire colonial à la fin du XIX^e siècle. Dans le cas de Rochefort, cela aboutit à une externalisation complète de sa mission coloniale à l'occasion notamment de la campagne de Madagascar de 1895. Déjà rétrogradé depuis fort longtemps dans la hiérarchie des arsenaux¹⁶³⁸, le port de guerre charentais devient en effet non seulement

1635SHDMR, Commandement de la Marine (Approvisionnements), 2A4-135 – Lettre n° 4 du 15 janvier 1869 et 2A4-146 – Lettre n° 102 du 4 décembre 1880 ; (Colonies), 2A2-878 – DM n° 236 du 13 septembre 1894.

1636MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 349.

1637TAILLEMITE Étienne, « Les aspects maritimes de l'expédition d'Alger », *Marine*, n° 109, octobre 1980, p. 58-59.

1638ACERRA Martine et ZYSBERG André, *op. cit.*, p. 28.

la véritable base secondaire de Brest mais aussi un carrefour de soutien logistique pour Toulon, en faisant transiter par voie de chemin de fer des troupes et des approvisionnements entre les trois ports militaires breton, charentais et méditerranéen. Mais ce n'est pas tout : en dépêchant à Tamatave ses soldats déployés en Indochine, en mobilisant le contingent créole de La Réunion, en organisant le transfert des tirailleurs haoussas depuis le Dahomey et le transport des équidés embarqués à Philippeville jusqu'à Diégo-Suarez, Rochefort-sur-Mer s'impose, du fait de son activité coloniale, comme un port-arsenal éminemment impérial.

Concernant des domaines plus techniques et scientifiques comme ceux des travaux publics ou de la médecine navale, le service colonial permet de stimuler l'intelligence des hommes en les amenant à mettre en pratique les connaissances acquises en métropole et dans les outremer. À cet égard, les travaux agricoles et d'assèchement des marais sur l'île de Sainte-Marie, au large de Madagascar¹⁶³⁹, sont indubitablement bénéficiaires de l'expérience rochefortaise en termes d'aménagement et de mise en valeur d'un territoire soumis à l'activité de l'océan. De la même manière, il est possible de porter au crédit des relations régulières entre Rochefort et les Amériques, si ce n'est la construction en tant que tel du nouvel hôpital maritime, du moins son agencement avant-gardiste obéissant aux principes hygiénistes suivis par la *Royal Navy* pour soigner dans de bonnes conditions les hommes touchés par les maladies tropicales¹⁶⁴⁰. Il faut cependant se garder de voir le port de Rochefort comme le seul centre capable de provoquer des changements dans l'activité coloniale du siècle de la révolution industrielle. Si ses hommes peuvent donner des impulsions pour initier une adaptation des pratiques, afin d'assurer au mieux le service colonial dont la Marine a la charge, l'arsenal charentais est loin d'être le seul « *lieu d'innovation de la marine française* », pour paraphraser Martine Acerra¹⁶⁴¹. Toulon, Brest, Cherbourg, voire Lorient : tous apportent leur pierre à l'édifice logistique mis en place par le ministère de la Marine et des Colonies, et ce d'autant plus rapidement lorsque le gouvernement du Second Empire fait relier entre eux les arsenaux par le télégraphe et le chemin de fer, alors que, de son côté, la Royale s'évertue à harmoniser les pratiques de travail. Enfin, les mutations des hommes passant d'un arsenal ou d'un régiment d'infanterie de Marine à un autre, l'expérience coloniale aidant, renforce d'autant le caractère agrégatif des arsenaux métropolitains.

L'originalité du service colonial réside également dans le fait qu'il permet de mettre en lumière les liens complexes qui unissent la Marine aux secteurs économiques de la France du XIX^e siècle. Observer l'activité coloniale de Rochefort, c'est ainsi s'inviter dans la réalité

1639COCOUAL Mathilde et DANTHU Pascal, « Le giroflier de Madagascar : essai d'histoire et de géographie coloniales, 1896-1958 », *Revue de géographie historique*, n° 12, mai 2018, p. 3.

1640BÉRIET Grégory, *op. cit.*, p. 111.

1641ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815, op. cit.*, p. 97.

professionnelle des fournisseurs. De la fabrication des produits à leur vente en passant par le transport et la livraison effective pour le compte de la Royale, le suivi de la logistique mise en œuvre dévoile l'existence de larges réseaux commerciaux non seulement en France mais aussi à l'étranger, d'étroites relations entre commanditaires, commissionnaires puis intermédiaires et enfin de liens resserrés entre les marchands et négociants et l'administration de la Marine. La présence prolongée, sur la liste des approvisionneurs attirés de l'arsenal, de maisons de commerce comme celles de Hèbre de Saint-Clément au tournant du XIX^e siècle ou des Leps jusqu'à la Belle Époque, illustre l'importance de la participation des entrepreneurs privés¹⁶⁴².

Concernant la première, fournir à la Marine les produits nécessaires au ravitaillement des colonies est une manière pour les Hèbre de maintenir leurs affaires dans un contexte de guerre mais aussi de les diversifier pour compenser la baisse des activités dans le secteur du commerce colonial. Quant à la famille Leps, il est indéniable que la fourniture de l'arsenal de Rochefort contribue à la faire passer du statut de simple marchand de bois local sous la Restauration à celui de négociant-armateur international sous la Troisième République. C'est cette montée dans l'échelle sociale qui autorise d'ailleurs Edmond et Ernest Leps à participer en 1898, aux côtés des notables de Rochefort, à l'organisation de l'Exposition internationale et coloniale. Intermédiaires indispensables à la Marine comme aux autres traitants français et étrangers, les deux profitent par conséquent de leurs relations avec les autorités de Rochefort et de Paris pour aller plus avant dans le clientélisme de l'époque, dans le but d'atteindre le niveau social désiré, à savoir la bourgeoisie. Alors que le richissime négociant-armateur Pierre-André Hèbre de Saint-Clément devient maire de Rochefort sous la Révolution et le Consulat, les Leps se lancent quant à eux dans le lucratif négoce du *yellowpine* entre la France et les États-Unis sous la Troisième République.

Si ces deux exemples constituent les cas les plus emblématiques de réussite au sein de l'ensemble des marchands et négociants retenus dans le cadre de cette étude, ils permettent néanmoins de montrer qu'au-delà de l'aspect rébarbatif de l'analyse aux échelles micro comme macro-économiques, observer à hauteur d'homme les fournisseurs de la Marine au XIX^e siècle est tout à fait réalisable. Cerner les quelques grandes personnalités du monde des affaires du Rochefort de cette époque n'est toutefois pas suffisant pour comprendre de la manière la plus précise qui soit comment les secteurs publics et privés collaborent pour faire de la Marine un outil polyvalent, un instrument qui, s'il n'est pas entièrement soumis aux intérêts immédiats des négociants, n'en demeure pas moins une arme mise en œuvre par l'État pour les protéger.

En ce qui concerne les secteurs marchands et industriels, le tissu commercial et productif
1642FRÉMEAUX Jacques, *op. cit.*, p. 238. Il en va en effet de même du côté britannique pour nombre de produits.

de Rochefort doit par conséquent être pris aussi en considération. Vivant à proximité de l'arsenal, les hommes employés dans ces domaines d'activités comme les portefaix, les commis, les rouliers, les gabariers ou encore les gardes-freins des chemins de fer, profitent en effet régulièrement des retombées du service colonial. S'il est difficile de les connaître avec exactitude, leur existence est incontestable. À cet égard, la construction navale fluviale peut aussi être approchée sous un angle local pour voir dans quelle mesure l'activité du port de guerre rejaillit sur le développement économique de la France au XIX^e siècle. Sur les bords de la Charente, les commandes de la Marine bénéficient à de nombreux artisans et entrepreneurs qui peuvent profiter avec leur famille de l'emploi créé par la préparation de tout ce qui s'avère nécessaire pour assurer le ravitaillement des colonies. Tonneliers, forgerons ou encore bourreliers sont ainsi sollicités pour fournir l'arsenal en futailles, outils, sacs et harnachements pour le transport des produits et le travail des hommes comme celui des animaux. Sous ce rapport, la sous-traitance devient le facteur le plus important en termes de transfert de richesses entre la Marine et les agents économiques impliqués dans ses activités. Le cas des maîtres au cabotage et des patrons de remorqueurs est à ce propos exemplaire. En fournissant leurs services à la Marine, ils profitent d'une activité complémentaire pour ne pas dire d'un emploi à plein temps qui les autorise à recevoir de la part du ministère un revenu substantiel auquel ils n'auraient jamais pu aspirer en se cantonnant aux activités qu'offre alors l'économie littorale traditionnelle. Le bourg de Port-des-Barques symbolise parfaitement cette situation en restant longtemps un site actif accueillant les bateaux dévolus à l'avitaillement des bâtiments de guerre dans la rade de l'île d'Aix. Le rôle économique joué par l'État au niveau local est ainsi clairement visible et se répercute en conséquence sur le développement portuaire de la ville de Rochefort-sur-Mer.

Le port de commerce de la ville se développe en effet tout au long du XIX^e siècle à l'intérieur puis à l'extérieur des remparts tandis que le droit obtenu de commercer avec les colonies à la fin du XVIII^e siècle donne l'impulsion nécessaire à l'agrandissement et à l'aménagement de l'annexe de la Cabane Carrée, en amont de l'arsenal. À l'instar des grands ports français, l'équipement et la modernisation du site portuaire réservé au commerce permet à certains fournisseurs de profiter au mieux des opportunités offertes par la mission coloniale de la Marine. L'État représentant pour ces agents économiques un pourvoyeur d'activités bienvenues, des hommes comme Rulland profitent de cette main tendue pour maintenir à flot leurs activités, afin de se relancer en position de force après un conflit par exemple, comme le prouve aussi l'importance prise par Pelletreau au port marchand de la Cabane Carrée au sortir du Premier Empire. De même, produire en masse pour l'arsenal représente une bonne affaire

pour les manufacturiers puis les industriels à l'instar d'un Dietz-Monnin pour la vaisselle ou d'un Lutz-Boutry van Isselsteyn pour les vêtements en coton sous la Troisième République. Mais approvisionner la Royale n'est pas sans risque puisque l'arrivée d'un concurrent plus attentif quant à la qualité de ses produits et à la ponctualité de ses livraisons entraîne généralement la mise à l'écart des fournisseurs fautifs malgré leur fidélité, la nécessité d'assurer un service colonial régulier ne pouvant souffrir d'un manque de rigueur et de retards répétés. Il reste cependant beaucoup à étudier pour dégager, d'un point de vue quantitatif, une vision plus fine du phénomène qui permettrait d'aller plus loin dans la découverte du lien complexe qui unit la Marine à ses fournisseurs, oscillant entre confiance et défiance, parfois abusives.

La mission coloniale confiée à l'arsenal par l'État confère à ce dernier une prépondérance économique indéniable sur la ville de Rochefort, même s'il faut relativiser son poids à mesure qu'avance le XIX^e siècle, notamment vis-à-vis de Toulon. Les populations peuvent néanmoins profiter de relations bien établies avec les colonies pour se lancer dans de nombreuses activités en parallèle de leur travail officiel, des « affaires » bien souvent clandestines et donc illégales qui ouvrent la voie à des trafics rémunérateurs pour les uns, sources de juteux bénéfices pour d'autres. Les cas d'André Rivaud et de Félix Sorrel, croisé l'un sur les bords de la Charente, l'autre sur son navire en Amérique, assurés tous deux d'un emploi laissant toutefois le champ libre aux divers « à-côtés » pouvant rapporter de l'argent, sont des exemples qui appellent à ne pas négliger cette dimension économique singulière dans un port fluvial comme Rochefort. À l'échelle de la cité, les commerces de produits coloniaux constituent une véritable alternative à l'activité militaro-industrielle très contrôlée que propose l'arsenal. Ils apportent sans conteste une plus-value à l'existence souvent modeste des personnels de la Marine, chez les ouvriers, les fonctionnaires ou les officiers subalternes. C'est aussi un moyen pour les journaliers de pallier leur misère lorsque le port de guerre se retrouve largement désœuvré, ce qui est le cas par exemple au cours des années 1820 et 1830.

Le monolithisme économique particulier des villes-arsenaux est en conséquence atténué par ce phénomène¹⁶⁴³, qui n'est alors plus propre à Rochefort du fait de l'intensification des circulations entre les ports de guerre et de commerce. Il est toutefois incontestable que ce rejaillissement de l'activité coloniale sur les populations renforce encore un peu plus le lien moral qui existe entre la Marine et les Rochefortais¹⁶⁴⁴, d'autant plus lorsque l'arsenal est fortement menacé de fermeture à partir des années 1890. L'explicite expression « *Ouvrier de*

1643LE BOUËDEC Gérard et LLINARES Sylviane, « Les arsenaux face aux enjeux géostratégiques atlantiques (XVII^e-XIX^e siècle), dans HERMANN Christian (dir.), *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI^e-XIX^e siècles)*, op. cit., p. 149.

1644LE BOUËDEC Gérard et LLINARES Sylviane, art. cit., p. 161.

port, sûr de son pain » des paysans bretons ne s'applique jamais autant qu'au XIX^e siècle, même si dans les campagnes du Léon comme de la Charente, le salaire journalier moyen d'un ouvrier d'État du Second Empire permet tout juste d'assurer la subsistance d'une famille¹⁶⁴⁵. La moindre agitation à l'arsenal durant les premières années de la révolution de 1789, en 1830, en 1848 et lors des événements de la Commune prouve que la ville vit en symbiose avec son arsenal jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale. Le soutien de la population reste en effet intact lorsqu'il est de nouveau menacé en 1913, cette fois par le ministre de la Marine Pierre Baudin¹⁶⁴⁶.

À ce propos, approcher le thème économique permet de s'interroger sur la manière dont l'État influe sur le capitalisme. Dans le cas de Rochefort, s'il semble de prime abord que seul le respect des règles décrétées par le gouvernement compte, l'octroi d'une certaine liberté, notamment concernant la production industrielle, montre que le rejaillissement des activités de l'arsenal et donc du service colonial sont dues à un État acteur stimulant l'économie locale. N'interdisant en aucun cas le capitalisme, le ministère de la Marine et des Colonies le suscite constamment en passant des commandes aux secteurs publics et privés pour que Rochefort puisse assurer sa mission de soutien aux différentes entreprises de colonisation de la France. Une bonne part des Rochefortais profite indubitablement de cette situation pour s'extirper d'une économie de subsistance, comme le prouve l'installation en ville des classes moyennes et bourgeoises constituées d'officiers de la Royale, de militaires, d'artisans et de simples employés de bureau, un certain nombre d'entre eux étant visiblement de bons connaisseurs des pratiques du commerce, des affaires et de la manière de faire fructifier l'argent amassé. Une réussite qui se lit aussi dans la pierre.

À l'opposé du spectre, en ce qui concerne les capitalistes ayant grandi avec les préceptes du siècle des Lumières, totalement intégrés par la suite aux réseaux d'approvisionnement de la Marine, les marchands, négociants et armateurs locaux font le choix de la sécurité en ne s'éloignant jamais ou presque des propositions d'adjudication de l'État pour fournir la ville-arsenal. Si le maire Roy-Bry lance Rochefort sur la voie de la diversification économique à partir de la Monarchie de Juillet, le capitalisme qui en résulte n'est pas à la hauteur des moyens engagés pour sortir les secteurs de l'entrepreneuriat et du commerce de l'orbite de la Marine. Les investissements sont bien trop souvent dilués dans des affaires fort éloignées des préoccupations et des intérêts propres à Rochefort. Si le développement portuaire suit son cours, il est davantage le fait du soutien inconditionnel des puissants négociants de Cognac qui espèrent pouvoir exporter en masse leurs eaux-de-vie depuis les quais des bassins à flot de

1645BELLEC François, *Arsenaux de Marine en France*, Grenoble, Glénat, 2008, p. 35.

1646MAUBERGER Gaston, *op. cit.*, p. 151.

la ville-arsenal plutôt que des importateurs de charbon¹⁶⁴⁷.

L'existence d'interactions entre la Marine, l'économie et la société aux XVIII^e et XIX^e siècles étant, au terme de cette étude, incontestable¹⁶⁴⁸, le constat effectué doit maintenant amener à considérer d'une manière bien plus large les retombées économiques directes et induites de l'arsenal. En tant que port infiniment plus importateur qu'exportateur sur toute la période retenue, il est en effet impossible de voir Rochefort comme un simple réceptacle de produits. Ses fonctions militaires, coloniales et commerciales rejaillissent en effet sans aucun doute un minimum, d'un point de vue économique, au moins sur les ports du 4^e arrondissement maritime, de Nantes à Bayonne. L'importance des affrètements pour le roi à Bordeaux puis la réservation des passages sur les paquebots en partance de cette même ville ou à Saint-Nazaire dans le cadre du service colonial renforcent cette idée non seulement pour les opérations de soutien effectuées avant les guerres de la Révolution et de l'Empire¹⁶⁴⁹ mais aussi pour tout le siècle suivant le Congrès de Vienne, jusqu'au premier conflit mondial.

S'il est légitime de s'interroger sur cette question, il en va par conséquent de même en ce qui concerne les trafics commerciaux d'une part, le cabotage militaire d'autre part. La mise en lumière de la pérennisation et du renforcement des relations entre Rochefort et les possessions de l'empire colonial permet de montrer une réalité maritime restée trop longtemps sous-estimée pour le long XIX^e siècle. En parallèle des flux océaniques classiques liés au ravitaillement des possessions coloniales, l'observation des mouvements des navires intégrés au sein de la flotte utilisée pour soutenir l'expansion ultramarine de la France dévoile un cabotage soutenu et régulier mis en œuvre pour approvisionner le port-arsenal de Rochefort et ses casernes, parfois depuis Toulon.

À partir du Second Empire toutefois, les bateaux laissent peu à peu place aux trains pour que puissent circuler entre les différents arsenaux et les ports de commerce les matières et les hommes destinés tant aux garnisons des troupes de Marine en métropole qu'aux outremer. Une réévaluation des relations entre les différents acteurs impliqués dans l'expansion coloniale ne peut toutefois se faire en se basant uniquement sur le cas rochefortais. L'angle d'approche de ce problème doit être élargi en prenant en compte la manière dont ce phénomène se répercute sur l'activité des parties prenantes aux échanges entre les ports. Il autoriserait ainsi l'ouverture de perspectives de recherches intéressantes pour ajouter aux

1647 DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p.25 ; BUTI Gilbert et LE BOUËDEC Gérard, « La France et la mer à l'âge industriel : les mutations idéologiques et techniques », dans CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PÉRON François (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, *op. cit.*, p. 474.

1648 Pour confirmer les travaux pionniers de Jean Meyer publiés notamment dans « Marine, économie et société : techniques et stratégies politiques au XVIII^e siècle (1650-1790) », *Rochefort et la mer*, *op. cit.*, p. 7-14.

1649 MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 352.

connaissances actuelles sur les cabotages commerciaux celles sur les transports militaires, en créant pas exemple une base de données répertoriant les mouvements des caboteurs de l'État vis-à-vis des bâtiments de charge des compagnies privées. Le rapprochement de ces informations chiffrées illustrerait certainement d'une manière plutôt fiable la réalité de ce que sont les trafics maritimes dans leur ensemble au premier siècle de l'époque contemporaine.

La présente étude sur le Rochefort colonial contribue aussi à consolider la connaissance des relations qui existent entre un établissement militaro-industriel comme l'arsenal et l'espace urbain qui le jouxte, en allant plus loin que la seule observation de la démographie¹⁶⁵⁰. Les différents exemples de trafics de produits régionaux et coloniaux accréditent l'idée que l'arsenal est loin d'être l'espace clos voulu par les autorités militaires au XIX^e siècle, malgré l'édification de murs et de portes gardées. Aux côtés des habituels vols et intrusions peut maintenant être ajouté celui du commerce illicite, issu des échanges de l'arsenal avec les mondes ultramarins. Le phénomène est connu à Lorient pour les indiennes¹⁶⁵¹, il est ici démontré dans le cas de Rochefort. Il est aussi confirmé que l'activité coloniale de l'arsenal donne à la ville charentaise un caractère singulier, à mi-chemin entre la grande cité portuaire ouverte sur le monde et la citadelle tournée vers les terres, protégée des intrusions extérieures par ses remparts. Comme le montrent les inventaires après-décès et ceux des établissements de la Marine ouverts au public et aux étudiants, des produits exotiques comme le sucre, le café, le cacao, le thé, le rhum, l'opium, sans oublier les plantes et les animaux provenant des pays tropicaux permettent ainsi à une ville provinciale comme Rochefort « dont l'urbanisme a été pensé dès l'origine comme une sorte d'utopie militaire »¹⁶⁵², de s'intégrer à l'empire colonial. L'*ornementalisme* exotique se trouve partout, même si cela est parfois de façon diffuse, en particulier dans l'*hinterland* de la ville-port.

Au travers de ce panorama doivent aussi être considérés les récits des personnes partant ou revenant des colonies, tant il est certain que les descriptions des territoires ultramarins influencent consciemment ou non les mœurs, les modes, les mentalités d'une population constamment mise en présence de l'exotisme et de l'altérité coloniale. La diffusion des denrées, des textiles, des objets, des pratiques, des matières nouvelles comme le caoutchouc, par exemple, est un phénomène qui ne cesse de se renforcer dans la vie quotidienne de la ville-arsenal. L'économie locale en profite forcément, à partir du moment où les commerçants font de tous ces produits lointains des biens de consommation courante disponibles à l'achat et en quantité dans leurs boutiques. Même si la clandestinité d'un bon nombre d'affaires et le

1650LE HÉNAFF-JÉGOU Monique, *op. cit.* ; son étude de la démographie de Rochefort s'étalant de 1680 à 1820.

1651MARGOLINE-PLOT Eugénie, « les circuits parallèles des toiles de l'océan Indien. Lorient au XVIII^e siècle », *Société française d'histoire urbaine*, n° 30, 2011/1, p. 109.

1652DESRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *op. cit.*, p. 29.

manque de données chiffrées sur le sujet dissimulent en partie l'importance de ce mouvement précédent l'établissement de la société de consommation moderne au XX^e siècle, il est indéniable que l'étude du cas rochefortais permet de répondre concrètement à la question du phénomène de mutation des sociétés. L'influence de la mondialisation des échanges y est en effet pour beaucoup, autorisée en cela par la stabilité qu'assurent les relations apaisées entre la France et l'Angleterre, et le commerce qu'installe l'Empire britannique du Canada aux Indes¹⁶⁵³.

Le choix de l'angle local permet également de confirmer l'idée que la maritimisation des sociétés littorales passe en partie par la contrebande et la clandestinité¹⁶⁵⁴, soit le transport illégal de marchandises, d'animaux ou de personnes entre les outremer et la France dans les domaines, par exemple, de la traite négrière ou des drogues, alors que circulent aussi les maladies. Lorient reste encore à ce propos le modèle à suivre pour atteindre à Rochefort, mais aussi dans les autres arsenaux, un niveau de connaissance comparable à celui de l'ancien établissement de la *Compagnie des Indes Orientales*¹⁶⁵⁵. Les archives portuaires pour le XIX^e siècle ne manquent pas. Si l'ampleur de la tâche peut rebuter, elle permettrait néanmoins de combler bien des retards historiographiques. De même, le poids que représente dans la cité charentaise les migrants qui passent et repassent par la porte du Soleil, réfugiés des colonies, troupes de marine, officiers supérieurs, candidats à l'installation outre-mer sans oublier les condamnés, demeure considérable, d'autant plus lorsqu'il faut les accueillir, les loger, les nourrir, les soigner, les surveiller mais aussi leur donner accès à tous les services qu'une ville peut alors offrir dans les domaines de la spiritualité, de l'éducation et même de la culture.

L'arrivée de plusieurs centaines de personnes souhaitant retrouver leurs possessions dans les colonies sous la Restauration après parfois dix ou quinze ans d'attente, du fait des conflits sur mer, constitue un exemple des convulsions qui agitent l'arsenal, ce dernier vivant aussi au rythme des événements internationaux. L'encasernement de milliers de matelots, marsouins et bigors ne manque pas d'occasionner des débordements, lorsqu'ils transitent de ville en ville par le chemin de fer pour embarquer dans un port ; leur réputation d'« apaches » les précédant, à la Belle Époque, jusqu'en Normandie. Une des contributions de cette étude est sans aucun doute d'avoir exhumé leur importance numérique sur les bords de la Charente vis-à-vis des mouvements migratoires du XIX^e siècle. Avec 60 208 individus libres et 21 153

1653 APRILE Sylvie et BENSIMON Fabrice, *op. cit.*, p. 6.

1654 LE BOUËDEC Gérard, « Une trajectoire de recherche collective pour de nouveaux chantiers en histoire maritime », dans LE BOUËDEC Gérard et *al.*, *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours*, *op. cit.*, p. 13. Voir aussi dans son ensemble l'ouvrage de FIGEAC-MONTHUS Marguerite et LASTÉCOUÈRES Christophe (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e s.)*, Paris, Armand Colin, Coll. « Recherches », 2012.

1655 Lire par exemple l'ouvrage de LE BOUËDEC Gérard et NICOLAS Brigitte (dir.), *Le goût de l'Inde*, *op. cit.*, ainsi que les articles publiés et les mémoires et thèses menés à l'université de Lorient depuis près de 30 ans.

condamnés embarqués *ad minima* à Rochefort ou dans la rade de l'île d'Aix après une traversée en gabare, en canot ou en canonnière, l'arsenal obtient désormais le droit de figurer, si ce n'est dans le tableau des ports d'émigration comme Bordeaux ou Le Havre, en tout cas dans le système pénitentiaire colonial¹⁶⁵⁶. En s'additionnant à la partie de la population flottante qui gravite continuellement autour de l'arsenal, tous ces passagers donnent, par conséquent, à la ville son statut d'interface entre deux mondes pour les uns, d'antichambre du bague pour d'autres, de « porte des colonies » pour tous les voyageurs.

L'étude du service colonial de Rochefort permet en effet de révéler cette dimension mondiale prise par la ville-arsenal au XIX^e siècle. L'embarquement de colons, le transport de végétaux et d'animaux, l'élargissement des échanges commerciaux, la reproduction du mode de vie français dans les colonies, mais aussi, à l'inverse, l'adoption de pratiques orientales sur les bords de la Charente, sont autant de signes distinctifs révélant l'appartenance de la ville non seulement au monde atlantique mais aussi à l'espace maritime allant de la mer Méditerranée au Pacifique. Les cargaisons qui circulent entre Rochefort et les colonies, en passant par le cap de Bonne-Espérance, le cap Horn ou par le chemin de fer trans-isthmique anglo-égyptien avant que ne soit inauguré le canal de Suez illustrent parfaitement le phénomène de mondialisation à l'œuvre à cette époque¹⁶⁵⁷. De la métropole aux colonies les plus reculées de l'Empire, elles sont aussi le reflet de l'exportation du modèle hexagonal vers les autres continents. Il suffit de voir où et comment sont aménagées les villes-ports coloniales de Saïgon, de Nouméa ou encore de Bizerte pour s'en convaincre. De la même manière, vêtements et objets restent longtemps fidèles à ce qui peut être vu dans les rues et les intérieurs des villes françaises. Dans l'autre sens, en constante augmentation, les cargaisons expédiées en métropole autorisent la mise en place d'activités économiques qui n'auraient jamais pu se faire sans l'apport de bibelots, denrées et textiles d'outre-mer¹⁶⁵⁸. Enfin, les comportements des citadins et des habitants des faubourgs pour ne pas dire des ruraux ne sont pas à oublier puisque, sans eux, la ville serait une coquille vide. À ce propos, les nombreuses familles coloniales répertoriées pour cette étude qui ont un pied sur la berge de la Charente, un autre sur celle des fleuves Sénégal, Saïgon, Huangpu ou Maroni, font indiscutablement de

1656PIERRE Michel, *op. cit.*, p. 448. Le musée Ernest-Cognacq de Saint-Martin-de-Ré évoque cette histoire.

1657SAUPIN Guy, « Présence et représentations du monde atlantique dans les villes d'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle », dans SAUPIN Guy (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, *op. cit.*, p. 9.

1658Sur ce point, voir par exemple, concernant notamment le centre de consommation de produits étrangers et exotiques que peut constituer un port-arsenal et une ville-caserne comme Rochefort qui s'insère dans les différentes échelles impériales, SAUPIN Guy, « La ville atlantique européenne des temps modernes : perspectives pour une approche conceptuelle », dans Saupin Guy (dir.), *Les villes atlantiques européennes. Une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2019, p. 17.

Rochefort une ville impériale, tout autant que maritime et militaire¹⁶⁵⁹.

Si l'historiographie s'est intéressée aux batailles navales et aux expéditions coloniales du dernier tiers du XIX^e siècle, elle a bien trop souvent négligé les périodes antérieures mais aussi la logistique, le transport maritime et ferroviaire et par conséquent les moyens véritablement engagés sur le long terme pour soutenir les colonies. Si cette lacune commence maintenant à être comblée, il ne faut cependant pas prendre le cas de Rochefort comme l'exemple typique de ce qui peut se faire à l'époque. L'observation des choix effectués par l'Angleterre mais aussi par l'Espagne pour investir, ravitailler, administrer, défendre et mettre en valeur leurs colonies montrent en effet que les Européens apportent des réponses bien différentes afin d'assurer leur mainmise sur des territoires ultramarins qu'ils possèdent parfois déjà depuis plusieurs siècles, à l'image des Bermudes ou de l'île de Cuba¹⁶⁶⁰.

Alors que l'*East India Company* britannique continue, par exemple, à l'aide de ses bases asiatiques, jusqu'à sa dissolution en 1858, à soutenir la *Royal Navy* dans sa mission coloniale allant du golfe d'Aden à Bornéo, en passant par Singapour, Hong Kong et Shanghai, la Marine fait quant à elle le choix de tout centraliser en métropole en s'appuyant avant tout sur les capacités offertes par les négociants et armateurs installés dans les grands ports français. Mais aurait-il été possible de créer un réseau d'arsenaux ultramarins entièrement équipés dans l'Atlantique d'une part, dans l'océan Indien d'autre part, avec des bases relais pour compléter formellement l'organisation, à l'instar du système mis en place dans l'Empire britannique ? La réponse est assurément négative, du moins jusque dans le dernier tiers du XIX^e siècle.

Outre le fait que la France n'a plus d'intérêt à posséder une puissante base dans les Antilles sous la *Pax Britannica*, elle ne possède pas non plus, avant le milieu du Second Empire, un site adéquat dans les mers de l'Inde et de Chine. Lorsque Saigon est choisi puis développé pour devenir l'arsenal de la flotte française en Extrême-Orient, le site de Rochefort a déjà été remplacé depuis fort longtemps par Toulon pour soutenir l'expansion coloniale en Asie orientale. De même, avant l'ouverture du canal de Suez, les finances de la Marine n'auraient jamais pu accompagner la création d'une simple base-relais à Tahiti ou à Madagascar, selon les vœux du ministre Guizot¹⁶⁶¹. L'examen des budgets des années 1840 ne laisse aucun doute à ce sujet.

Après les dépenses effectuées pour payer les soldes et les pensions, les constructions et

1659 ACERRA Martine (dir.), *Arsenal et patrimoine. L'Europe atlantique et Rochefort, XVII^e-XIX^e siècle, op. cit.*, p. 74. Denis Roland appelle à ce propos à ne pas non plus négliger la dimension « base-école » de Rochefort.

1660 LUIS Jean-Philippe, « D'un empire à un autre empire », dans LUIS Jean-Philippe (dir.), *L'État dans ses colonies. Les administrateurs de l'Empire espagnol au XIX^e siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, 2015, p. 11.

1661 BATTESTI Michèle, « Les points d'appui de la flotte française de la première moitié du XIX^e siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale », dans MAGNIEN Maurice et al., *Les bases et les arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours, op. cit.*, p. 14-15.

l'entretien des navires, sans oublier l'administration des colonies elles-mêmes, le budget est en effet réduit à peau de chagrin pour les armements, malgré les suppliques de Tupinier puis du prince de Joinville. Comment prévoir l'établissement d'un arsenal outre-mer dans ces conditions pour compléter les installations du Ponant ? D'autant plus que la grande conquête coloniale de la Monarchie de Juillet se déroule au départ de Toulon, en mer Méditerranée¹⁶⁶². Il faut ainsi clairement imputer au manque de moyens financiers les choix faits par la Marine tout au long du XIX^e siècle, qui ne fait au final qu'adopter les stratégies les plus appropriées pour soutenir au mieux les colonies d'après les fonds disponibles. En ce qui concerne les sommes allouées par l'État, une comparaison avec la Grande-Bretagne s'impose pour bien se rendre compte de l'écart avec la France. En 1872, par exemple, alors que le budget de la Marine et des Colonies s'élève à 145 millions de francs, celui voté en Angleterre pour la *Royal Navy* est de 245 millions¹⁶⁶³. Au-delà de l'incontestable supériorité de l'Empire britannique, c'est le défaut de maîtrise des instruments financiers qui est préjudiciable à la France. Alors que la *Royal Navy* peut s'appuyer, pour régler ses créances rapidement, sur un État militaro-fiscal fort constitué depuis le XVIII^e siècle et encore renforcé au sortir des guerres napoléoniennes¹⁶⁶⁴, la Marine repousse encore trop souvent, à la fin du XIX^e siècle, les échéances fixées préalablement avec les fournisseurs. Les retards de paiement de ces derniers découragent ainsi nombre de petits armateurs qui renoncent à proposer leurs services dans le cadre des activités coloniales. Ce dernier aspect des choses montre ainsi que dans la course à la puissance, après avoir obtenu les financements, les navires et les hommes, il est indispensable pour la Royale de mettre en œuvre une logistique efficace, tant pour assurer sa propre mission coloniale que pour permettre au ministère de la Guerre de faire de même. Car sans navires, pas d'expéditions.

« *Nous causons de tout, de la vie et de la mort, des religions hindoues, des espoirs et des terreurs* », explique Pierre Loti à la suite de sa rencontre avec la reine Cristina d'Espagne en 1892¹⁶⁶⁵. Ces sujets de discussion variés correspondent parfaitement à toutes les situations que traverse l'arsenal de Rochefort durant son existence. Si le service colonial maintient en vie un port de guerre voué à cesser un jour ou l'autre ses activités navales, il suscite aussi les espoirs de bien des gens dans cette cité militaire voulue par Louis XIV. Vivant dans le souvenir du « premier empire colonial », la Société de géographie n'hésite d'ailleurs pas à mettre en vis-à-

1662 GACHOT Gérard, « Toulon, port de départ des grandes expéditions (1815 à 1856) », dans MEYRUEIS Jean-Paul et BUTI Gilbert (coord.), *Toulon, port de Méditerranée*, op. cit., p. 138-140.

1663 SAFFROY Frédéric, op. cit., p. 39.

1664 CROUZET François, *Histoire de l'économie européenne, 1000-2000*, Paris, Albin Michel, 2000, p. 193 et p. 195. Sur le concept d'« État militaro-fiscal », lire l'ouvrage de référence de BREWER John, *The Sinews of Power : War, Money and the English State 1688-1783*, Londres, Routledge, 1989.

1665 QUELLA-VILLÉGER Alain, *La politique méditerranéenne de la France (1870-1923). Un témoin : Pierre Loti*, Paris, Éditions L'Harmattan, Coll. « Histoire et perspectives méditerranéennes », 1991, p. 56.

vis sur ses diplômes la tour des signaux de l'arsenal de Colbert et le temple d'Angkor Vat, derrière lequel se dessinent des ruines. La terreur de voir l'établissement de la Marine être fermé par les décideurs de cette même institution engage dans une fuite en avant les Rochefortais, ces derniers n'hésitant d'ailleurs pas à faire appel non pas aux divinités mais aux meilleurs ingénieurs du temps¹⁶⁶⁶. C'est qu'à Rochefort, le plus grand ennemi de l'arsenal au XIX^e siècle reste avant tout la Charente. Mais le petit fleuve, en obligeant les hommes à faire preuve d'innovation pour pérenniser les activités sur ses berges, symbolise durant douze décennies cette dualité entre l'ancien monde et le nouveau. Miroir des transformations et des ambitions d'une ville-arsenal souhaitant profiter tant de la colonisation que de la globalisation, la Charente contribue ainsi sans le vouloir à faire de Rochefort un port impérial et une ville-monde, entre l'Atlantique et les mers de Chine.

¹⁶⁶⁶CHAPUIS Olivier, *À la mer comme au ciel. Beutemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Paris, PUPS, Coll. « Histoire maritime », 1999, p. 703.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

1. Sources manuscrites

Archives nationales d'outre-mer

Colonies, archives ministérielles modernes

➤ *Archives ministérielles*

● *Sous-série C8 : Martinique (1635-1815)*

COL C8 A 121 f° 194 : Prise par les Anglais de la goélette l'*Agile*, commandant Forsant, lieutenant de vaisseau venant de Rochefort avec des paquets envoyés par le ministre Decrès aux gouverneurs de la Martinique et de la Guadeloupe ; il suggère le renvoi de ce bâtiment en France (13 juin 1815).

COL C8 A 119 f° 9 : arrivée de la goélette le *Messageur* venant de Rochefort (30 novembre 1814).

● *Sous-série C11 : Louisiane (1675-1819)*

COL C13 A 51 f° 120 : somme de 600 000 livres destinée à la Louisiane versée à Rochefort.

COL C13 A 54 f° 47 : annonce du paiement des 600.000 F ordonnancés pour la Louisiane.

COL C13 A 54 f° 79 : achats des marchandises nécessaires pour le Sénégal et la Louisiane.

COL C13 B 1 f° 516 : mesures à prendre pour l'expédition de Louisiane, affrètements, convocation des agents, avances de solde, indemnités de déplacement du capitaine général et du préfet colonial ; envoi de vivres en provenance de Rochefort ; embarquement des officiers d'administration.

Dépôt des papiers publics des colonies

➤ *Hôpitaux (1720-1896)*

● *Asie – Chine*

2 DPPC 125 : Shanghai (1859-1861), répertoire numérique.

Service historique de la Défense

Vincennes – Fonds Terre

- *Série N : Troupes coloniales*
- *Sous-série 7 N : E. M. A. et attachés militaires*
- *1^{er} Bureau / A. Avant-Guerre*

7N 65 : approvisionnements et administration des troupes de la Marine (1888-1900).

7N 78 : contingents coloniaux à La Réunion, la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane (1899-1908) ; organisation générale des troupes coloniales (1900-1909).

Vincennes – Fonds Marine

- *Série BB : Service général*
- *Sous-série BB⁵ : Armements et mouvements des bâtiments de guerre et de transport*

BB⁵ 7 ; 16 et 17, 20 et 56 : bâtiments de guerre et de transport, armements et mouvements (1801-1807 ; 1809-1810 et 1819 ; 1828-1862).

BB⁵ 134 : bâtiments de guerre et de transport, Rochefort et listes générales, états de situation et de mouvements (1793-1863).

BB⁵ 137 : bureau des mouvements de la Flotte, armements, minutes des notes et états annuels, situation matérielle des bâtiments et mouvements (1834-1907).

BB⁵ 222, 227 : bâtiments armés et désarmés par l'État (1790-1854).

BB⁵ 286 : bureau des mouvements de la Flotte, correspondance à l'arrivée (1890).

- *Série CC : Personnel*
- *Sous-série CC⁷ : Dossiers individuels du personnel [officiers]*

Sous-série CC⁷ alpha (1794-1885) :

- 1274, dossier Jean-Pierre Edmond Jurien de la Gravière

Sous-série CC⁷ 4e moderne (1810-1918) :

- 297, dossier Julien Viaud

Rochefort – Département Marine

- *Série A : Commandement de la Marine dans le port de Rochefort*
- *Sous-série 1-A : Commandement de la Marine et Commandant des Armes*

1A / 82 à 106 : lettres du ministre – officiers et bureaux des ports, officiers de marine destitués, déportations, arbres à pain Cayenne-Rochefort-Paris, colonies (1793-1800).

● *Sous-série 2-A : Préfet maritime*

2A2 / 1 : dépêches ministérielles confidentielles adressées au Préfet maritime (1800-1891).

2A2 / 2 à 6, 18, 25 ; 146, 156, 165, 171, 177 ; 239 ; 299, 305, 311, 319, 323, 333, 335, 343, 356 ; 456, 466, 475, 491, 502, 516, 527, 532, 541, 554 ; 666, 679, 692, 709, 724, 755, 773 ; 835, 851, 865, 878, 906, 920, 933, 947, 960, 973, 986, 1002, 1005, 1017, 1028, 1039, 1050, 1061, 1069, 1074, 1085, 1097, 1110, 1122, 1144, 1151-1152, 1246, 1328 : lettres du ministre – colonies, outre-mers, subsistances, mouvements, militaires et gendarmerie coloniale, déportés politiques pour Cayenne (1800-1927).

2A4 / 133 à 137 ; 146 à 152 : correspondance du préfet maritime avec les autorités civiles et militaires – Bordeaux et autres ports, colonies, mouvements, approvisionnements, cartes et plans (1867-1889)

2A5 / 2 : dossiers d'affaires – inspection générale des troupes, artillerie de la Marine et des Colonies, remise du drapeau du 7^e régiment d'infanterie de marine à la Société de Géographie de Rochefort (1870-1896).

➤ *Série C : Forces maritimes*

3C / 61 : *Dordogne*, Rochefort et division navale des mers de Chine (1863-1864).

3C / 236 : *Cosmao*, Rochefort et division navale du Maroc (1911-1913).

3C / 341 : *Zélée*, Rochefort et division navale du Pacifique (1900-1902).

➤ *Série D : Majorité générale et mouvements du port*

1-D2 / 1 : lettres adressées à la commission de la Marine et des Colonies (1794-1797).

1-D3 / 3 et 4 : lettres adressées par la commission de la Marine et des Colonies (1793-1800).

1-D3 / 237 : dépêches ministérielles confidentielles (1893-1922), arsenal et bâtiments faisant campagne (1872-1902).

1-D5 / 5 à 9 : bâtiments à l'arrivée du port, personnel à l'arrivée de campagne, plan de l'arsenal de Rochefort, d'Oléron, d'Aix, du chenal (1882-1906) ; devis de campagne et lancements des navires (1881-1916) ; effectifs des troupes de marine (1888-1891) ; questions pour cause d'encombrement de l'arsenal (1857-1876) ; cession des casernements par suite du passage des troupes de marine à la Guerre, regroupement des services dans l'arsenal (1900-1902) ; note sur les ressources du port de Rochefort et les services qu'il pourrait rendre pour assurer le ravitaillement rapide d'une escadre et pour activer les opérations d'armement (1906-1908).

1-D5 / 12 : escales des bâtiments (1862-1870) ; listes de passagers sur les transports (1900-1908).

1-D5 / 14 : arrivée au port ou retour de campagne (1862-1914).

1-D5 / 16 : amélioration de la Charente (1876) ; approvisionnement en charbon (1890-1892).

2-D / 45 : embarquement des condamnés ou relégués pour la Guyane et la Nouvelle-Calédonie (1873-1914) ; ravitaillement des îles et des postes de guerre et de Nouméa (1910-1920).

➤ *Série E : Services administratifs ; Intendance maritime, Commissariat de la Marine*

● *Sous-série 1-E : Intendant de la Marine*

1-E / 272 à 275, 280 et 281, 283, 290, 294 et 295, 304, 307 et 308, 310, 317 à 319, 324 et 325, 335 et 336, 598, 604 : troupes, colonies, classes (1792-1799).

● *Sous-série 2-E : Commissaire général*

2E1 68 à 71 : passagers pour les colonies (1814).

2E3 34 : régiments d'infanterie de marine (1870-1872) ; armements, désarmements, entretien, expéditions dans le port de Rochefort (1843-1847).

2E4 1, 4 8 à 10, 4 12, 4 14 à 17, 4 19 à 21, 4 25 : transport de condamnés (1871-1882) ; bagne, hôpitaux et directions du port de Rochefort (1812-1889) ; disciplinaires (1814-1862) ; embarquement des troupes passagères pour les colonies (1800-1900) ; quartiers de Rochefort (1813-1872) et de La Rochelle (1845-1871).

● *Sous-série 4-E : Fonds administratifs*

4E 10 : dépenses par colonie, marchandises, habillement, subsistance des soldats (1835-1843).

● *Sous-série 5-E : Approvisionnements*

5E2 4 et 5, 7 : approvisionnements pour la Marine et pour les colonies, situation du magasin des colonies, marchés et adjudications, fournitures envoyées, affrètements.

5E2 / 31 à 49 : affrètements pour les colonies et diverses missions (1792-1886).

● *Sous-série 6-E : Subsistances*

6E2 / 1, 3 à 6, 10 et 11 : magasins, nécessaire à assurer pour la Marine et les colonies (1788-1876).

➤ *Série F : Service de santé de Rochefort*

● *Sous-série 1-F : Archives du service de santé*

1F1 / 81 : service colonial des médecins de l'infanterie et de l'artillerie de marine (1871-1872).

● *Sous-série 2-F : Archives des hôpitaux de la Marine*

2F1 / 69 : personnel des colonies et passagers (1793-1798).

● *Sous-série 4-F : Archives du personnel médical*

4F2 / 2 : services de santé du port et des colonies (1823-1825).

- *Sous-série 5-F : Autres archives*

5F84 : dépêches ministérielles (1796-1886).

5F90 / 1 et 2 : études sur les maladies en Guadeloupe et maladies qui ont régné à Rochefort, traitement des maladies vénériennes (1794-1808) ; objets d'histoire naturelle pour les voyageurs et les employés dans les colonies (1827) ; choléra (1849) ; statistiques médicales de l'hôpital de l'île d'Aix (1871) ; graines du Gabon (1872) ; traitement des malades à l'hôpital, instructions hygiéniques pour les troupes en garnison dans la place de Rochefort (1836).

5F91 : personnel des hôpitaux, état des officiers de santé et des infirmiers à Rochefort (1806-1900).

5F92 / 1 et 2 : armement des vaisseaux, frégates, corvettes et autres bâtiments (1798) ; hôpital de Saintes, Marine et municipalité (1826) ; puits artésien (1869).

5F93 / 1 : alimentation, ration de vivre en expéditions et charge supportable par l'homme en marche (1861-1862).

- *Série G : Constructions navales*

- *Sous-série 2-G¹ : Constructions navales*

2G² / 22 à 24 (1801 à 1805 : 2 chaloupes pour le Sénégal), 52 et 62 (1802-1804 : état précaire de l'arsenal de Rochefort).

- *Sous-série 2-G² : Devis d'armement et de campagne*

2G² / 18 (1814-1820), 28 à 31 (1795-1820), 53 à 63 (1849-1871), 91 à 101 (1879-1890).

- *Série K : Travaux maritimes et bâtiments civils*

- *Sous-série 1-K5*

1-K5 dossier 8 (1840-1848 : propriétés immobilières de la Marine)

1-K5 dossier 21 (1821-1828 : bail de trois maisons pour le logement de troupes de la Marine)

- *Série N : Troupes de Marine*

- *Sous-série 1-N : Dépêches ministérielles*

1N / 2 à 22 : répartitions, mouvements, mutations (1792-1810, 1818-1825, 1892-1900).

- *Série P : Inscription maritime et navigation commerciale*

- *Sous-série 2-P : Service des classes et inscription maritime*

2P / 19-20 : affrètements (1793) ; listes des passagers et des chargements des flûtes *Nourrice*

et *Bayonnaise* (1801-1805).

- *Sous-série 6-P : Quartier d'inscription maritime de La Rochelle-Marans*

6P2 / 1 à 6, 8 à 10 : correspondances reçues des autorités supérieures et autres (1804, 1861-1889).

- *Sous-série 7-P : Quartier d'inscription maritime de Rochefort*

7P2 / 1 à 15 : correspondance reçue des autorités supérieures et autres (1793-1910).

7P8 / 82 à 97 : rôles de désarmement (1898-1914).

- *Série R : Bureau des colonies*

- *Sous-série 1-R : Services des colonies*

1R100, 102 à 105, 108 à 114 : passagers, marchandises, affrètements (1792-1815, 1857-1859, 1870-1888).

- *Série S : Documents entrés par voie extraordinaire*

- *Sous-série 2-S : Fonds Boulineau (1857-1925)*

2 S 1 à 23 : journaux de navigation – Antilles, Afrique, Extrême-Orient (1857-1884).

2 S 28 : documentation – cartes de la côte du Tonkin (1883-1884).

2 S 31 : papiers divers, articles sur la campagne du Japon (1862-1864).

- *Sous-série 19-S : Documents iconographiques isolés*

19 S 5 : album de 95 photographies de la Cochinchine (1910).

19 S 66 : album de photographies de bâtiments de la Marine nationale, de la Charente-Inférieure et du Tonkin, ayant appartenu à un marin de la marine marchande (1909).

- *Sous-série 46-S : Fonds Silvestre (1841-1937)*

- Administration et politique

Ports et arsenal maritime au Tonkin : rapports, lettre (1885), ville de Phai Phon, ressource pour logement et campement des troupes : compte-rendu (1885).

- *Sous-série 100-S : Entrées extraordinaires et privées*

100 S 2 à 4 : cartes postales

Archives départementales de la Charente-Maritime

- *Série E : Féodalité, communes, bourgeoisie, familles, notaires*

- *Sous-série 3 E : Fonds de notaires, minutes*

- Rochefort – I

3 E 21/310-373 : Charles Antoine Allard (1822-1854) ; 3 E 21/374-419 : Eugène Antoine Allard (1855-1875)

- Rochefort – II

3 E 120/1-82 : Robert Thoyon (1883-1920).

- Rochefort – IV

3 E 33/156-235 : Jean Jacques Ayraud (1785-1824) ; 3 E 87/1-58 : Victor Ayraud (1825-1854)

➤ *Série L : Administration et tribunaux de la période révolutionnaire*

L 324¹, L 324 (206-2) : secours aux réfugiés des colonies, correspondance, états nominatifs, certificats (1794-1798).

➤ *Série M : Administration générale et économie*

- *Sous-série 4 M 6 : Surveillance politique*

4 M 6/3 et 17 : affaires diverses (1823-1830, 1831-1840) ; Ville de Rochefort, agression par des soldats de l'infanterie coloniale (1905-1907).

- *Sous-série 4 M 7 : Réfugiés français*

4 M 7/1 à 6 : réfugiés des colonies – états, circulaires et correspondances (1798-1801, 1804-1880) ; dossiers individuels (1820-1873).

- *Sous-série 8 M 2 : Recensement de la population – Rochefort*

8 M 2/31 (1851) ; 8 M 2/56 (1891) ; 8 M 2/77 (1896) ; 8 M 2/115 (1906) ; 8 M 2/148 (1911).

- *Sous-série 8 M 3 : Émigration*

8 M 3/1, émigration pour l'étranger et les colonies (1845-1924).

- *Sous-série 13 M 4 : Expositions*

13 M 4/2, exposition internationale et coloniale de Rochefort (1898).

- *Sous-série 14 M 4 : Industries diverses.*

14 M 4/2 : indigoteries (1811-1813).

➤ *Série Jx : Périodiques / Presse (Catalogue de la Presse)*

Jx 18/8 : *Les Tablettes des Deux Charentes* du 13 août 1867

Jx 18/19 : *Les Tablettes des Deux Charentes* du 10 mars 1878

Jx 18/23 : *Les Tablettes des Deux Charentes* du 3 mai 1882.

2. Sources imprimées

AUBE Théophile, *La guerre maritime et les ports militaires de la France*, Paris, Berger-Levrault, 1882.

AUBERT DU PETIT-THOUARS Louis-Marie, *Histoire des végétaux recueillis dans les îles australes d'Afrique*, Paris, Tourneisen fils, 1806.

BAJOT Louis-Marie, *Résumé des lois anciennes et modernes sur la Marine*, Paris, Imprimerie royale, 1841.

BLANCHARD Claude-François, *Répertoire général des lois, décrets, ordonnances, règlements, instructions sur la Marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1849-1859.

DUBOIS-DESAULLE Georges, *Le bagne militaire d'Oléron*, Paris, Éditions de la Revue blanche, 1901.

Encyclopédie Méthodique Marine, Paris, Pancoucke, 3 tomes, 1783-1787.

FIGUIER Louis, *Les merveilles de la science ou description populaire des inventions modernes*, Paris, Furne / Jouvet et Cie, 1891.

GARNERAY Louis *Vue des côtes et des ports de France en 1823*, Urrugne, Pimientos, Coll. « Océan & Méditerranée », 2004.

GÉHAN Amédée de, *La France Maritime*, Paris, Dutertre, t. 2, 1855.

« Instruction réglementaire arrêtée par le Ministre de la guerre, de contact avec le Ministre de la marine, et approuvée par le Roi, pour servir à l'exécution de l'ordonnance du Roi en date du 30 décembre 1823, relative aux troupes d'infanterie envoyées en garnison dans les colonies », *Annales maritimes et coloniales*, I^{re} Partie, 1824, p. 597-616.

Instruction pour les voyageurs et les employés dans les colonies, sur la manière de recueillir, de conserver et d'envoyer les objets d'histoire naturelle, rédigées sur l'invitation de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, par l'Administration du Muséum royal d'histoire naturelle, Paris, A. Sirou, 1845.

MANŒUVRE Laurent, *Louis Garneray, 1783-1857, peintre, écrivain, aventurier*, Paris, Anthèse, Coll. « Bibliothèque de l'Image », 2002.

Notice sur la transportation à la Guyane française et à la Nouvelle-Calédonie pendant les années 1871, 1872, 1873, 1874 et 1875 publiée par les soins de M. le vice-amiral Gicquel des Touches, ministre de la Marine et des Colonies, Paris, Imprimerie nationale, 1877.

Répertoire des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions et circulaires relatifs à l'organisation des divers services du département de la Marine et des colonies, Paris, Imprimerie nationale, 1878.

THOMAS Pierre, *Mémoires pour servir à l'histoire de la ville et du port de Rochefort*,

Rochefort, Chez Faye Père et Fils, 1828.

Viaud Jean-Théodore et Fleury Elie-Jérôme, *Histoire de la ville et du port de Rochefort*, 2 tomes, 1845.

3. Bibliographie

Les instruments de recherche

Dictionnaires

JULIEN-LABRUYÈRE François (coord.), *Dictionnaire biographique des Charentais et de ceux qui ont illustré les Charentes*, Paris, Le Croît vif, 2005.

TAILLEMITE Étienne, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Éditions maritimes et d'outremer, 1982.

VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, Coll. « Bouquins », 2 vol., 2002.

VIVIER Nadine (dir.), *Dictionnaire de la France du XIX^e siècle*, Paris, Hachette, Coll. « Les dictionnaires historiques / Carré Histoire », 2002.

ZANCO Jean-Philippe, *Dictionnaire des ministres de la Marine, 1689-1958*, Paris, SPM, Coll. « Kronos », 2011.

Sources et méthodes

ACERRA Martine, « Industrie et besoins de la Marine de guerre, XVII^e-XVIII^e siècles », *Histoire, Économie & Société*, n° 3, 1989, p. 431.

ACERRA Martine, « Le vaisseau de guerre, objet prosopographique et informatique », dans MILLET Hélène (dir.), *Informatique et prosopographie*, Paris, Éditions du CNRS, 1985, p. 227.

ARTAUD Amandine et MORGAT Alain (dir.), *Série R. Colonies, pays étrangers, consulats. 1 R 1-118. Bureaux des colonies de Rochefort (1678-1888). Répertoire numérique détaillé*, Rochefort, Service historique de la Défense – Antenne de Rochefort, 2010.

BORDE Christian et ROULET Éric (dir.), *L'assurance maritime, XVI^e-XXI^e siècle*, Aix-la-Chapelle, Shaker Verlag, Coll. « Les Sources de l'histoire maritimes », n° 2, 2017.

CHAPPÉ François, « Les gens de mer : sujet d'histoire et/ou objet de littérature ? », dans LE BOUËDEC Gérard et CHAPPÉ François (dir.), *Représentations et images du littoral*, Rennes, PUR, 1999, p. 155.

- DEMERLIAC Alain, *La Marine de la Révolution. Nomenclature des navires français de 1792 à 1799*, Nice, Omega, 1999.
- DEMERLIAC Alain, *La Marine du Consulat et du Premier Empire. Nomenclature des navires français de 1800 à 1815*, Nice, Omega, 2003.
- DEMERLIAC Alain, *La Marine de la Restauration et de Louis-Philippe I^{er}. Nomenclature des navires français de 1815 à 1848*, Nice, Omega, 2007.
- DEMERLIAC Alain, *La Marine de la Deuxième République et du Second Empire. Nomenclature des navires français de 1848 à 1871*, Nice, Omega, 2013.
- LEMOINE Dick, *Répertoire numérique des archives de l'arrondissement maritime de Rochefort – Série A. Commandement de la Marine dans le port de Rochefort*, Paris, Imprimerie nationale, 1921.
- LEMOINE Dick, *Répertoire numérique des archives de l'arrondissement maritime de Rochefort – Série E. Services administratifs*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1925.
- LEMOINE Dick, *Répertoire numérique des archives de l'arrondissement maritime de Rochefort – Série P. Navigation commerciale et recrutement des équipages*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1925.
- LEMOINE Dick, *Répertoire numérique des archives de l'arrondissement maritime de Rochefort – Série R. Colonies, pays étrangers, consulats*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1925.
- MATHIEU Jocelyne, « essai de typologie à partir des inventaires après-décès », *Ethnologie française*, tome 15, n° 3,, juillet-septembre 1985, p. 243.
- MÉHAUD Catherine, *Mer et outre-mer. « Bibliographie des travaux intéressant l'histoire maritime publiés en France de 1962 à 1975 »*, Paris, Édition de l'érudit, 1984.
- ROQUINCOURT Thierry, *Bibliographie française sur la Marine et les Colonies, 1789-1815*, Paris, SPM. Coll. « Kronos », 2003.
- ROQUINCOURT Thierry, *Articles historiques sur les Marines, Colonies et Outre-mers (1400-1815)*, Paris, SPM. Coll. « Kronos », 2009.
- ROQUINCOURT Thierry, *Histoire maritime et coloniale : XV^e siècle-1815. Bibliographie. Complément et supplément aux Articles historiques sur les Marines, Colonies et Outre-Mers, XV^e siècle-1815*, Paris, SPM. Coll. « Kronos », 2017.
- POISSON Jean-Pierre., *Notaires et société : travaux d'histoire et de sociologie notariales*, Paris, Economica, 2 vol., 1985-1990.
- POLAK Jean, *Bibliographie maritime française depuis les temps les plus reculés jusqu'en*

1914, Grenoble, Les Quatre seigneurs, 1976.

REYNIES Nicolas de, *Le mobilier domestique, vocabulaire typologique*, Paris, Imprimerie nationale, 2 vol., 1987.

TAILLEMITE Étienne, *Inventaire de la série colonie C 8, Martinique*, Paris, Imprimerie nationale, 3 vol., 1967.

TAILLEMITE Étienne, *Inventaire de la série colonie C 14, Guyane*, Paris, La Documentation française, 1974.

RABUT Elizabeth (dir.), *Dépôt des papiers publics des colonies, DPPC. Notariat*, Paris, Archives nationales / Centre des archives d'outre-mer, 2001.

ZUBER Henri, SARMANT Thierry et FONCK Bertrand (dir.), *Guides des archives et de la bibliothèque du Service historique de la Défense*, Vincennes, Service historique de la Défense, Coll. « Archives de la Défense », 2017.

VILLAIN-GANDOSSI Christiane et RIETH Éric (dir.), *Pour une histoire du « fait maritime », source et champ de recherche*, Paris, CTHS, 2001.

Historiographies maritime et coloniale

ACERRA Martine, HAUDRÈRE Philippe, VERGÉ-FRANCESCHI Michel et ZYSBERG André, « Jean Meyer, et le renouveau de l'histoire maritime », dans ACERRA Martine, POUSSOU Jean-Pierre, VERGÉ-FRANCESCHI Michel et ZYSBERG André, *État, Marine et Société*, Paris, Presses de l'université de Paris-Sorbonne, 1995, p. 11.

COUTAU-BÉGARIE Hervé, *L'histoire maritime en France*, Paris, Economica, 1997.

GIS D'HISTOIRE MARITIME, *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours. Enjeux, objets et méthodes*, Paris, PUPS, 2018.

KLEIN Jean-François, « Indo-Chine », dans DULUCQ Sophie, KLEIN Jean-François et STORA Benjamin (dir.), *Les mots de la colonisation*, Toulouse, PUM, 2007, p. 56.

KLEIN Jean-François et LAUX Claire, « Les ports en situation coloniale : interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du XVI^e au XX^e siècle », *Revue d'Histoire Maritime*, 2020-2, p. 207.

KLEIN Jean-François, « Le Second Empire : une historiographie coloniale en situation ? Nouvelles perspectives de l'histoire de l'Empire », dans Éric ANCEAU et BARJOT Dominique (dir.), *Les nouvelles voies historiographiques du Second Empire. Actes du colloque de Poznan*, août 2022, à paraître.

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

- MARTIN Hervé, « La pénurie documentaire, paradis ou géhenne des historiens ? », dans DUBOIS Henri, HOCQUET Jean-Claude et VAUCHEZ André, *Horizons marins, itinéraires spirituels (V^e-XVIII^e siècles)*. Volume II. *Marins, navires et affaires*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1987, p. 21.
- PLOUVIEZ David, « Faire une histoire militaire du monde atlantique », dans PLOUVIEZ David (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique, XV^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes et documents », 2014, p. 9.
- RODGER N. A .M., « La puissance, vision générale, l'époque moderne », BUCHET Christian, MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *La puissance maritime*, Paris, Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2004, p. 51.
- VALENTE Fabien, « La naissance du Code de commerce napoléonien », dans SAINT-ALARY-HOUIN Corinne (dir.), *Qu'en est-il du Code du commerce 200 après ?*, Toulouse, Presses de l'Université Toulouse 1 Capitole / Lextenso éditions, Coll. « Travaux de l'IFR », 2008, p. 15.

La France et sa situation au XIX^e siècle

État, politiques et relations internationales

- ANCEAU Éric, « Deux façons de concevoir et d'appliquer la politique coloniale ? Le Prince Napoléon et Prosper de Chasseloup-Laubat, ministre de l'Algérie et des Colonies (juin 1858-novembre 1860) », dans BONIN Hubert, HODEIR Catherine et KLEIN Jean-François (dir.), *L'esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'empire*, Paris, Publications de la SFHOM, 2008, p. 46.
- ANCEAU Éric, *Napoléon III. Un Saint-Simon à cheval*, Paris, Tallandier, Coll. « Texto / Le goût de l'histoire, 2012 [2008].
- BRIÈRE Jean-François, « Le baron Portal et l'indépendance d'Haïti, 1818–1821 », *French Colonial History*, n° 10, 2009, p. 97.
- BURBANK Jane et COOPER Frederick, *Empires : De la Chine ancienne à nos jours*, traduit de l'anglais par Christian Jeanmougin, Paris, Payot, 2011.
- DEPEYRE Michel, « La stratégie française en mer des Antilles au XVIII^e siècle », *Rochefort et la mer*, n° 16, 1999, p. 45.
- GEMEAUX Christine de et LORIN Amaury, *L'Europe coloniale et le grand tournant de la Conférence de Berlin (1884-1885)*, Paris, Éditions Le Manuscrit, Coll. « Carrefours

- d'Empires », 2013.
- GERVAIN Baronne de, *Le baron Portal. Un ministre de la Marine et son ministère sous la Restauration*, Paris, Plon, 1898.
- LUIS Jean-Philippe (dir.), *L'État dans ses colonies. Les administrateurs de l'empire espagnol au XIX^e siècle*, Madrid, Casa de Velázquez, Coll. « Casa de Velázquez », 2015.
- LUTUN Bernard, *Mémoires du baron Tupinier (1779-1850)*, Paris, Éditions Desjonquères, 1994.
- MAHAN Alfred T, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812*, Boston, Little Brown and Company, 1897.
- MALLERET, Louis, *Un amiral gannatois : Jurien de La Gravière*, Plauzat, Malleret, 1984.
- MARCEL-PONTHIER Marylène, GARDETTE Roger et DELATOUR Jacques, « La famille Freycinet », *Études drômoises*, n° 32, décembre 2007, p. 20.
- MASSON Philippe et MURACCIOLE José, *Napoléon et la Marine*, Paris, J. Peyronnet et C^{ie}, 1968.
- MEYER Jean, « *La seconde guerre de Cent Ans (1689-1815)* », dans BÉDARIDA François et CROUZET François, *Dix siècles d'histoire franco-britannique. De Guillaume le conquérant au Marché commun*, Paris, Albin Michel, 1979.
- MOTTE Martin, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, Coll. « Bibliothèque Stratégie », 2004.
- NOFFICIAL Sébastien, *Le parlement et la marine de guerre en France (1871-1914)*, Thèse en Histoire, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne-Sud, 2015.
- QUELLA-VILLÉGER Alain, *La politique méditerranéenne de la France (1870-1923). Un témoin : Pierre Loti*, Paris, L'Harmattan, Coll. « Histoire et perspectives méditerranéennes », 1994.
- SÉDOUY Jacques-Alain de, *Le concert européen. Aux origines de l'Europe (1814-1914)*, Paris, Fayard, 2009.
- TALLEMITE Étienne, « Un amiral-ministre polytechnicien, Rigault de Genouilly », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], n° 35, 2004, mis en ligne le 05 novembre 2010, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/sabix/433>.
- TARRADE Jean, « La France et les États-Unis à la fin de l'Ancien Régime et pendant la Révolution », *Rochefort et la mer*, n° 6, 1990.
- THOBIE Jacques, GIRAULT René et BOUVIER Jean, *La France impériale, 1880-1914*, Paris Éditions Mégreilis, Coll. « Chemins d'aujourd'hui », 1982.
- THOBIE Jacques, GIRAULT René et BOUVIER Jean, *L'impérialisme à la française, 1914-1960*,

Paris, Éditions La Découverte, 1986.

WEBER Jacques, *Le Siècle d'Albion. L'Empire britannique au XIX^e siècle, 1815-1914*, Paris, Les Indes savantes, 2011.

ZANCO Jean-Philippe, *Le ministère de la Marine sous le Second Empire*, Vincennes, SHM, 2003.

ZANCO Jean-Philippe, *Boué de Lapeyrère (1852-1924). L'amiralissime gascon*, Orthez, Éditions Gascogne, 2016.

Aires coloniales ultramarines

BLAIS Hélène, *Voyages au Grand Océan. Géographie du Pacifique et colonisation, 1815-1845*, Paris, CTHS, 2005.

BONNICHON Philippe, GÉNY Pierre et NEMO Jean (dir.), *Présences françaises outre-mer (XVI^e-XXI^e siècles). Histoire, périodes et continents*, Paris, Éditions Karthala, 2012.

BONNICHON Philippe, GÉNY Pierre et NEMO Jean (dir.), *Présences françaises outre-mer (XVI^e-XXI^e siècles). Science, religion et culture*, Paris, Éditions Karthala, 2012.

BOUCHE Denise, *Histoire de la colonisation française. Flux et reflux (1815-1862)*, Paris, Fayard, 1991.

BUTEL Paul, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Perrin, 1997.

CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large : les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995.

CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André et PÉRON François (dir.), *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005.

CORBIN Alain et Richard Hélène (dir.), *La mer, terreur et fascination*, Paris, BNF-Seuil, 2004.

CROUZET Guillemette, *Genèses du Moyen-Orient. Le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)*, Ceyzérieu, Champ Vallon, Coll. « Époques », 2015.

DORIGNY Marcel (dir.), *L'Atlantique*, Paris, Presses universitaires de France, 2001.

FRÉMEAUX Jacques, *De quoi fut fait l'empire. Les guerres coloniales au XIX^e siècle*, Paris CNRS Éditions, 2010.

FRÉMEAUX Jacques, *Les empires coloniaux. Une histoire-monde*, Paris, CNRS Éditions, Coll. « Biblis », 2012.

GAINOT Bernard, *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon (1630-1810)*, Paris, Armand Colin, Coll. « U. Histoire », 2015.

HUETZ DE LEMPS Christian, *Le paradis de l'Amérique : Hawaï, de James Cook à Barack Obama*, Paris, Vendémiaire, 2017.

- KLEIN Jean-François, SINGARAVÉLOU Pierre et SUREMAIN Marie-Albane de, *Atlas des empires coloniaux, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Autrement, 2018.
- LOUVIER Patrick, *La puissance navale et militaire britannique en Méditerranée (1840-1871)*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2006.
- MAURO Frédéric, *L'expansion européenne, 1600-1870*, Paris, Presses universitaires de France, 1964.
- MOLLAT Michel, *L'Europe et la mer*, Paris, Le Seuil, 1993.
- PIETSCHMANN Horst (dir.), *Atlantic History. History of the Atlantic System, 1580-1830*, Göttingen, Vandenhoeck et Ruprecht, 2002.
- PLUCHON Pierre, *Histoire de la colonisation française. Le premier empire colonial. des origines à la Restauration*, Paris, Fayard, 1991.
- POUSSOU Jean-Pierre, BONNICHON Philippe et HUETZ DE LEMPS Xavier, *Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1998.
- SAUPIN Guy, « Présence et représentations du monde atlantique dans les villes d'Europe occidentale du Moyen-Age au XX^e siècle », dans SAUPIN Guy (dir.), *Villes Atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen-Age au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 9.
- SINGARAVÉLOU Pierre (dir.), *Les empires coloniaux (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Seuil, Coll. « Histoire », 2013.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *La mer, les symboles*, Paris, Philippe Lebaud, 1997.
- VIGARIÉ André, « Les ports maritimes et leur environnement humain et économique », dans GAMBLIN André (coord.), *Les littoraux. Espaces de vies*, Paris, Sedes, 1998, p. 65.

Économie et industrialisation

- ASSELAIN Jean-Charles, *Histoire économique de la France du XVIII^e siècle à nos jours*, Paris, Éditions du Seuil, 2011 [1984].
- BAYLY Christopher A., *La naissance du monde moderne (1780-1914)*, traduit de l'anglais par Michel Cordillot, Paris, Les Éditions de l'Atelier/Éditions Ouvrières, 2007.
- BRODER Alain, *L'économie française au XIX^e siècle*, Paris, Ophrys, 1993.
- BRAUDEL Fernand, *La dynamique du capitalisme*, Paris, Arthaud, 1985.
- BRAUDEL Fernand et LABROUSSE Ernest (dir.), *Histoire économique et sociale de la France. L'avènement de l'ère industrielle (1789-années 1880)*, Paris, PUF, 1976.
- BRAUDEL Fernand et LABROUSSE Ernest (dir.), *Histoire économique et sociale de la France. L'ère industrielle et la société d'aujourd'hui (siècle 1880-1980)*, Paris, PUF, 1979.
- CLÉMENT Alain, « L'analyse économique de la question coloniale en France (1870-1914) »,

- Revue d'économie politique*, vol. 123, 2013/1, p. 51.
- CROUZET François, *Histoire de l'économie européenne, 1000-2000*, Paris, Albin Michel, 2010 (rééd.).
- DEBRUNE Jérôme, « Le système de la Méditerranée de Michel Chevalier », *Confluences Méditerranée*, n° 36, 2001/1, p. 187.
- ETEMAD Bouda, *De l'utilité des empires. Colonisation et prospérité de l'Europe (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2005.
- GILLE Bertrand (dir.), *Histoire des techniques. Technique et civilisations. Technique et sciences*, Paris, Gallimard, Coll. « Encyclopédie de la Pléiade », 1978.
- KHARABA Ivan, *Histoire de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var : l'action consulaire (1833-1896)*, thèse d'Histoire contemporaine, tap., sous la dir. de Philippe Mioche, Université de Provence, 2005.
- MARSEILLE Jacques, *Empire colonial et capitalisme français. Histoire d'un divorce*, Paris, Albin Michel, Coll. « Bibliothèque de l'Évolution de l'Humanité », 2005 [1984].
- MARZAGALLI Silvia et MARNOT Bruno, *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Pessac, PUB, Coll. « La mer au fil du temps », 2006.
- OSTERHAMMEL Jürgen, *La transformation du monde. Une histoire globale du XIX^e siècle*, traduit de l'allemand par Hugues Van Besien, Paris, Nouveau Monde éditions, 2017.
- PÉREZ Liliane, « Technique, économie et politique entre la France et l'Angleterre (XVII^e-XIX^e siècles) », *Documents pour l'histoire des techniques* [En ligne], n° 19, 2^e semestre 2010, mis en ligne le 21 juin 2011, consulté le 21 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/dht/1245>.
- TODD David, *L'identité économique de la France. Libre-échange et protectionnisme (1814-1851)*, Paris, Grasset, 2008.
- WORONOFF Denis, *Histoire de l'industrie en France. Du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Éditions du Seuil, Coll. « L'univers historique », 1994.
- ZAJEC Olivier, « Économie des flux maritimes, économie des forces navales : réflexions sur la notion d'adresse spatiale dans la stratégie thalassocratique britannique », *Note de recherche de l'IESD*, Coll. « Pensée stratégique », n° 3, avril 2020.

Vie quotidienne et société

- AGULHON Maurice, *Une ville ouvrière au temps du socialisme utopique. Toulon de 1815 à 1851*, Paris et la Haye, Mouton, 1970.
- BONNEAU Michel, *La table des pauvres, cuisiner dans les villes et cités industrielles, 1780-*

- 1950, Rennes, PUR, 2013.
- BERNARD Gilles, « Les mutations de la population française et charentaise au XIX^e siècle », *Annales du GREH*, n° 31, 2009, p. 9.
- BURGUIÈRE André, « Pour une typologie des formes d'organisation domestiques de l'Europe moderne (XVI^e-XIX^e siècles) », *Annales ESC*, n° 3, mai 1986, p. 639.
- CHARLE Christophe, *Histoire sociale de la France au XIX^e siècle*, Paris, Éditions du Seuil, Coll. « Points », 2015 [1991].
- CORBIN Alain, *Le territoire du vide, l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, Coll. « Champs histoire », 2018 [1988].
- CORBIN Alain, *Les filles de noce. Misère sexuelle et prostitution (XIX^e siècle)*, Paris, Flammarion, Coll. « Champs histoire », 2015 [1978].
- DUBY Georges, *Histoire de la France urbaine*, Paris, Le Seuil, 1985.
- DUPÂQUIER Jacques (dir.), *Histoire de la population française. De 1789 à 1914*, Paris, PUF, 1988.
- FRÉMEAUX Jacques, « L'armée coloniale et la République (1830-1962) », dans FORCADE Olivier, DUHAMEL Éric et VIAL Philippe (dir.), *Militaires en République, 1870-1962. Les officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, Paris, Éditions de la Sorbonne, Coll. « Histoire de la France aux XIX^e et XX^e siècles », 1999, p. 101.
- GARRIGUES Jean et LACOMBRADE Philippe, *La France au XIX^e siècle (1814-1914)*, Paris, Armand Colin, Coll. « U. Histoire », 2019.
- LE GALLO Yves, *Études sur la marine et l'officier de marine. Brest et sa bourgeoisie sous la Monarchie de Juillet*, Paris, PUF, 1968, 2 vol.
- LOZÈRE Christelle, « "Être noir en France", 1794-1848 ». *Dossier de l'art*, n° 267, 2019, p. 12.
- MEYZIE Philippe, *La table du Sud-Ouest et l'émergence des cuisines régionales (1700-1850)*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2007.
- MEYZIE Philippe, *L'alimentation en Europe à l'époque moderne. Manger et boire, XVI^e s.-XIX^e s.*, Paris, Armand Colin, Coll. « U. Histoire », 2010.
- ROCHE Denis, *Histoire des choses banales, naissance de la consommation, XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1997.
- SCULLER Sklaerenn, « Les villes portuaires, plate-formes de diffusion des nouveautés alimentaires au XVIII^e siècle. L'exemple breton », dans LE MAO Caroline et MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015.
- SOLÉ Jacques, *Les révolutions de la fin du XVIII^e siècle aux Amériques et en Europe*, Paris,

Le Seuil, 2005.

WINOCK Michel, *La Belle Époque. La France de 1900 à 1914*, Paris, Éditions Perrin, Coll. « Tempus », 2003.

Marines et colonisation

Histoire des marines de guerre

ACERRA Martine et MEYER Jean, *Histoire de la Marine Française : des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1988.

ACERRA Martine et MEYER Jean, *La grande époque de la marine à voile*, Rennes, Ouest-France, 1987.

ACERRA Martine et MEYER Jean, *Marines et Révolution*, Rennes, Ouest-France, 1988.

ACERRA Martine et MEYER Jean, *L'empire des mers*, Paris, Nathan, 1990.

BATTESTI Michèle, *La Marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies*, Paris, Éditions du May, 1993.

BATTESTI Michèle, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, Vincennes, SHM, 1997, 2 tomes.

BOUDON Jacques-Olivier (dir.), *La marine sous le Premier et le Second Empire*, Paris, Éditions SPM, Coll. « Institut Napoléon », 2017.

JENKINS Ernest H., *Histoire de la marine française. Des origines à nos jours*, Paris, Albin Michel, 1977.

LÉVÊQUE Pierre, *Histoire de la marine du Consulat et de l'Empire*, Paris, Librairie Fabrice Teissèdre, 2 vol., 2015.

MASSON Philippe, *Histoire de la Marine. L'ère de la voile*, Paris, Lavauzelle, 1981.

MASSON Philippe, *Histoire de la Marine. De la vapeur à l'atome*, Paris, Lavauzelle, 1992.

MONAQUE Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, Perrin, 2016.

OBÉISSART Gaëtan, « Une marine militaire pour quoi faire ? Ce qu'en disent les députés de la Restauration à la tribune du Palais-Bourbon », *Chronique d'histoire maritime*, n° 86, juin 2019.

TAILLEMITE Étienne, *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 2003.

VILLIERS Patrick, *La France sur mer de Louis XIII à Napoléon I^{er}*, Paris, Fayard/Pluriel, 2015.

Arsenaux et approvisionnements

ACERRA Martine, « L'arsenal, pivot de la puissance maritime ? », dans BUCHET Christian, MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *La puissance maritime*, Paris, Presses de

- l'université Paris-Sorbonne, 2004, p. 435.
- BOURNONVILLE Aurélien, *De l'intendance au commissariat de la Marine (1765-1909) : un exemple de stabilité administrative*, thèse en sciences juridiques, sous la dir. de Louis de Carbonnières, Université Lille 2, 2014.
- BUCHET Christian, « Essai de comparaison des systèmes de ravitaillement français et anglais dans l'espace caraïbe au XVIII^e siècle », dans BUTEL Paul et LAVALLÉ Bernard (coord.), *L'espace Caraïbe, théâtre et enjeu des luttes impériales, XVI^e-XIX^e siècles*, Bordeaux, Maison des pays ibériques, 1996, p. 62.
- DESSAUX Pierre-Antoine, « Enclave ou promoteur de l'activité locale : l'approvisionnement des arsenaux français en denrées alimentaires au XIX^e siècle », dans LE MAO Caroline et MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 315.
- FOURNIER Lucien, *L'alimentation des marins au temps de la voile. Esquisse historique*, Rochefort, CRDHM, 2020.
- GRAY Steven, *Steam Power and Sea Power : Coal, the Royal Navy, and the British Empire, c. 1870-1914*, London, Palgrave Macmillan, Coll. « Cambridge Imperial and Post-Colonial Studies », 2018.
- HINNEWINKEL Jean-Claude et LAVAUD Sandrine (dir.), *Vignobles et vins en Aquitaine, images et identités d'hier et d'aujourd'hui*, Pessac, MSHA, Coll. « Vins, vignes et civilisations », 2009.
- KNIGHT Roger et WILCOX Martin, *Sustaining the Fleet, 1793-1815. War, the British Navy and the Contractor State*, Woodbridge, The Boydell Press, 2010.
- MACDONALD Janet, *The British Navy's Victualling Board, 1793-1815 : Management, Competence and Incompetence*, Woodbridge, Boydell Press, 2010.
- MACDOUGALL Philip, *Chatham Dockyard, 1815-1865. The Industrial Transformation*, New York, Routledge, 2018, p. 139.
- MARLIER Jean-Noël, *Les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg et Toulon)*, thèse en Histoire, sous la dir. de Jean-Claude Daumas, Université de Franche-Comté 2005.
- MIRAMBET-PARIS Agnès et FRÉMOND Didier, *Deux mille ans de commerce maritime. De l'amphore au conteneur*, Paris, Gallimard, Coll. « Découvertes », 2014.
- PLOUVIEZ David, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces. L'approvisionnement des ports-arsenaux français au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 117, 2010, p. 55.

- PLOUVIEZ David, « Le marché du travail des ouvriers de la construction navale : un outil au service des ports de commerce et des arsenaux », dans BARTOLOTTI Fabien et *al.* (dir.), *Les outils de l'activité portuaire maritime en Europe méditerranéenne et atlantique, XVII^e-XX^e siècle*, Aix-en-Provence, PUP, Coll. « Confluent des sciences », 2021, p. 99.
- RODGER N. A. M., *The Command of the Ocean. A Naval History in Britain, 1649-1815*, London, Penguin Books / National Maritime Museum, 2004.
- SAIBÈNE Marc, *La marine marchande française de 1914 à 1918. L'approvisionnement de la métropole et des armées en guerre*, Rennes, Marines éditions, 2011.
- TALBOT Clément, *L'eau de boisson sur les vaisseaux de guerre de la marine française : stockage, conservation, consommation et enjeux stratégiques (1815-1850)*, Mémoire de Master I en histoire moderne et contemporaine / histoire militaire, défense et politique de sécurité, sous la dir. de Patrick Louvier, Université Paul-Valéry – Montpellier III, 2012.
- THOMIN Jean-Pierre, « "Nous partagerons le gâteau" : l'approvisionnement de l'arsenal de Brest, une bonne affaire pour le négoce landernéen (1670-1850) », dans LE MAO Caroline (dir.), *Les arsenaux de marine du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015, p. 315.
- VILLIERS Patrick, « Les convois coloniaux en Atlantique de Louis XIV à Louis XVI », Marzagalli Silvia (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre (XVII^e-XIX^e siècles)*, Bordeaux, PUB, 2002, p. 99.

Construction navale et navires

- ACERRA Martine, « Les arsenaux français de marine à la fin du XVIII^e siècle », dans BONNEL Ulane, *Fleurieu et la Marine de son temps*, Paris, Economica, 1992, p. 182.
- ACERRA Martine, *La France maritime au début du XIX^e siècle. Peintures, aquarelles et gravures de Louis Garneray*, Paris, Éditions du Lateur, 2001.
- ACERRA Marine, « La construction navale », dans HUMBERT Jean-Marcel et PONSONNET Bruno (dir.), *Napoléon et la mer, un rêve d'Empire*, Paris, Éditions du Seuil/Musée national de la Marine, 2004, p. 60.
- ABÉGUÏLE-PETIT Catherine, *Marine et industrie en Bretagne : l'arsenal de Brest et les établissements sous-traitants aux XVIII^e et XIX^e siècles*, thèse en Histoire, sous la dir. de Jean-Yves Andrieux, Rennes 2, 2002.
- BALLU Jean-Marie, *Bois de marine. Les bateaux naissent en forêt*, Paris, Éditions du Gerfaut, 2008.
- BEAUDOIN François, *Bateaux des côtes de France*, Grenoble, Éditions des 4 seigneurs, 1975.
- BELLECC François, *Arsenaux de Marine en France*, Grenoble, Glénat, 2008.

- BERNADAT Roger et Christian, *Quand Bordeaux construisait des navires... Histoire de la construction navale à Bordeaux*, Camiac-et-Saint-Denis, Les Éditions de l'Entre-deux-Mers, 2006.
- BOUDRIOT Jean, « Vaisseaux et frégates sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », dans PEDRONCINI Guy et MEYER Jean (dir.), *Marine et technique au XIX^e siècle*, Paris, SHM / IHCC, 1988, p. 65.
- BOUDRIOT Jean, *La Jacinthe. Goëlette 1823. Monographie. Étude Historique*, Paris, Éditions Jean Boudriot, Coll. « Archéologie navale française », 1989.
- BOUDRIOT Jean, *Le navire marchand. Ancien Régime. Étude historique et monographique*, Paris, Éditions Jean Boudriot, Coll. « Archéologie navale française », 1991.
- BOUDRIOT Jean, *La frégate. Étude historique, 1650-1850*, Paris, Éditions Jean Boudriot, Coll. « Archéologie navale française », 1992.
- BOUDRIOT Jean, *Les vaisseaux. Étude historique. 1650-1850*, Paris, Éditions Jean Boudriot, Coll. « Archéologie navale française », 1995.
- BOULAIRE Alain, *La France maritime au temps de Louis XV et Louis XVI*, Paris, Éditions du Laveur, 2001.
- BUCHET Christian, « 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.
- BUCHET Christian, « Le maritime, moteur du développement économique ? », dans BUCHET Christian, MEYER Jean et POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *La puissance maritime*, Paris, Presses de l'université Paris Sorbonne, 2004, p. 509.
- CAYLA Philippe, « La Loire arsenal du XVII^e au XX^e siècle », dans BOIS Jean-Pierre (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes. Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, PUR, Coll. « Enquête et documents », 2013, p. 197.
- COAD Jonathan G., *Historic architecture of HM naval base of Portsmouth, 1700-1850*, Portsmouth, Portsmouth Royal Navy Museum Trading Cie, 1981.
- DEHOUSSE Nicolas, « Pour la première fois dans l'histoire, si l'on excepte Colbert, un homme, Louis-Émile Bertin, aura la possibilité de penser à lui seul, une flotte homogène et cohérente », *Bulletin de la Classe des sciences*, tome 6, n° 7-12, 1995, p. 410.
- DELACROIX Gérard, *Le Rochefort. Yacht de port - 1787*, Paris, L'Union/Éditions Gérard Delacroix, 2015.
- DULL Jonathan R., *The Age of the Ship of the Line. The British and French Navies, 1650-1815*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2009.
- GARIER Gérard, *L'odyssée technique et humaine du sous-marin en France. Tome 1 : du*

- Plongeur (1863) aux Guêpe (1904)*, Bourg-en-Bresse, Marines édition, 1995.
- GRISSET Pascal, *400 ans d'innovation navale*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2017.
- HATZENBERGER Françoise, « Bois antillais et marines de guerre de l'ancien régime », dans CORVOL Andrée, *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 471.
- LAMBERT Andrew, « Empire and Seapower : Shipbuilding by the East India Company at Bombay for the Royal Navy, 1805-1850 », dans HAUDRÈRE Philippe (dir.), *Les flottes des Compagnies des Indes, 1600-1857*, Vincennes, Service historique de la Marine, V^e Journées franco-britanniques d'histoire de la Marine, III^e journées d'histoire maritime et d'archéologie navale à Lorient des 4-5-6 mai 1994, 1996, p. 149.
- LE BOUËDEC Gérard, *Le port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la Marine cuirassée. Une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994.
- LE BOUËDEC Gérard, « L'évolution des arsenaux au XIX^e siècle », *Rochefort et la Mer*, n^o 15, 1998, p. 59.
- LE BOUËDEC Gérard et LLINARES Sylviane, « Les arsenaux face aux enjeux géostratégiques atlantiques (XVII^e-XIX^e siècle) », dans HERMANN Christian, *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI^e-XIX^e siècles)*, Nantes, Presses Académiques de Nantes, 2002, p. 149.
- MACDOUGALL Philip, *Chatham Dockyard, 1815-1865 : the Industrial Transformation*, Aldershot, Ashgate, 2009.
- MASSON Philippe et BATESTI Michèle, *La révolution maritime du XIX^e siècle*, Paris, Lavauzelle, 1987.
- PIERRON Robert, « La construction navale militaire à Bordeaux du Second Empire à la IV^e République : une composante clé dans la qualification d'un pôle industriel et technologique de premier plan », dans MARZAGALLI Silvia, (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre (XVII^e-XIX^e siècles)*, Bordeaux, PUB, 2002, p. 83.
- PINARD Jacques, « Quelques arsenaux occidentaux du Moyen Âge au XIX^e siècle », *Rochefort et la Mer*, n^o 2, 1986 p. 5.
- PILLET Marlène, *Arsenal & activités associées : les industries militaires à Cherbourg, 1900-1939*, thèse en Histoire et civilisations, sous la dir. de Jean-Pierre Daviet, Université de Caen-Basse-Normandie, 2008.
- PLOUVIEZ David, « Construction navale militaire françaises et approvisionnements des arsenaux face aux blocus britanniques du XVIII^e siècle à l'Empire », dans PRÉNEUF, Jean de, GROVE Éric et LAMBERT Andrew (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours*, Paris, Economica, Coll. « Bibliothèque stratégique », 2014, p. 259.

- PLOUVIEZ David, *La Marine et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *La marine française au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1996.
- VILLAIN-GANDOSSI Christiane (dir.), *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVII^e-milieu XIX^e siècle)*, Paris, Éditions du CTHS, 2002.
- VILLIÉ Pierre, « Au large de Vico – La flûte la *Nourrice*. Fouille programmée (2009) », *ADLFI. Archéologie de la France – Informations* [En ligne], mis en ligne le 1^{er} septembre 2019, consulté le 15 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/23591>.

Hommes et expéditions

- BODART Benoît, *Les marsouins et bigors de 1880 à 1914. Etude anthropologique et prosopographique*, thèse en Histoire militaire, sous la dir. de Hubert Heyries, Université de Montpellier III, 2017.
- BODIN Michel, *Les Français au Tonkin, 1870-1902. Une conquête difficile*, Paris, Éditions Soteca, Coll. « Outre-mer », 2012.
- BOUDON Jacques-Olivier et Champeaux Antoine (dir.), *Les troupes de la Marine et les colonies sous le Premier Empire*, Paris, Lavauzelle, 2005.
- BOUDON Jacques-Olivier, *Les naufragés de la Méduse*, Paris, Belin, Coll. « Histoire », 2016.
- BREVET Matthieu, *Les expéditions coloniales vers Saint-Domingue et les Antilles (1802-1810)*, thèse en Histoire, sous la dir. de Olivier Zeller, Université Lumière Lyon 2, 2007.
- BRIZAY Bernard, *Le sac du Palais d'Été. Seconde Guerre de l'opium. L'expédition anglo-française de Chine en 1860*, Paris, Éditions du Rocher, Coll. « Document », 2011.
- BRUN Jean-François, « Intervention armée en Chine : l'expédition internationale de 1900-1901 », *Revue historique des armées* [En ligne], n° 258, 2010, mis en ligne le 2 mars 2010, consulté le 1^{er} mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/6914>.
- CLAYTON Anthony, *Histoire de l'armée française en Afrique, 1830-1962*, Paris, Albin Michel, 1994.
- DAGET Julien, *Les troupes de la Marine, 1774-1816*, mémoire de maîtrise en Histoire, sous la dir. de Jean-Pierre Poussou, Université Paris-IV, 2001.
- DUFFY Michael, « The British Army and the Caribbean Expeditions of the War against the Revolutionary French, 1793-1801 », *Journal of the Society for Army Historical Research*, Vol. 62, n° 250, été 1984, p. 65.
- DUFFY Michael, *Soldiers, Sugar and Sea Power. The British Expeditions to the West Indies and the War against the Revolutionary French*, Oxford, Clarendon Press, 1987.

- DUFOUR Pierre, *3^e Régiment d'infanterie de Marine*, Paris, Éditions Lavauzelle, 1995.
- DUPONT Maurice et TAILLEMITE Étienne, *Les guerres navales françaises du Moyen Âge à la guerre du Golfe*, Paris, SPM, Coll. « Kronos », 1995.
- GAINOT Bernard, *Les officiers de couleur dans les armées de la République et de l'Empire (1792-1815). De l'esclavage à la condition militaire dans les Antilles françaises*, Paris, Karthala, 2007.
- GIRY Geneviève (dir.), *Les troupes de Marine, 1622-1984*, Paris, Charles Lavauzelle, 1986.
- JIANG Tianyue, « La marine impériale dans l'expédition de Chine (1857-1860) », *Revue historique des armées* [En ligne], n° 273, 2014, mis en ligne le 5 mai 2014, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/7877>.
- KLEIN Jean-François, *Pennequin. Le « sorcier de la pacification ». Indochine-Madagascar (1849-1916)*, Paris, Hémisphères Éditions, Coll. « Mers & Empires », 2021.
- LALLEMENT Michelle, *Journal du citoyen Conseil, commandant de la Pique (1793-1801)*, Paris, Les Indes Savantes, 2020. LÉVÊQUE Pierre, *Les officiers de marine du Premier Empire*, Vincennes, SHM, 2 vol., 2003.
- LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime, Fidelitate per Mare et Terras*, Paris, SPM, Coll. « Kronos », 2015.
- LOVELL Julia, *La Guerre de l'Opium, 1839-1842*, traduit de l'anglais par Stéphane Roques, Paris, Buchet Chastel, Coll. « Document », 2017.
- MONAQUE Rémi, *Suffren. Un destin inachevé*, Paris, Tallandier, 2009.
- NADAUX Marc, *Un officier de marine dans son siècle : Léon Briot (1827-1876)*, Turquant, Mens sana, 2011.
- PERNOT Jean-François et CHAMPEAUX Antoine (dir.), *Soldats bâtisseurs*, Paris, Lavauzelle, 2006.
- TAILLEMITE Étienne, « Les aspects maritimes de l'expédition d'Alger », *Marine*, n° 109, octobre 1980, p. 56.

Les circulations et les échanges

Ports, villes et mondialisation

- AGULHON Maurice, *Histoire de Toulon*, Toulouse, Privat, 1980.
- BOIS Paul (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1984.
- BONIN Hubert, *Bordeaux, grand port industriel au XIX^e siècle (des années 1800 aux années 1880)*, Paris, Les Indes savantes, 2017.
- BOULAIRE Alain et LE BIHAN, René, *Brest, Quimper*, Éditions Palantines, Coll. « Histoire et

- géographie contemporaine », 2004.
- BECHINI Thibault, « Marseille, carrefour du XIX^e siècle », *Urbanités*, n° 4, novembre 2014, p. 2.
- BUTEL Paul, « Crise et mutation de l'activité économique à Bordeaux sous le Consulat et l'Empire », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 17, n° 3, juillet-septembre 1970, p. 540.
- BUTEL Paul, « La guerre maritime vue de Bordeaux et de Saint-Domingue au XVIII^e siècle », *Guerre et paix, 1660-1815, Journées franco-anglaises d'histoire de la Marine de Rochefort*, Vincennes, SHM, 1987, p. 297.
- CLOÛTRE-QUÉRÉ Marie-Thérèse, *Brest et la mer, 1848-1874*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique, 1992.
- COCHARD Nicolas, *Les marins du Havre. Gens de mer et société urbaine au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2016.
- COSTE Clément et SILVANT Claire, « Les frères Pereire, financiers saint-simoniens », *L'Économie politique*, n° 89, 2021/1, p. 99.
- COURDURIÉ Marcel et DAUMALIN Xavier, *Vapeur et révolution industrielle à Marseille (1831-1857)*, Marseille, CCIMP, Coll. « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX^e-XX^e siècles », 1997.
- DAUMALIN Xavier, *Marseille et l'Ouest africain. L'outre-mer des industriels (1841-1956)*, Marseille, CCIMP, Coll. « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX^e-XX^e siècles », 1992.
- COULIOU Jean-René et LE BOUËDEC Gérard, *Les ports du Ponant. L'Atlantique de Brest à Bayonne*, Plomelin/Brest, Éditions Palantines, 2004.
- CROS Bernard et BARON Cristina (dir.), *Toulon, l'arsenal et la ville*, Paris, MNM, 2012.
- DAUMALIN Xavier et RAVEUX Olivier, « Marseille (1861-1865). Une révolution industrielle entre Europe du Nord et Méditerranée », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2001/1, p. 153.
- GUILLAUME Pierre (dir.), *Bordeaux, porte océane : carrefour européen*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, Coll. « Actes des congrès d'études régionales », 1999.
- HENWOOD Philippe et MONANGE Edmond, *Brest, un port en révolution, 1789-1799*, Brest, Éditions Ouest-France, 1989.
- HIGUNET Charles (dir.), *Histoire de Bordeaux*, Toulouse, Privat, 1980.
- LE GALLO Yves (dir.), *Histoire de Brest*, Toulouse, Privat, 1976.
- LE GOUIC Olivier, *Lyon et la mer au XVIII^e siècle, Connexions atlantiques et commerce*

- colonial*, Rennes, PUR, 2011.
- LEE DAWDY Shannon, « La Nouvelle-Orléans au XVIII^e siècle. Courants d'échanges dans le monde caraïbe », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, n° 3, 2007, p. 663.
- LE MAO Caroline, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, Coll. « U. Histoire », 2015.
- LOZÈRE Christelle, *Bordeaux colonial, 1850-1940*, Bordeaux, Éditions Sud-Ouest, Coll. « Référence », 2007.
- MALON Claude, *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, Coll. « Normandie », 2006.
- MARNOT Bruno, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation au XIX^e siècle (1815-1914)*, Paris, PUPS, Coll. « Histoire Maritime », 2011.
- MARNOT Bruno, *Le refus du déclin. Bordeaux au XIX^e siècle*, Pessac, PUB, Coll. « La mer au fil du temps », 2012.
- MARNOT Bruno, *Les villes portuaires maritimes en France, XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, Coll. « U. Histoire », 2015.
- MARNOT Bruno « À voile et à vapeur, les ports maritimes en transition au XIX^e siècle », dans BOUVIER Yves et LABORIE Léonard (dir.), *L'Europe en transitions. Énergie, mobilité, communication, XVIII^e-XXI^e siècles*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2016, p. 141.
- MARZAGALLI Silvia, *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Genève, Librairie Droz, Coll. « Publications d'histoire économique et sociale internationale », 2015.
- MEYNEN Nicolas, *La Rochelle au XIX^e siècle. De la place forte au port de commerce*, Poitiers, Connaissance et promotion du patrimoine de Poitou-Charentes, 2007.
- NORMAND Éric et SAUZEAU Thierry (coord.), *De Tonnay à Charente : histoire d'une porte maritime des pays charentais*, La Crèche, Geste éditions, 2013.
- PONTET Josette, « Les relations de Bayonne et des ports français de la façade atlantique au XVIII^e siècle », *Rochefort et la Mer*, n° 6, 1990.
- RAVEUX Olivier, *Marseille, ville des métaux et de la vapeur au XIX^e siècle*, Paris, CNRS Éditions, Coll. « Méditerranée », 1998.
- SAUPIN Guy, (dir.), *Villes Atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.
- SAUPIN Guy, « Naissance d'une ville-port atlantique. Saint-Nazaire, avant-port et entrepôt (1845-1883) » dans ACERRA Martine, MARTINIÈRE Guy, SAUPIN Guy et VIDAL Laurent (dir.), *Les villes et le monde, du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire »,

2012, p. 189.

SAUPIN Guy (dir.), *Les villes atlantiques européennes. Une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2019.

TAILLEMITE Étienne, « Marins et armateurs. La guerre de communication dans l'Atlantique au XVIII^e siècle », *Rochefort et la Mer*, n° 9, 1994, p. 19.

VAUTHIER-VÉZIER Anne, *L'estuaire et le port. L'identité maritime de Nantes au XIX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2007.

VERSAILLES Robert, « 1857-1918 : le temps des profondes mutations », dans MEYRUEIS Jean-Paul et BUTI Gilbert (dir.), *Toulon, port de Méditerranée*, Toulon, Académie du Var / Éditions Autres Temps, 2015, p. 141.

Trafics et produits

AUGERON Mickaël et CAUDRON Olivier (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2012.

ANDRIANT Hélène, « Caïffa : quand un objet raconte l'Histoire », *Lou Trepoun. Revue trimestrielle de l'Essaillon*, n° 59, décembre 2015, p. 2.

BECUWE Stéphane, BLANCHETON Bertrand et ONFROY Karine, « "Base Montesquieu" : les données du commerce extérieur français de 1836 à 1938 », *Revue de l'OFCE*, n° 164, 2019/4, p. 87-109.

BENCIVENGO Yann, « Naissance de l'industrie du nickel en Nouvelle-Calédonie et au-delà, à l'interface des trajectoires industrielles, impériales et coloniales (1875-1914) », *Journal de la Société des Océanistes*, n° 138-139, 2014, p. 137.

BERNARD Gilles, *Le Cognac. À la conquête du monde*, Bordeaux, PUB, Coll. « Grappes & Millésimes », 2011.

BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, « Le commerce atlantique au tournant de la navigation à vapeur : cabotage et long-courrier (1830-1860) », *Rochefort et la Mer*, n° 23, 2006, p. 59.

BERTAUD Christophe, « Les efforts du port de La Rochelle pour être la tête de ligne des échanges commerciaux entre la France et le Canada », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique (dir.), *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste éditions, 2004, p. 281.

BUTEL Paul, *Les négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.

- BUTEL Paul, « Succès et déclin du commerce colonial français, de la Révolution à la Restauration », *Revue économique*, vol. 40, n° 6, 1989, p. 1079.
- BUTEL Paul, *L'opium. Histoire d'une fascination*, Paris, Perrin, 1995.
- BUTEL Paul, « Les Bordelais et l'Inde dans la première moitié du XIX^e siècle », dans HAUDRÈRE Philippe (dir.), *Les flottes des Compagnies des Indes, 1600-1857*, Vincennes, SHM, 1996, p. 327.
- BUTEL Paul, *Histoire du thé*, Paris, Éditions Desjonquères, 2006.
- CATY Roland, « Négoce maritime à Marseille au XIX^e siècle : exemples d'adaptation et de spécialisation », *Provence historique*, n° 170, 1992.
- CLARÉ Thomas, « La contrebande de l'opium en Indochine. L'essor des "syndicats de l'opium" au Tonkin, fin XIX^e siècle-1940 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n° 49, 2019/1, p. 85.
- COICAUD Cédric, *Histoire sociale, économique, géopolitique et environnementale d'une ressource naturelle (1817-1868)*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Jean-François Klein, Université de Bretagne-Sud, en cours.
- COQUERY Natacha, « La diffusion des biens à l'époque moderne. Une histoire connectée de la consommation », *Histoire Urbaine*, n° 30, 2011, p. 5.
- DAGET Serge, *La répression de la traite des Noirs au XIX^e siècle. L'action des croisières françaises sur les côtes occidentales de l'Afrique (1817-1850)*, Paris, Karthala, 1997.
- DELOBETTE Édouard, *Ces "messieurs du Havre". Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse en Histoire, sous la dir. de André Zysberg, Université de Caen, 2005.
- DERMIGNY Louis, *Cargaisons indiennes. Solier et Cie (1781-1793)*, Paris, Sevpen, 2 vol., 1959.
- DUCOIN Jacques, *Un marin charentais autour du monde : Élie Auriau (1819-1859)*, Saintes, Le Croît vif, 2011.
- FIGEAC-MONTHUS Marguerite et LASTÉCOUÈRES Christophe (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e s.)*, Paris, Armand Colin, Coll. « Recherches », 2012.
- GARDEY Philippe, *Négociants et marchands de Bordeaux, de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*, Paris, PUPS, 2009.
- HILL Catherine et LAPLANCHE Agnès, *Le tabac en France*, Paris, La Documentation Française, 2004.
- KLEIN Jean-François, « Soyeux en mer de Chine ». *Stratégies des réseaux lyonnais en*

- Extrême-Orient (1843-1906)*, thèse d'Histoire contemporaine, tap., sous la dir. de Claude Prudhomme, Université Lyon-2, 2002.
- KLEIN Jean-François, « Soyeux lyonnais et conquête du marché chinois (1843-1873) », dans CÉSARI Laurent et VARACHIN Denis (dir.), *Les relations franco-chinoises au XX^e siècle et leurs antécédents*, Arras, Artois Presses Université, 2003, p. 105.
- KLEIN Jean-François, « L'opium, une arme impériale (fin XVIII^e siècle-mi XX^e siècle), dans BENSIMON Fabrice et ENDERS Armelle (dir.), *Le siècle britannique. Variations sur une suprématie globale au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, Coll. « Mondes anglophones », 2012.
- LE BOUËDEC Gérard, « Le Cabotage sur la façade atlantique française (XVI^e-XIX^e siècles) », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 9.
- LE MAO Caroline (dir.), *Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, Bayonne. Mémoire noire. Histoire de l'esclavage*, Bordeaux, Mollat, 2020.
- LIEDEKERKE Arnould de, *La Belle Époque de l'Opium*, Paris, Éditions de la Différence, Coll. « Les Essais », 2001.
- MARZAGALLI Silvia, « Le rôle des neutres dans les relations entre l'espace antillais et l'Europe occidentale au tournant du XVIII^e siècle », dans BUTEL Paul et LAVALLÉ Bernard (coord.), *L'espace Caraïbe, théâtre et enjeu des luttes impériales, XVI^e-XIX^e siècles*, Bordeaux, Maison des pays ibériques, 1996, p. 219.
- MARZAGALLI Silvia, *Les boulevards de la fraude : le négoce maritime et le blocus continental, 1806-1813 : Bordeaux, Hambourg, Livourne, Villeneuve d'Ascq*, Septentrion, 1999.
- MARZAGALLI Silvia, *Négoces, ports et océans. Mélanges Butel, XVI^e-XX^e siècles*, Pessac, PUB, 2000.
- MARGOLINE-PLOT Eugénie, « Les pacotilles et les circuits parallèles de distribution des cotonnades en Bretagne au XVIII^e siècle », dans LE BOUËDEC Gérard et NICOLAS Brigitte (dir.), *Le goût de l'Inde*, Rennes, PUR, 2008, p. 64.
- MARGOLINE-PLOT Eugénie, « Les circuits parallèles des toiles de l'Océan Indien à Lorient au XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, n° 30, 2011/1, p. 109.
- MARIET Vincent, « : Le cognac, un produit-symbole des mutations des sociétés de l'Atlantique aux mers de Chine », dans MARIET Vincent, CHANDRA Muthia, LETYZIA Taufani, RAIBAUD Martine et WATERMAN David (dir.), *Changing Societies : Cultures in Movement in Coastal Cities*, Cambridge, Cambridge Scholars Publishing, 2020, p. 156.
- MARSEILLE Jacques, « Les relations commerciales entre la France et son empire colonial de 1880 à 1913 », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 31, n° 2, avril-juin 1984,

p. 286.

MARZIN Servane, « La France, l'Angleterre et la répression de la traite des Noirs sous le ministère Guizot (1840-1848) », dans APRILE Sylvie et BENSIMON Fabrice (dir.), *La France et l'Angleterre au XIX^e siècle. Échanges, représentations, comparaisons*, Paris, Créaphis éditions, 2006, p. 237.

MAURO Frédéric, *Histoire du café*, Paris, Éditions Desjonquères, 1991.

MAUSSION Pierre, *Hippolyte Verré, capitaine au long cours et armateur. Oléron 1828 – Nantes 1899*, Paris, Les Indes savantes, 2019.

MEYER Jean, *Histoire du sucre*, Paris, Éditions Desjonquères, 1989.

MEYER Jean, « La France et les Amériques : le grand commerce transatlantique (XVI^e-XX^e siècles) », *Rochefort et la mer*, n° 9, 1994, p. 7.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, *L'argent de la traite : milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.

PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, *Les négoce maritimes français, XVII^e-XX^e siècle*, Paris, Belin, 1998.

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

PIQUART Agnès, « Le commerce des armes à Djibouti de 1888 à 1914 », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 58, n° 213, 4^e trimestre 1971, p. 416.

POURCHASSE Philippe, *Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2006.

PRIOTTI Jean-Philippe et SAUPIN Guy (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2008.

SAUGERA Éric, *Bordeaux, port négrier : chronologie, économie, sociologie, XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, Karthala, 1995.

SERIER Jean-Baptiste, *Histoire du caoutchouc*, Paris, Éditions Desjonquères, 1993.

Armements et transports maritimes

BARAK Michel, « L'armement marseillais dans la seconde moitié du XIX^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome 29, n° 3, juillet-septembre 1982, p. 471.

BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, Paris, PUPS, 2007.

BONIN Hubert, « Armateurs et négociants et la compétitivité de la cité-port de Bordeaux : les compagnies d'assurances maritimes dans les années 1830-1870 », *Cahiers du GRETha*,

- n°2018-06, mars 2018, p. 1.
- BROUSSY Charlotte, *Histoire du contrat d'assurance (XVI^e-XX^e s.)*, thèse de doctorat en histoire du Droit, sous la dir. de Carine Jallamion, Université de Montpellier, 2016.
- BUTEL Paul, « Bordeaux et l'Afrique noire dans la première moitié du XIX^e siècle. L'exemple de la maison Delile-Jay », dans *Négoce blanc en Afrique noire. L'évolution du commerce à longue distance en Afrique noire du XVIII^e au XX^e siècle*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 2001, p. 309.
- DENIS Sylvie et FIQUET Nathalie (dir.), *Delmas-vieljeux l'histoire d'une compagnie maritime rochelaise*, La Crèche, Geste éditions, 2016.
- DUJARDIN Bernard, « Une politique de jauge », *La Revue Maritime*, n° 482, juillet 2008, p. 76.
- KLEIN Jean-François, *Les maîtres du comptoir : Desgrand Père & Fils. Réseaux du négoce et révolutions commerciales (1720-1878)*, Paris, PUPS, Coll. « Roland Mousnier », 2013.
- LEBAILLY Christian, *La Maison Worms, des hommes, des métiers, une histoire*, Éditions du Messenger, Paris, 1993.
- NOËL Betty, *L'assureur et le contrat d'assurance maritime (XVII^e-XIX^e siècles) : acteur et instrument de la colonisation*, thèse en Histoire du Droit et des institutions, sous la dir. de Carine Jallamion, Université de Montpellier, 2015.
- PÉHAUT Yves, *La doyenne des « Sénégalaises » de Bordeaux : Maurel et H. Prom de 1831 à 1919*, Pessac, PUB, 2014.
- PERRAUD Karine, « L'armement maritime nantais pendant trois guerres », dans HERMANN Christian, *Enjeux maritimes des conflits européens (XVI^e-XIX^e siècles)*, Nantes, Presses Académiques de Nantes, 2002, p. 75.
- RESCHE Antoine, *Une ligne mythique. Paquebots français et britanniques sur l'Atlantique-Nord entre 1890 et 1940*, La Crèche, Éditions La Geste, Coll. « Presses Universitaires Nouvelle-Aquitaine », 2021.
- SCHNEIDER Jean-Baptiste, *L'alimentation des voyageurs transatlantiques, 1810-1914. Confrontations de méthodes entre trois grandes sociétés maritimes européennes : Compagnie Générale Transatlantique, Cunard et Hambourg-Amerika Line*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Jean-François Klein, Université du Havre-Normandie, 3 vol., 2021.

Voyages et migrations

AUDARD Alexandre, *L'océan Indien dans une baie. Migrations d'aventure et construction*

- nationale dans une base navale coloniale (Diégo-Suarez, Madagascar, 1885-1973)*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Didier Nativel, Université de Paris, en cours.
- BONIN Hubert (dir.), *Partir dans les outre-mers. De l'empire colonial à nos jours (XIX^e-XXI^e siècle)*, Paris, Les Indes savantes, 2020.
- BOYER Pierre, « La migration maritime européenne en Algérie (1830-1936) », dans MIÈGE Jean-Louis, *Navigation et migrations en Méditerranée*, Paris, CNRS Éditions, Coll. « Hors collection », 1990, p. 391.
- BRASSEAU Carl A. et CONRAD Glenn R., *The Road to Louisiana. The Saint-Domingue Refugees, 1792-1809*, Lafayette, Center for Louisiana Studies / University of Southwestern Louisiana, 1992.
- CHAILLOU Virginie, *Esclaves sous contrat. Histoire des engagés africains à La Réunion au XIX^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2022, sous presse.
- CHOQUETTE Leslie, « L'émigration aunisienne vers la Nouvelle-France, XVII^e-XVIII^e siècle », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Champlain ou les portes du Nouveau-Monde, Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 121.
- DEMEULENAERE-DOUYÈRE Christiane, « "Éclats de Nouvelle-France". Heurs et malheurs des colons canadiens rapatriés en France », *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques*, n° 133-6, 2012, p. 239.
- FOUCRIER Annick, « Migrations de Charentais et de Poitevins aux États-Unis au XIX^e siècle », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Champlain ou les portes du Nouveau-Monde, Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 235.
- GRANDIÈRE Marcel, « Les réfugiés et les déportés des Antilles à Nantes sous la Révolution », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, n° 33-34, 3^e trimestre-4^e trimestre 1977, p. 3.
- GUERRY Elsa, « Retours et arrivées en métropole », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain et SAINT-HILAIRE Marc (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008, p. 137.
- GUILLEMET Dominique, « Après la déportation, l'exil. Canadiens et Acadiens dans le Centre-Ouest français à la fin du XVIII^e et au début du XIX^e siècle », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Champlain ou les portes du Nouveau Monde, Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La

- Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 164.
- GUILLEMET Dominique, « Poitevins et Charentais vers le Canada », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Champlain ou les portes du Nouveau Monde, Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 117.
- KLEIN Jean-François, « Esclavages, engagismes et coolies, histoire des sociétés coloniales au travail (1850-1950) », dans KLEIN Jean-François et LAUX Claire (dir.), *Les sociétés impériales à l'âge des empires. Afrique, Asie, Antilles (années 1850- années 1950)*, Paris, Ellipses, 2012, p. 163.
- LAMAISON Denis, « Libres mais "réduits presque à l'esclavage" : histoire des premiers engagés chinois de Guyane française (1819-1835) », *Mémoire(s), identité(s), marginalité(s) dans le monde occidental contemporain* [En ligne], n° 19, 2018, mis en ligne le 12 décembre 2018, consulté le 18 décembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/mimmoc/3033>.
- LARIN Robert, *Canadiens en Guyane, 1754-1805*, Paris, Septentrion-PUPS, 2006.
- MARCHAT Philippe, *Raphaël Réau. Des Charentes à l'Orient (1881-1894)*, Saintes, Le Croît vif, Coll. « Témoignages », 2016.
- MARTIN Sébastien, « Partir au nom du Roi. Le voyage transatlantique sur les navires de guerre au XVIII^e siècle », dans HRODEJ Philippe et MICHAUD Marie-Christine (dir.), *Entre mer et ciel. Le voyage transatlantique de l'Ancien au Nouveau Monde (XVI^e-XXI^e siècle)*, Rennes, PUR, 2015, p. 121.
- MOUHOT Jean-François, *Les réfugiés acadiens en France, 1758-1785. L'impossible réintégration ?*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2012.
- PÉNISSON Bernard, « Migrants picto-charentais vers le Canada, XIX^e-début XX^e siècle », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Champlain ou les portes du Nouveau Monde, Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 241.
- PETITEAU Natalie, « Le territoire du soldat : identités et migrations militaires », dans CHAUBAUD Frédéric et PÉRET Jacques (dir.), *Terres marines*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2006, p. 285.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU Olivier, « Puissances maritimes, puissances coloniales : le rôle des migrations de population (vers 1492-1792) », dans BUCHET Christian, MEYER Jean et Poussou Jean-Pierre (dir.), *La puissance maritime*, Paris, PUPS, p. 345.
- RAMPAL André, « Les stations navales et les migrations en Méditerranée au début du XIX^e

- siècle », dans MIÈGE Jean-Louis, *Navigation et migrations en Méditerranée*, Paris, CNRS Éditions, Coll. « Hors collection », 1990, p. 333.
- SARDET Michel, *De Cayenne à Rochefort : la prodigieuse aventure de Thérèse-Rose d'Audiffredi (1757-1837), colon de Guyane*, Paris, Ibis Rouge éditions, 2002.
- TANCHOUX Jean-Louis, « Un procès en piraterie en 1851-1852 », *Roccafortis*, n° 65, janvier 2020, p. 43.
- VERQUIN Béatrice, « Les Français à l'étranger. D'un "modèle migratoire colonial" à la circulation des élites », *Hommes et Migrations. Nouvelles mobilités*, n° 1233, septembre-octobre 2001, p. 28.
- VIDAL Laurent, « Les Français dans les ports du Brésil, 1820-1920 (Rio de Janeiro) », dans AUGERON Mickaël et EVEN Pascal (dir.), *Les étrangers dans les villes-ports atlantiques. Expériences françaises et allemandes, XV^e-XIX^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2011, p. 401.
- VIDAL Laurent et MUSSET Alain, *Les territoires de l'attente. Migrations et mobilités dans les Amériques (XIX^e-XXI^e siècle)*, Rennes, PUR, Coll. « Des Amériques », 2015.

Techniques, médecine et botanique

- AUBRY Pierre, *Médecins et expéditions coloniales françaises au XIX^e siècle (Afrique noire et Madagascar)*, Paris, L'Harmattan, Coll. « Médecine à travers les siècles », 2020.
- ALLAIN Yves-Marie, *Voyages et survie des plantes au temps de la voile*, Marly-le-Roi, Champflour, 2000.
- ALLAIN Yves-Marie (dir.), *Passions botaniques. Naturalistes voyageurs au temps des grandes découvertes*, Rennes, Ouest-France, 2008.
- ALLORGE Lucille, *La fabuleuse odyssée des plantes. Les botanistes voyageurs, les jardins des plantes, les herbiers*, Paris, JC Lattès, 2003.
- BLAIS, Hélène, « Pépinières coloniales : de la valeur des plantes des jardins botaniques au XIX^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°66-3, juillet-septembre 2019, p. 81.
- BONNEUIL Christophe, *Mettre en ordre et discipliner les tropiques : les sciences du végétal dans l'empire français, 1870-1940*, thèse de doctorat en histoire des sciences, sous la dir. de Dominique Pestre, Université Paris VII, 2 vol., 1997.
- BOURILHON Hélène et GOMEZ-ESTIENNE Julien (dir.), *Le voyage des plantes. Le jardin botanique de la Marine, 1766-1890*, La Seyne-sur-Mer, Musée Balaguier / Ville de la Seyne-sur-Mer, 2008.

- BUCHET Christian (dir.), *L'homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion Éditeur, 1997.
- COCOUAL Mathilde et DANTHU Pascal, « Le giroflier de Madagascar : essai d'histoire et de géographie coloniales, 1896-1958 », *Revue de géographie historique*, n° 12, mai 2018, p. 3.
- DELAPORTE François, *Histoire de la fièvre jaune : naissance de la médecine tropicale*, Paris, Payot, 1989.
- DRAYTON Richard, *Nature's Government : Science, Imperial Britain, and the "Improvement" of the World*, Yale, Yale University Press, 2000.
- GODET Nathan, *Trois siècles d'histoire des idées et pratiques en sciences et technologies de la mer (1720-2020) : du Dépôt des cartes et plans au Service hydrographique et océanographique de la Marine*, thèse d'histoire moderne et contemporaine, sous la dir. de Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, en cours.
- GOUBERT Jean-Pierre, *La conquête de l'eau. L'avènement de la santé à l'âge industriel*, Paris, Robert Laffont, Coll. « Les hommes et l'histoire », 1986.
- HILLEMAND Bernard, « L'épidémie de fièvre jaune de Saint-Nazaire en 1861 », *Histoire des sciences médicales*, n° 1, 2006, p. 23.
- JENNINGS Éric T., *À la cure, les coloniaux ! Thermalisme, climatisme et colonisation française, 1830-1962*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2011.
- LÉONARD Jacques, *Les officiers de santé de la marine française de 1814-1835*, Paris, Librairie C. Klincksieck, 1967.
- LLINARES Sylviane et HRODÉJ Philippe, *Techniques et colonies, XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 2005.
- MASSON Philippe, « La révolution sanitaire du XIX^e siècle », dans BUCHET Christian (dir.), *L'homme, la santé et la mer*, Paris, Éditions Honoré Champion, 1997, p. 407.
- MONNAIS-ROUSSELOT Laurence, « Autopsie d'un mal exotique à part : la variole et la vaccine en Indochine française (1860-1939) », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 82, n° 309, 4^e trimestre 1995, p. 505.
- POLAK Christian, *Lys et Canon, images et correspondances retrouvées, 1860-1900*, Tokyo, Publications de la Chambre de Commerce et d'Industrie Française du Japon, 2013.
- POUGET Benoît, « Choléra, quarantaines et forces navales françaises en Algérie (1834-1837) », *Revue historique des Armées*, n° 284, 2016, p. 84.
- POUGET Benoît, « La marine de guerre française et les grandes épidémies en Méditerranée. Quarantaines, réseau hospitalier et proto-impérialisme sanitaire (années 1820-années 1830) », *Histoire, économie & société*, 2019/3, p. 69.
- POUGET Benoît, « Un choc de circulations ». *La marine française face au choléra en*

- Méditerranée (1831-1856). Médecine navale, géostratégie et impérialisme sanitaire*, thèse en histoire moderne et contemporaine, sous la dir. de Walter Bruyère-Ostells, Aix-Marseille Université, 2017.
- POUGET Benoît, *Un choc de circulations. La puissance navale française face au choléra en Méditerranée, 1831-1856*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2020.
- ROMIEUX Yannick., « Le transport maritime des plantes au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 343, 2004, p. 405.
- ROUSSEL Claude-Youenn et GALLOZZI Arièle, *Jardins botaniques de la Marine en France. Mémoires du chef-jardinier de Brest Antoine Laurent (1744-1820)*, Lorient, Coop Breizh, 2004.
- SARDET Michel, *Naturalistes et explorateurs du Service de santé de la Marine au XIX^e siècle*, Paris, Pharmathèmes, 2007.
- SAVATIER Michel, *L'œillet d'Oleron. Le lys du Japon. Les Savatier. Marins et botanistes*, Saintes, Le Croît vif, Coll. « Témoignages », 2010.
- VAN REETH Benoît, « L'expédition Baudin », *Rochefort et la Mer*, n° 5, 1989, p. 75.

Idéologie coloniale et culture impériale

- AGERON Charles-Robert, *France coloniale ou parti colonial ?*, Paris, PUF, Coll. « Pays d'Outre-mer », 1978.
- GENDRE Claude, *La Franc-Maçonnerie, mère du colonialisme. Le cas du Vietnam*, Paris, L'Harmattan, 2011.
- BAL Danielle, KLEIN Jean-François, MOURER Roland et HERBELIN Caroline (dir.), *Le général de Beylié 1849-1910, collectionneur et mécène*, Milan, 5 continents editions, 2010.
- BÉRIET Grégory, « Sciences et tactique d'État », *L'Actualité Poitou-Charentes*, n° 73, 2006, p. 46.
- CANNADINE David, *Ornamentalism. How the British Saw their Empire*, London, Penguin, 2001.
- GIRARDET Raoul, *L'idée coloniale en France de 1871 à 1962*, Paris, La Table Ronde, Coll. « Pluriel », 1972.
- LEJEUNE Dominique, *Les sociétés de géographie en France et l'expansion coloniale au XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, Coll. « Histoire », 1993.
- HOULLEMARE Marie, « La fabrique des archives coloniales et la naissance d'une conscience impériale (France, XVIII^e siècle) », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 61-2, 2014/2, p. 7.
- LOZÈRE Christelle, « Le rôle de l'exposition permanente des colonies dans la diffusion de l'idée coloniale française », *Revue Gaïac*, n° 6, juin 2016, p. 40.

- LOZÈRE Christelle, *Mises en scènes de l'objet dans les "salons coloniaux" de province (1850-1896). Vers l'émergence de modèles d'expositions coloniales*, thèse en histoire de l'art, sous la dir. de Dominique Jarassé, Université Bordeaux III – Michel de Montaigne, 2017.
- LOZÈRE Christelle, « Expositions provinciales et identités coloniales au XIX^e siècle », *Diacronie* [En ligne], n° 18, 2014/2, mis en ligne le 1^{er} juin 2014, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/diacronie/1207>.
- MACKENZIE John (dir.), *Popular Imperialism and the Military, 1850-1950*, Manchester, Manchester University Press, 1992.
- MARKOVITS Claude, « Culture métropolitaine, culture impériale : un débat entre historiens britanniques », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 57-1, 2010/1, p. 191.
- MONÉDIAIRE Guilhem, *Conquête coloniale et contexte des appropriations patrimoniales culturelles. L'exemple du Dahomey*, mémoire de master d'anthropologie juridique et conflictualité, sous la dir. de Xavier Perrot, Université de Limoges, 2019.
- MORLAT Patrice, « *Orients* » extrêmes. *Les loges coloniales du Grand Orient de France (1870-1940)*, Paris, Les Indes savantes, 2021.
- RÉGNIER Philippe « Le discours colonial des saint-simoniens : une utopie postrévolutionnaire française appliquée en terre d'islam (Égypte et Algérie) », dans LUIZARD Pierre-Jean (dir.), *Le choc colonial et l'islam*, Paris, La Découverte, 2006, p. 57.
- REUILLARD Michel, *Les saint-Simoniens et la tentation coloniale. Les explorations africaines et le gouvernement néo-calédonien de Charles Guillain (1808-1875)*, Paris, L'Harmattan, 1994.
- SAUNIER Éric, « Réseaux, Marine et sociabilité maçonnique », *Rochefort et la Mer*, n° 34, 2018, p. 8.
- SAUNIER Éric (dir.), *La Franc-maçonnerie dans les colonies. De l'Atlantique à la mer de Chine (XVIII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Hémisphères Éditions, Coll. « Mers & Empires », 2022.
- SINGARAVÉLOU Pierre (dir.), *L'empire des géographes. Géographie, exploration et colonisation (XIX^e-XX^e siècle)*, Paris, Belin, Coll. « Mappemonde », 2008.
- SINGARAVÉLOU Pierre, *Professer l'empire. Les « sciences coloniales » en France sous la III^e République*, Paris, Publications de la Sorbonne, Coll. « Histoire contemporaine », 2011.

Les empires coloniaux

Histoire des territoires colonisés

- BARJOT Dominique et KLEIN Jean-François (dir.), *De l'Indochine coloniale au Viêt Nam actuel*, Paris, Académie des sciences d'outre-mer / Magellan & Cie, 2017.

BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Perrin, 2002.

CHAULEAU Liliane, *Dans les îles du Vent, la Martinique (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, L'Harmattan, 1993.

GUILLAUME Pierre, *Le monde colonial XIX^e-XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, Coll. « U. Histoire », 1999.

HAVARD Gilles et VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2019 [2003].

ILIFFE John, *Les Africains : histoire d'un continent*, traduit de l'anglais par Jean-Paul Mourlon, Paris, Aubier, Coll. « Histoires », 1997.

PLUCHON Pierre, *Histoire des Antilles et de la Guyane*, Toulouse, Privat, 1982.

La France et l'empire

BACHELET Pierre-Emmanuel, « Batavia et l'archipel insulindien sous le Second Empire, base arrière de l'expansion française en Asie », dans BARJOT Dominique et KLEIN Jean-François (dir.), *L'Asie et la France. Le « moment Second Empire »*, Paris, Hémisphères Éditions, Coll. « Mers & Empires », 2022. En cours d'édition.

BASSÈNE Djiguatte Amédé, « Gorée, casse-tête de la défense française des colonies en Sénégal, 1677-1817 », dans PLOUVIEZ David (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique, XV^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes et documents », 2014, p. 251.

BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, « Saïgon de 1862 aux années 1920. Création, aménagement et extension d'un port colonial française », dans LLINARES Sylviane, ÉGASSE Benjamin et DANA Katherine (dir.), *De l'étranger à la digue. Histoire des aménagements portuaires et littoraux, XVI^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2018.

BROSSOLET Guy, « Marins et soldats », dans *Le Paris de l'Orient. Présence française à Shanghai, 1849-1946*, Paris, Archives du ministère des Affaires étrangères / Musée départemental Albert-Kahn, 2002, p. 72.

BUÉGUÉ-FAWELL Charles, *In-between Empires : Steaming the Trans-Suez Highways of French Imperialism (1830-1930)*, PhD History, tap., sous la dir. de Léora Asslander, University of Chicago, 2021.

CHAPUIS Olivier, *À la mer comme au ciel. Beutemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Paris, PUPS, Coll. « Histoire maritime », 1999.

CHARPY Jacques, *La fondation de Dakar (1845-1857-1869)*, Paris, Larose, Coll. « Documents inédits pour servir à l'histoire de l'Afrique Occidentale Française », 1958.

- COMITÉ POUR L'HISTOIRE DE L'ARMEMENT, *Les bases et les arsenaux français d'outre-mer, du Second Empire à nos jours*, Paris, Lavauzelle, 2002.
- FAGEOL Pierre-Éric et GARAN Frédéric, *La Réunion-Madagascar : une histoire connectée dans l'océan Indien (années 1880-1970)*, Saint-Denis, Presses Universitaires Indianocéaniques, 2021.
- FRANCONIE Pierre, *Canonnière en Chine*, Paris, Karthala, Coll. « Relire », 2007.
- FREREJEAN Alain et KLEIN Charles-Armand, *L'appel de l'Afrique. Les pionniers de l'Empire colonial français*, Paris, Perrin, 2002.
- HIDALGO Daniel Castillo, « Les transformations du système portuaire au Sénégal (1850-1913) », dans LLINARES Sylviane et SAUPIN Guy (dir.), *Ports nouveaux. Création et renaissance du XV^e au XXI^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Hors série », 2020, p. 107.
- JESNÉ Fabrice (dir.), *Les consuls, agents de la présence française dans le monde (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes et documents », 2017.
- KISSOUN Bruno, « Fortifications des îles. Trois siècles d'architecture militaire en Guadeloupe : XVII^e-XIX^e siècle », *Bulletin Monumental*, tome 163, n° 4, 2005, p. 343.
- KLEIN Jean-François et MARNOT Bruno (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale, XVI^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Enquêtes et documents », 2015.
- LAUX Claire, RUGGIU François-Joseph et SINGARAVÉLOU Pierre (dir.), *Au sommet de l'Empire. Les élites européennes dans les colonies (XVI^e-XX^e siècle)*, Bruxelles, PIE Peter Lang, Coll. « Enjeux internationaux », 2009.
- LAUX Claire, *Le Pacifique aux XVIII^e et XIX^e siècles, une confrontation franco-britannique. Enjeux économiques, politiques et culturels (1763-1914)*, Paris, Karthala, 2011.
- LAVALLÉ Bernard, *Pacifique. À la croisée des empires, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Vendémiaire, Coll. « Chroniques », 2018.
- MARGOLIN Jean-Louis et MARKOVITS Claude, *Les Indes et l'Europe. Histoire connectées, XV^e-XXI^e siècle*, Paris, Gallimard, 2015.
- MEYER Jean, « La France et les Antilles aux XVII^e-XVIII^e siècles », *Rochefort et la Mer*, n° 6, 1990, p. 27.
- MORLAT Patrice (dir.), *Les Grands Commis de l'Empire colonial français*, Paris, Les Indes savantes, 2010.
- REZZI Nathalie, « Les gouverneurs généraux de la France coloniale (1880-1914) : servir la République aux colonies », dans LORIN Amaury et TARAUD Christelle (dir.), *Nouvelle histoire des colonisations européennes (XIX^e-XX^e siècles). Sociétés, cultures, politiques*, Paris, PUF, 2013, p. 79.

- SAFFROY Frédéric, *Le Bouclier de Neptune. La politique de défense des bases françaises en Méditerranée (1912-1931)*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2015.
- TOUCHET Elisabeth de, *Quand les Français armaient le Japon. La création de l'arsenal de Yokosuka, 1865-1882*, Rennes, PUR, 2003.
- VERMEREN Pierre, *La France en terre d'Islam. Empire colonial et religions, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, Belin, 2016.
- VIDAL Jonhattan, « Fortifications littorales de Martinique. Prospection thématique (2015) », *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne], mis en ligne le 1^{er} septembre 2019, consulté le 15 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/adlfi/30679>.
- WEBER Jacques (dir.), *Les relations entre la France et l'Inde de 1673 à nos jours*, Paris, Les Indes savantes, 2002.
- WEBER Jacques et SESMAISONS François de, *La France en Chine, 1843-1943*, Paris, L'Harmattan, 2013.
- WEBER Jacques, *La France et l'Inde des origines à nos jours*, Paris, Les Indes savantes, 2019.

Entreprises et sociétés impériales

- BONIN Hubert, HODEIR Catherine et KLEIN Jean-François (dir.), *L'esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*, Paris, Publications de la SFHOM, 2008.
- BOURQUIN Alexandre, *Histoire des Petits-Blancs de La Réunion, XIX^e-début XX^e siècles*, Paris, Karthala, 2005.
- BUTEL Paul, *Commerce et plantation dans la Caraïbe, XVIII^e et XX^e siècles*, Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, Coll. « La Maison des Pays Ibériques », 1992.
- BUTEL Paul, « La dynamique des économies coloniales : l'exemple des Antilles françaises au XVIII^e siècle », *Rochefort et la Mer*, n° 16, 1999, p. 55.
- COURDURIÉ Marcel et DURAND Guy, *Entrepreneurs d'Empires*, Marseille, CCIMP, Coll. « Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille, XIX^e-XX^e siècles », 1998.
- DORIGNY Marcel et GAINOT Bernard (dir.), *La colonisation nouvelle (fin XVIII^e-début XIX^e siècles)*, Paris, SPM, 2018.
- DUFOURCQ Elisabeth, *Une forme de l'expansion française : les congrégations religieuses féminines hors d'Europe de Richelieu à nos jours. Histoire naturelle d'une diaspora*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.
- FOURNIAU Charles, *Vietnam, domination coloniale et résistance nationale, 1858-1914*, Paris, Les Indes savantes, 2002.

- FREMIGACCI Jean, *État, économie et société coloniale à Madagascar (fin XIX^e siècle-1940)*, Paris, Karthala, 2014.
- GRENOUILLEAU Olivier, *Fortunes de mer; sirènes coloniales. Économie maritime, colonies et développement : la France, vers 1660-1914*, Paris, CNRS Éditions, 2019.
- KLEIN Jean-François, « Une société coloniale "indochinoise" ? (1958-1940) », dans BARJOT Dominique et FRÉMEAUX Jacques (dir.), *Les sociétés impériales à l'âge des empires. Afrique, Asie, Antilles (années 1850- années 1950)*, Paris, A. Colin/SEDES/CNED, 2012, p. 101.
- KLEIN Jean-François et LAUX Claire (dir.), *Sociétés impériales en situations coloniales. Afrique, Asie, Antilles (années 1850- années 1950)*, Paris, Ellipses, 2012.
- KLEIN Jean-François, « Industrialiser l'Indochine (1898-1900) ? Entre "petite patrie" lyonnaise et réseaux à l'échelle du monde », *French Colonial History*, vol. 16, n° 132, 2017, p. 55.
- KLEIN Jean-François, Ulysse Pila, « Vice-Roi de l'Indo-Chine ». *Des routes de la soie au pouvoir impérial (1837-1909)*, Lyon, Éditions du Zeugma, 2017.
- LAUX Claire, « Les ports coloniaux des îles du Pacifique, miroirs déformants des sociétés européennes », dans KLEIN Jean-François et MARNOT Bruno (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale*, PUR, 2015, p. 133.
- MATHAN, Anne de, POURCHASSE Pierrick et JARNOUX Philippe (dir.), *La mer, la guerre et les affaires. Enjeux et réalités maritimes de la Révolution française*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2017.
- MEYER Charles, *Les Français en Indochine, 1860-1910*, Paris, Hachette, Coll. « La vie quotidienne. Civilisation et sociétés », 1996.
- MICHEL Joël, *Colonies de peuplement. Afrique, XIX^e-XX^e siècles*, Paris, CNRS Éditions, 2018.
- MUNN Christopher, *Anglo-China : Chinese People and British Rule in Hong Kong, 1841-1880*, Richmond, Curzon Press, 2001.
- PIAR Jean-Michel, *Shanghai à la française*, Nice, Serre Éditeur, 2005.
- PRUDHOMME Claude, *Missions chrétiennes et colonisation, XVI^e-XX^e siècles*, Paris, Le Cerf, Coll. « Histoire du christianisme », 2004.
- RØGE Pernille, *Economistes and the Reinvention of Empire : France in the Americas and Africa, c. 1750-1802*, Cambridge and New York, Cambridge University Press, 2019.
- RONSSERAY Cécile, « Administrer Cayenne » : *Sociabilités, fidélités et pouvoirs des fonctionnaires coloniaux en Guyane française au XVIII^e siècle*, thèse en histoire moderne, sous la dir. de Guy Martinière, Université de La Rochelle, 2007.

SAGNA Olivier, « De la domination politique à la domination économique : une histoire des télécommunications au Sénégal », *tic&société* [En ligne], vol. 5, n° 2-3, 2^e semestre 2011 / 1^{er} semestre 2012, p. 72, mis en ligne le 18 juin 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ticetsociete/1030>.

TAILLEMITE Étienne, « Saint-Domingue, la perle des Antilles », *Rochefort et la Mer*, n° 16, 1999, p. 15.

VORAPHETH Kham, *Commerce et colonisation en Indochine, 1860-1945. Les maisons de commerce françaises, un siècle d'aventure humaine*, Paris, Les Indes savantes, 2004.

Relégation et colonisation pénale

ANGLEVIEL Frédéric, *Poulo Condore. Un bagne français en Indochine*, Paris, Vendémiaire, 2020.

BARBANÇON Louis-José, *L'Archipel des Forçats. Histoire du bagne de Nouvelle-Calédonie (1863-1931)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, Coll. « Histoire et civilisations », 2003.

BRETONNIÈRE Louis et PÉRENNÈS Roger, *L'internement des prévenus de la Commune à Rochefort (1871-1872)*, Nantes, Conseil Général de la Charente-Maritime / Université Inter-Âges de Nantes, 1995.

CASAGRANDE François, « Derrière la "Porte de Fer". Fouilles autour du port de Cayenne », *Une saison en Guyane*, Hors Série Archéologie, n° 2, juin 2013, p. 46.

DONET-VINCENT Danielle, « Louise Michel, de la déportation à l'aventure, les transfigurations d'un châtiment », *Criminocorpus* [En ligne], mis en ligne le 15 décembre 2011, consulté le 27 novembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/criminocorpus/1089>.

JAMBUT Monique, *Le pénitencier de Saint-Martin-de-Ré, de 1685 à nos jours*, Paris, Éditions France Océane, 1998.

PÉRENNÈS Roger, *Déportés et forçats de la Commune de Belleville à Nouméa*, Nantes, Ouest Éditions / Université Inter-Âges de Nantes, 1991.

PIERRE Michel, *Le temps des bagnes, 1748-1953*, Paris, Tallandier, 2018.

TRIMOREAU Thierry, *Les prêtres réfractaires pendant la Révolution française (1789-1801)*, Cholet, Pays et Terroirs, Coll. « Bibliothèque Universitaire des Guerres de l'Ouest », 2008.

La ville de Rochefort-sur-Mer

Arsenal et défense des côtes

ACERRA Martine, « L'arsenal de Rochefort, XVII^e-XVIII^e siècles, naître, vivre et survivre »,

- Rochefort et la mer*, n° 7, 1992, p. 37.
- ACERRA Martine, « Rochefort : l'arsenal, l'eau et les vaisseaux », dans ACERRA Martine, MÉRINO José et MEYER Jean, *Les Marines de guerre européennes*, Paris, Presses universitaires de la Sorbonne, 1985, p. 51.
- ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française : 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 4 vol., 1993.
- ACERRA Martine, *Arsenal et patrimoine, L'Europe atlantique et Rochefort*, Paris, Les Indes savantes, 2009.
- AUGERON Mickaël, « L'arsenal de Rochefort et les bois du Canada », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 205.
- AUGERON Mickaël, « Des productions canadiennes au service de l'arsenal de Rochefort », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY André et SAINT-HILAIRE Marc (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008, p. 199.
- BÉRIET Grégory, *Le bagne de Rochefort à l'épreuve du débat pénitentiaire (1815-1852). Institution de répression et économie coercitive*, mémoire de maîtrise en Histoire, sous la dir. de Laurent Vidal, Université de La Rochelle, 2003.
- BÉRIET Grégory, *L'hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) : architecture médicale et physiologies sociales*, thèse en Histoire moderne et contemporaine, sous la dir. de Guy Martinière, Université de La Rochelle, 2009.
- BRISOU Bernard, « La révolution industrielle à l'arsenal de Rochefort (1815-1870) », *Rochefort et la Mer*, n° 24, 2007, p. 83.
- CORVISIER André, « Une base navale et son arrière-pays. Rochefort à la fin du XVIII^e siècle », *Rochefort et la mer*, n° 1, 1985, p. 113.
- DEPEYRE Michel, « Rôle militaire de Rochefort au XIX^e siècle », *Rochefort et la Mer*, n° 24, 2007, p. 83.
- DUHÉ Jean-Marc, *L'administration du service des chiourmes de l'arsenal de Rochefort (1812-1852)*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Jean-Claude Barrière, Université de Bourgogne-Franche-Comté (Besançon), 3 vol., 2021.
- GUILLERME André, *Fortifications et Marine en Occident, La pierre et le vent*, Paris, L'Harmattan, 1994.
- JULLIEN Benoît, « La fermeture de l'arsenal de Rochefort vue à travers les archives de la

- police (1918-1927) », *Rochefort et la Mer*, n° 24, 2006, p. 91.
- MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2015.
- MORGAT Alain, NIDERLINDER Alain et ROLAND Denis, *L'arsenal de Rochefort*, Paris, Musée de la Marine, Coll. « les carnets de bord », 2006.
- PACAUD Lionel, *Rochefort, son combat pour l'arsenal*, La Crèche, Geste éditions, 1999.
- PIERRE Joël, *Les constructions navales à Rochefort. Brouage, Soubise et Tonnyay-Charente*, Paris, Le Croit vif, 2003.
- PORCHET Sylvie, *Surveiller et protéger les pauvres dans une ville-arsenal, l'exemple de Rochefort sous le Second Empire (1852-1870)*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la codir. de Frédéric Chauveau et Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, 5 vol., 2021.
- ROLAND Denis, *Ancienne école de médecine navale*, Paris, Musée de la Marine, Coll. « les carnets de bord », 2006.
- ROLAND Denis, « Rochefort : 350 ans d'industrie navale », *Arcades*, n° 24, 2019, p. 17.
- ROMIEUX Yannick, « Histoire de l'école d'anatomie et de chirurgie navale de Rochefort (1722-1964) », *Revue d'histoire de la pharmacie*, n° 332, 2001, p. 494.
- SARDET Michel, *L'école de chirurgie du port de Rochefort (1722-1789). Un modèle sous l'Ancien Régime*, Vincennes, SHM, 2000.
- SARDET Michel, *Le Jardin botanique de Rochefort et les grandes expéditions maritimes*, Paris, Le Croit vif, 2001.
- VOISIN André-Roger, *Le bague de Rochefort*, Rennes, L'àpart éditions, 2011.

Cité portuaire et garnison

- ALLARY Michel, *Mémoire des rues de Rochefort*, Paris, Le Croit vif, 2006.
- BOUDRIOT Jean, « Le port de Rochefort », *Rochefort et la mer*, n° 7, 1992, p. 85.
- BRISOU Bernard, « Un éminent hygiéniste naval de Rochefort : Amédée Lefèvre », *Rochefort et la Mer*, n° 20, 2003, p. 7.
- CADIOU, Christophe, « *Rochefort, premier port arsenal négrier du royaume* », *Rochefort et la Mer*, n° 33, 2017.
- CAUSSIN Michel, « Une famille de notables rochefortais aux XVIII^e et XIX^e siècles : les Hèbre », *Roccafartis : Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, n° 5, p. 152 et n° 7, 1975, p. 213.
- CHAPPÉ François (dir.), *Loti en son temps. Colloque de Paimpol*, Rennes, PUR, Coll.

- « Interférences », 1994.
- DROIN Dominique, *Histoire de Rochefort : du règne de Louis XVI à l'avènement de Bonaparte*, Rochefort, Dominique Droin, 2002.
- DROIN Dominique, *Histoire de Rochefort : du Consulat aux Cent-Jours*, Rochefort, Dominique Droin, 2004.
- DUPRAT Guillaume-Léonce, *Histoire de Rochefort-sur-Mer*, Paris, Res Universalis, 1992 (rééd.).
- FONTAINIEU Emmanuel de, « Rochefort et le tropisme américain », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 349.
- GANDOUET Denis, « Contribution à l'histoire de l'activité commerciale du port de Rochefort avec les Amériques à la fin de l'Ancien Régime », *Écrits d'Ouest*, n° 19, 2011, p. 241.
- GRÉZILLIER Jean, « Voyage d'un périgourdin en Saintonge sous le Second Empire », *Roccafortis*, 2^e série, tome IV, n° 5, 1^{er} semestre 1980, p. 9.
- LE BLANC François-Yves, *La route des fortifications en Atlantique. Les étoiles de Vauban*, Paris, Les Éditions du Huitième Jour, 2007.
- LE HÉNAFF-JÉGOU Monique, *Rochefort-sur-Mer : ville de la marine, étude démographique, 1680-1820*, thèse en Histoire, sous la dir. de Jean-Pierre Poussou, Université de Bordeaux III, 5 vol., 1988.
- LE PADRUN Marie, *Valoriser la place du genre à Rochefort : de l'histoire de la prostitution à celle de l'arsenal*, mémoire de Master 1 Histoire, sous la dir. de Pierre Prétou, Université de La Rochelle, 2011.
- MARIEL Jean, *Pierre Loti : biographie critique*, Paris, Bibliothèque internationale d'édition, 1909.
- MAUBERGER Gaston, *Dans l'intimité de Pierre Loti (1903-1923)*, Paris, Le Croît vif, Coll. « Témoignages », 2003.
- MÉRINO José, « La ville militaire et la mer », *Rochefort et la Mer*, n° 2, 1986, p. 22.
- QUELLA-VILLÉGER Alain, « Gustave Viaud, premier photographe de Tahiti », *L'Actualité Poitou-Charentes*, n° 73, 2006, p. 66.
- ROSSIGNOL Bernadette et Philippe, « La famille Coquille de Guadeloupe et ses véritables origines. Le général Coquille-Dugommier », *Généalogie et Histoire de la Caraïbe* [En ligne], mis en ligne le 23 décembre 2015, consulté le 12 février 2021. URL : <https://www.ghcaraibe.org/articles/2015-art31.pdf>.

- SARDET Michel, *Les mémoires inédits du naturaliste circumnavigateur Jean-René Quoy. Un témoignage exceptionnel sur la société du XIX^e siècle*, Paris, Pharmathèmes, 2009.
- SAUZEAU Thierry, « La Charente au long-cours : croissance, crise et reprise du grand commerce rochefortais (1760-1830) », dans Augeron Mickaël et DUPLESSIS Robert (dir.), *Fleuves, rivières et colonies. La France et ses empires*, Paris, Les Indes savantes, 2010, p. 245.
- SAUZEAU Thierry, « Rochefort, la mer et les Amériques au XIX^e siècle », *Écrits d'Ouest*, n° 24, 2016.

Sociétés savantes et obédiences

- DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort (1870-1940)*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2013.
- DUBREUIL Serge, *Jules Silvestre, un soldat en Indochine (1862-1913). La diffusion de l'idée coloniale*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 1998.
- DUBREUIL Serge, « La Société de géographie de Rochefort : colonisation, marine et Franc-Maçonnerie », *Actes du Collège d'Histoire Maçonnique de l'Aunis et de la Saintonge*, n° 5, vol. 2, août 2006, p. 48.
- EMERIT Marcel, « Le saint-simonisme dans les Charentes », *Le Mouvement social*, n° 88, juillet-septembre 1974, p. 93.
- EVEN Pascal, « Le rôle des loges portuaires dans une province du littoral atlantique français : la franc-maçonnerie charentaise au XVIII^e siècle », dans RÉVAUGER Cécile et SAUNIER Éric, *La franc-maçonnerie dans les ports*, Pessac, PUB, 2012, p. 63.
- JACQUET Aurélie, *Rochefort et le renouveau de l'idée coloniale en France. Le cas de la loge maçonnique « L'Accord Parfait », 1878-1904*, mémoire de maîtrise en Histoire contemporaine, sous la dir. de Laurent Vidal, 2001.
- MASGNAUD Francis, *Franc-maçonnerie et francs-maçons en Aunis et Saintonge sous l'Ancien régime et la Révolution*, La Rochelle, Rumeurs des Âges, 1989.
- PAULE Léa, *Valoriser un passé difficile. Le patrimoine issu de la seconde colonisation à La Rochelle et à Rochefort (XIX^e-XX^e siècles)*, mémoire de Master 1 Histoire, sous la dir. de Bruno Marnot, Université de La Rochelle, 2018.
- PELLERIN Marina et VILLIERS Cécile, « Eugène Roy-Bry (1810-1864), un saint-simonien au pouvoir », *Actes du Collège d'Histoire Maçonnique de l'Aunis et de la Saintonge*, n° 5, vol. 2, août 2006, p. 33.
- VAULTIER Jean-Bernard, *Les sociétés savantes de la Charente-Inférieure au XIX^e siècle*.

Institutions culturelles, sociabilités scientifiques, idéologies et représentations du monde, thèse d'histoire et de civilisation du monde contemporain, sous la dir. de Didier Poton, Université de La Rochelle, 2006.

Fleuves et environnement

AUGERON Mickaël et SAINT-HILAIRE Marc, « Des économies interconnectées », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord, XVI^e-XX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 156.

AUGERON Mickaël, « Renouer avec le passé : la Charente, corridor atlantique », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain et SAINT-HILAIRE Marc (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008, p. 158.

CARPENTIER Aline, « L'exportation de poudre : les moulins de Saint-Jean d'Angély », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain et SAINT-HILAIRE Marc (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008, p. 200.

CARPENTIER Aline, « Les exportations de pierres charentaises », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain et SAINT-HILAIRE Marc (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008, p. 216.

CARPENTIER Aline, « Le patrimoine immobilier d'une famille de marchands : les Garesché, de Nieulle-sur-Seudre à La Rochelle », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain et SAINT-HILAIRE Marc (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008, p. 165. COMBES Jean (dir.), *Histoire du Poitou et des Pays Charentais*, Clermont-Ferrand, Édition Tisserand, 2001. DELAFOSSE Marcel, *Histoire de La Rochelle*, Toulouse, Privat, 1985.

DEVEAU Jean-Michel, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge*, Paris, PUF, France, 1974. GUILLEMET Dominique, « Des flux est-ouest longtemps dominants : les axes sévriens et charentais (Moyen Âge-XIX^e siècle) », dans AUGERON Mickaël et GUILLEMET Dominique, *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008, p. 157.

JOUANNET Gérard (dir.), *Charente, fleuve et symbole*, Paris, Le Croît vif, 1992.

LAMY Pierre, « Les hauts et les bas de la Charente », *Rochefort et la Mer*, n° 7, 1992, p. 23.

- LUC Jean-Noël (dir.), *La Charente-Maritime. L'Aunis et la Saintonge des origines à nos jours*, Saint-Jean d'Angély, Éditions Bordessoules, 1981.
- MARIEN Laurent, « Produire des blés, exporter des farines. La Sèvre niortaise et sa vallée », dans AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, ROY Alain et SAINT-HILAIRE Marc (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, La Crèche, Geste Éditions, 2008, p. 210
- MARIEN Laurent, « Au fil des eaux de la Sèvre niortaise : Marans et le pays marandais, une interface avec les colonies d'Amérique au XVIII^e siècle », dans AUGERON Mickaël et DUPLESSIS Robert (dir.), *Fleuves, rivières et colonies, La France et ses empires*, Paris, Les Indes savantes, 2010, p. 232.
- MARIEN Laurent, « Le littoral du pays marandais, espace d'échanges, de production et de migrations entre le golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français », dans AUGERON Mickaël, PÉRET Jacques et SAUZEAU Thierry (dir.), *Le golfe du Saint-Laurent et le Centre-Ouest français : histoire d'une relation singulière (XVII^e-XIX^e siècle). Bilan historiographique et perspectives de recherche*, Rennes, PUR, Coll. « Histoire », 2010, p. 218.
- SAUZEAU Thierry, *Les marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, 2005.
- SAUZEAU Thierry, « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles) », *Rives méditerranéennes*, n° 35, 2010, p. 79.
- SAUZEAU Thierry, « Trajectoire des ports saintongeais entre monopole et libéralisme (XVII^e-XIX^e siècles) », dans POLONIA Amélia et RIVERA MEDINA Ana Maria (dir.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX. Políticas y estructuras portuarias*, Madrid, Casa de Velázquez, Coll. « La Casa de Velázquez », 2016, p. 25.

INDEX DES NOMS DE PERSONNES ET DE NAVIRES

Les noms de navires figurent en italique

A

Abeille (l') : 214, 405.

Africaine (l') : 68, 158, 159, 382, 409.

Agile (l') : 284.

Aimable Adélaïde (l') : 277, 449.

Aimable Virginie (l') : 430.

Albatros (l') : 336.

Albertine (l') : 215.

Alceste (l') : 342.

Alcide (l') : 291.

Alcyon (l') : 210, 309.

Alert (l') : 244.

Alerte (l') : 336.

Allard, Charles Antoine : 27, 411.

Allard, Émile : 273, 274.

Allier (l') : 158, 336.

Allier, Étienne : 211, 450.

Alouette (l') : 302, 448.

Amazone (l') : 336, 338, 382.

Amédée (l') : 215.

Amet, Charles : 341.

Anaïs (l') : 247, 248.

Andromaque (l') : 128, 321.

Angola (l') : 221.

Anna Maria (l') : 391.

Annamite (l') : 382.

Anne-Marie (l') : 291.

Antigone (l') : 276.

Appert, Nicolas : 255, 426.

Ardèche (l') : 336.

Ardouin, Léon : 475.
Arman, Lucien : 169, 477.
Armorique (l') : 347.
Astrolabe (l') : 97.
Aube, Théophile : 356, 473.
Aubert du Petit-Thouars, Louis-Marie : 418.
Audiffredi, Alexandrine (d') : 413.
Audiffredi, Thérèse-Rose (d') : 132.
Augias, Onésime : 250.
Aurore (l') : 310.
Aveyron (l') : 336.
Ayraud, Victor : 27, 411.

B

Badohoun (Glélé) : 102.
Baillis : 228.
Ballande, Armand-Louis : 216.
Barbe, François-Joseph : 129.
Barbotin, Benoît : 410.
Barrat, Nicolas Marie : 442.
Barré, Nicolas : 448.
Barreaut, Amédée : 458.
Basset : 383.
Baucheron, Jean-François : 209.
Baudin, Pierre : 417, 418, 515.
Baudry : 442.
Bayard (le) : 355.
Bayle, Jean : 477.
Bayonnaise (la) : 424.
Bégon, Michel : 384, 403.
Béhanzin : 355.
Bellerophon (le) : 275.
Bellone (la) : 228.
Bellot (frères) : 267.

Berrody : 394.
Bertin, Émile : 413, 414.
Biên Hoa (le) : 146.
Biran (de) : 154.
Blanc : 442.
Blanchard : 500.
Blancsubé, Jules : 474.
Bobe-Moreau, Jean-Baptiste : 384, 386.
Boisseau, Léon : 399.
Bonaparte, Napoléon : 211, 214, 275, 401.
Bonneau : 330.
Bonnefoux, François-Casimir (de) : 263, 419.
Bonnin de la Bonninière de Beaumont, Jean-Olivier : 366.
Bonsonge (le) : 139, 302, 356, 357.
Bordelais (le) : 290.
Boucau (le) : 491.
Bouchardat, Apollinaire : 433, 434.
Bouchet : 447.
Boué de Lapeyrère, Auguste : 410, 480.
Bougainville, Louis-Antoine (de) : 418.
Boulineau, Aurore-Elisabeth : 131.
Boulineau, Léonce : 380, 410, 413.
Bourget : 328.
Bourdil, François : 465.
Boursaint (le) : 364.
Boutry van Isselteyn : 442, 514.
Bouvet, Pierre : 245.
Brech : 219.
Brelay, Jean-Baptiste : 203.
Briot, Léon : 414.
Bruat, Armand Joseph : 330.
Bruix (le) : 84, 248.
Brûle-Gueule (la) : 321.
Brunel : 101.

Bucéphale (le) : 330.

C

Cagnon : 328.

Caillot (Docteur) : 428.

Calédonie (la) : 135, 288, 306, 360.

Calédonien (le) : 382.

Caravane (la) : 301.

Caroline (la) : 291.

Cassini : 459, 460.

Centaure (le) : 426.

Cérès (la) : 336.

Chagnollean : 367.

Champagne (la) : 149, 150, 157.

Chapman, William Robert : 242.

Charente (la) : 197, 301, 313.

Charlemagne (le) : 405, 413.

Charles X : 15, 131.

Charpentier de Cossigny, Joseph-François : 310.

Charrier : 204.

Charron : 323.

Chasseloup-Laubat, Louis (de) : 475.

Chasseloup-Laubat, Prosper (de) : 59, 207, 222, 332, 344, 350, 470, 475, 478.

Chasseur (le) : 364.

Chateaubesnard : 464.

Chauffour : 442.

Chaumont : 323.

Chautard, Jules : 194.

Chesse, Jacques-Pierre : 397.

Chevalier : 447.

Chevalier, Michel : 477, 498.

Claverie, Paul : 367.

Clémot, Jean-Baptiste : 413, 437.

Cloix, Jean-René : 129.

Cloquet, Jules : 430.
Clouet, Jean-François : 75.
Cobden, Richard : 498.
Cocard, Louis : 401.
Cochon-Duvivier, Pierre : 413, 437.
Cognac (le) : 479.
Colbert : 193, 195, 356.
Colin, Émile : 429.
Collet, Étienne : 412, 413.
Colombo (le) : 152,
Colosse (le) : 409.
Combe, Émile : 474.
Comète (la) : 336.
Commerson, Philibert : 418.
Comte-de-Paris (le) : 333.
Concorde (la) : 68,
Condé (le) : 302.
Coquille (la) : 97, 158, 438.
Coquille, Amicie : 413.
Coquille-Dugommier, Claire Antoinette : 412, 413
Cordier, Émile : 474, 498, 500.
Coronnat, Pierre : 448.
Cosmao (le) : 7, 92, 163, 267.
Cossin : 211.
Courbet, Amédée : 355, 410.
Courcelle-Seneuil, Jean-Léopold : 474.
Cousin-Montauban, Charles : 333.
Couturier, Louis Marie : 203.
Creuse (la) : 336.
Crisenoy, Jules (de) : 95.
Cristina d'Espagne : 521.
Crucy (frères) : 176, 322.
Cybèle (la) : 424.

D

Dagnau : 207.
Dalbarade, Jean : 126, 310.
Daniel, Pierre : 105.
Decaqueray : 100.
Decrès, Denis : 210, 211, 214, 230, 284.
Delpon : 205.
Delteil, Arthur : 343.
D'Entrecasteaux (le) : 128, 264.
Desbassayns : 448.
Deschezeaux, Achille : 207.
Desgravelles-Bérar, Julie : 58, 132.
Destangs : 388.
Desvaux : 342.
Deux-Soeurs (les) : 195.
Dexmier, Marie : 399.
Diétrich, Madeleine Victoire : 396, 397, 403.
Dietz-Monnin, Charles : 514.
Dodds, Alfred : 316.
Dorade (la) : 335.
Dordogne (la) : 169, 170, 172, 335, 509.
Doumer, Paul : 475.
Dourdieu : 134.
Dragon (le) : 479.
Dubigny : 464.
Duchemin de Lachenaye, Camille : 383.
Duchesne, Jacques : 289, 425.
Duclos : 396, 399.
Du Guesclin (le) : 271.
Dumesnil : 173.
Dumont d'Urville (le) : 293.
Dumont d'Urville, Jules : 418.
Dunkerque (le) : 321.
Dupatural, Pierre-Louis : 397.

Duperré, Guy-Victor : 79, 190, 410.
Duperrey, Louis-Isidore : 418.
Dupleix, Joseph-François : 54.
Dupleix (le) : 83, 264, 369.
Dupourqué, Louis : 453.
Duprat, Guillaume-Léonce : 376.
Dupuy : 286.
Dupuy, Thérèse : 287.
Durance (la) : 151, 158, 270, 301, 302, 424.
Duville : 367.

E

Égyptienne (l') : 382.
Éléphant (l') : 158, 209, 244, 264, 382, 388, 448, 450.
Élysée (l') : 494.
Embuscade (l') : 152.
Enfantin, Prosper : 477.
Entrecasteaux, Antoine-Bruny (d') : 324, 386, 409, 410, 417, 418, 424.
Épervier (l') : 275, 409.
Équateur (l') : 149, 197.
Espérance (l') : 324, 409, 410.
Estafette (l') : 295.
Étendard (l') : 336.
Etiévant, Georges : 93.
Étoile (l') : 263, 311.
Eure (l') : 270.
Européen (l') : 336.
Expéditive (l') : 135, 301.
Eylau (l') : 409.

F

Fabert (le) : 161.
Faidherbe, Louis : 58.
Fanfare (la) : 336.

Faucheraud, Albert : 389.
Faurès, Bernard : 206, 211.
Favorite (la) : 409.
Félicité (la) : 389.
Ferdinand-Adolphe (le) : 291.
Ferrand, Antoine : 263.
Ferret (le) : 278.
Ferry, Jules : 73, 146, 240, 472.
Feuve, Louis : 397, 399.
Fleury, Élie -Jérôme : 376.
Fleury, Louis : 458.
Flon : 442.
Flore (la) : 290, 344, 409.
Fontenoy (le) : 102, 124.
Forfait, Pierre-Alexandre : 159, 270.
Foucaud, Julien : 420.
Fould, Léon : 451.
Fournaise (la) : 185.
Fraissinet, Marc : 216, 218.
France (la) : 145, 315.
Franchise (la) : 409.
François, Vincent : 102.
Franklin (le) : 426.
Fresneau de la Gataudière, François : 240.
Freycinet, Louis-Claude (de) : 418, 419, 422.
Freyssinet, Charles (de) : 481, 485.

G

Gachinard, Léon : 206, 236, 242, 328, 500.
Gaimard, Paul : 418, 430.
Gallieni, Joseph : 304, 474.
Gambetta, Léon : 99, 472.
Gando, Sophie Clémentine : 465.
Gandolle : 310.

Garesché, Paul : 211, 213, 214, 479.
Garnault, Henri : 410.
Garneray, Louis : 180, 238, 239, 278, 484.
Garnier, Francis : 407.
Garonne (la) : 295.
Gaspard : 102.
Gast, Camille (du) : 389.
Gaudichaud-Beaupré, Charles : 418.
Gautier, Frédéric : 459.
Gautret : 348.
Gentilhomme : 457.
Gérardin, Augustin : 430.
Gicquel des Touches, Pierre : 417.
Gironde (la) : 170, 171, 172, 209, 301, 313.
Gladiateur (le) : 336.
Gloire (la) : 288.
Gomer (le) : 153.
Gouillon de Pontouraude, Charles Louis Étienne (de) : 400.
Gradis : 68.
Grande-Terre (la) : 290.
Gratet du Dubouchage, François-Joseph (de) : 313.
Grésil, Jacques : 458.
Grouët, Antoine : 202.
Guérin : 201.
Guesnet, Achille Antoine : 159, 161, 353.
Guézo : 102.
Guillain, Charles : 94.
Guillon, Ferdinand : 398.
Guizot, François : 329, 520.
Guyot, Yves : 441.

H

Habitant-du-Moule (l') : 291.
Hamelin, Ferdinand : 283, 365.

Hazard, Nestor Paul : 400.

Hèbre, François-Nathanaël : 207.

Hèbre de Saint-Clément, Pierre-André : 68, 193, 206, 207, 213, 217, 233, 236, 328, 469, 472, 500, 512.

Helbronner : 202, 205, 442, 444.

Hendaye (le) : 488, 490.

Henry (le) : 291.

Hermione (l') : 376.

Hirondelle (l') : 464.

Hortensia (l') : 378.

Hubert, Jean-Baptiste : 8, 438.

Hugues, Victor : 272.

Huin, Charles-Ernest : 159, 161, 353.

I

Ida (l') : 147, 489.

Infatigable (l') : 301.

Iphigénie (l') : 139, 331, 386.

Isis (l') : 299.

J

Jacquart, Ernest : 93.

Jaguenaud : 173.

Jardine, William : 315.

Jauréguiberry, Bernard : 263.

Jean Bart (le) : 278, 279, 281.

Jean-Louis : 102.

Jeannot : 388.

François d'Orléans (Prince de Joinville) : 345, 521.

Jolivet : 122.

Jonchère, Pierre-Jean : 458.

Joubert (le) : 280.

Jouvence (la) : 185.

Julie (la) : 214.

Juliette, Julie : 414.

Jullou, Auguste : 206.

Junon (la) : 405.

Jura (le) : 336, 338, 343, 352.

Jurien de la Gravière, Edmond : 324.

Jurien de la Gravière, Pierre Roch : 244, 324, 326, 387, 409, 410, 417, 419, 422, 426.

K

Kan A Hun : 378.

Kermel, Pierre : 215.

Kwok : 315.

L

Laborde : 340.

Laboureur (le) : 282.

Lacombe : 442.

La Condamine, Charles-Marie (de) : 240.

Lacroix, Armand : 413.

La Grandière (le) : 360.

Laidain : 203.

Lainé, Joseph : 99.

Lama (le) : 352.

Lanessan, Jean-Marie (de) : 463.

La Pérouse, Jean-François (de) : 324, 410.

Latouche-Tréville, Louis-René Levassor (de) : 410.

Lavauverte, Jean-François : 209.

Laure (la) : 494.

Laussat, Pierre Clément (de) : 131.

Lebelin de Dionne, Alfred François : 353.

Lebell (le) : 457.

Le Breton, Louis : 253.

Lefèvre, Amédée : 311, 406, 418, 420, 430, 438.

Le Havre : 283, 305.

Lelarge : 310.

Lemercier de Longpré, Charles : 263.
Lemoine : 203.
Le Moyne, Nicolas : 477.
Le Myre de Vilers, Charles-Marie : 474.
Lenoir, Étienne : 203.
Léonard : 421.
Lépine : 342.
Leps, André : 193, 205, 236, 242, 442, 458, 483, 498, 500, 512.
Leps, Edmond : 512.
Leps, Ernest : 512.
Leschenault de Latour, Jean-Baptiste : 388, 418.
Lesseps, Ferdinand (de) : 475, 478.
Lesson, Adolphe : 384, 387, 418, 423, 437.
Lesson, René-Primevère : 97, 384, 418, 438.
Letailleur, Jean-Baptiste : 207.
Levesque : 442.
Lionne (la) : 77, 84, 321, 382, 392.
Loire (la) : 93, 244, 264, 273, 335, 360, 450.
Loiret (le) : 336.
Loirette et d'Albo : 211, 213.
Longwy (le) : 491.
Lopès, José : 124.
Louise (la) : 494.
Louisonne : 103.
Louis-Philippe : 15, 59, 329.
Louis XIV : 10, 286, 522.
Louis XVI : 70.
Louis XVIII : 15, 70, 75, 83, 99, 388, 494.
Louxor (le) : 329.
Lucas, Jean-Jacques Étienne : 410.
Lugeol, Jean : 247, 303.
Lutz : 442, 514.
Lyonnet, Pierre : 320.

M

- Magicienne (la)* : 405.
Mackau, Armand (de) : 345.
Magnac : 284.
Magné, Victor : 415.
Mahé (le) : 333.
Maher, Charles : 345, 436, 437.
Malouët, Pierre-Victor : 309.
Marchegay : 445.
Marçouin (le) : 321.
Marengo (le) : 166.
Marie (la) : 336.
Mairie : 429.
Marigot (le) : 429.
Marne (la) : 340, 354.
Marquet : 456.
Martin, Joseph : 206.
Martin, Pierre : 410, 457.
Martiniquais (le) : 290.
Marx, Karl : 452.
Massie (le) : 360.
Matheson, James : 315.
Mathieu : 442.
Mauduit, Hubert : 447.
Max (le) : 489.
McNamara, Henry : 469.
Médée (la) : 389.
Méduse (la) : 50, 80, 90, 127, 184, 191, 197, 285, 312, 376, 400, 410.
Ménier, Adolphe : 153.
Mercereau, Charles : 278, 482.
Mercier, Lise : 132.
Messenger (le) : 168.
Meunier, Antoine : 412.
Meunier, Jean-Baptiste : 411.

Meurthe (la) : 151, 264, 270.
Meuse (la) : 336.
Michaud : 457.
Michel, Louise : 379.
Monplaisir : 343.
Montézuma (le) : 282.
Mörch, Christian : 447.
Morel-Fatio, Antoine-Léon : 180, 267, 268, 278.
Moselle (la) : 270, 290.
Mougeot, Albert : 427.
Mourgand : 383.
Mouriès : 257.
Mourrier : 134.
Murrecoh : 103.
Musset, Élie Jérôme : 341, 343.
Mutine (la) : 389.

N

Nabon : 328.
Napoléon I^{er} : 71, 153, 210, 230, 275, 322, 325, 392, 470, 494, 505.
Napoléon III : 11, 15, 26, 70, 71, 73, 79, 136, 142, 163, 171, 222, 333, 338, 340, 344, 377, 478, 486.
Navarin (le) : 255, 283.
Néréide (la) : 301, 352.
Nive (la) : 461.
Normande (la) : 158, 159, 160, 270, 302.
Nourrice (la) : 158, 308, 321.

O

Olbia (l') : 447.
Olmi : 349.
Opale (l') : 221.
Oriflamme (l') : 336.
Orne (l') : 170, 172, 173, 181, 335.

P

Paixhans, Henri-Joseph : 8.

Pandore (la) : 118, 331, 377.

Panthère (la) : 301, 382.

Papaud, Isaac : 219.

Patissier de Bussy-Castelnau, Charles Joseph (de) : 126.

Pavoy, Jean-Baptiste : 129.

Pégase (le) : 489.

Pélagie (la) : 321.

Pellé : 206.

Pelletier, François : 415.

Pelletreau, Edmond : 465.

Pelletreau, François : 205, 213, 217, 415, 458, 483, 500, 514.

Pelletreau, Gédéon Henry : 465.

Pelletreau, Nicolas Henry : 465.

Pennequin, Théophile : 304, 435.

Perein, Paul : 412.

Pereire (frères) : 222, 223.

Perrotet, Samuel : 424.

Peyron, Alexandre : 192.

Philibert, Henri : 424.

Phoque (le) : 447, 382.

Picard, Léon : 415.

Pintade (la) : 489.

Pique (la) : 272, 276, 320.

Plongeur (le) : 277, 296.

Plumier, Charles : 384.

Poindé : 102.

Poisson : 460.

Pomaré IV : 283, 406.

Poncet, Félix : 247, 248.

Portal d'Albarèdes, Pierre-Barthélémy (dit le baron Portal) : 8, 10, 70, 71, 327, 419, 496.

Pottier, Édouard : 404, 405, 435.

Pourvoyante (la) : 158.
Pourvoyeur (le) : 265.
Prégent (le) : 299, 341.
Preneuse (la) : 321, 324.
Pritchard, George : 330.
Pritzbuer, Léopold (de) : 419, 420, 435.
Progrès (le) : 309.
Proux : 342.
Prudente (la) : 333.

Q

Quatrebard : 442.
Quoy, Jean-René Constant : 97, 418, 430, 437.

R

Raffin, Jean : 459, 465.
Rance (la) : 367.
Rang des Adrets, Alexandre : 410.
Ravard, André : 398.
Rebel, Jules : 455.
Renault, Edmond : 377, 378, 379.
Renommée (la) : 321, 335.
Revanche (la) : 301.
Réau, Raphaël : 480.
Recherche (la) : 410.
Reine Charlotte (la) : 494.
Repey, Jean-Baptiste : 387, 423, 465.
Républicain (le) : 321.
Rhin (le) : 392.
Rhône (le) : 158, 424.
Rieunier, François-Étienne : 408.
Rieunier, Henri : 408, 413, 414, 435.
Rigault de Genouilly, Charles : 59, 73, 344, 408, 409, 470.
Rigault de Genouilly, Jean-Charles : 408.

Risoul, Jean : 389.
Rivat : 356.
Rivaud, André : 462, 514.
Robein, Julie : 205.
Roche, Lucie : 413.
Roche, Frédéric : 473, 474.
Roche, Georges : 474.
Rochon : 323.
Rodanet, Lucien : 475.
Rodeur (le) : 230.
Rodriguez, Yoyo : 134.
Roëland : 328.
Roëttiers de Montaleau, Alexandre-Louis : 451.
Romme : 205.
Rouvrière : 442.
Roy, Pierre : 477.
Roy-Bry, Eugène : 204, 473, 475, 476, 477, 478, 480, 482, 501, 515.
Rulland : 498, 513.
Russia (le) : 315.

S

Saint-Michel-Dunezat, Jean-Baptiste-Marc-Gabriel (de) : 412.
Saint-Omer, Jean-Baptiste : 134.
Salamandre (la) : 76, 244, 264, 281, 301, 302, 313, 450.
Sané, Jacques-Noël : 159.
Sarcelle (la) : 158.
Sarthe (la) : 336.
Saulces de Freycinet, Charles-Henri-Auguste (de) : 410.
Saulces de Freycinet, Louis-Henri (de) : 417.
Sauvage : 230.
Savatier, Ludovic : 406, 413, 414, 420.
Savorgnan di Brazzà, Pierre : 474.
Schmaltz, Julien : 326.
Schneider, Eugène : 451.

Schneider, Henri : 451.
Sedan : 347,
Seine (la) : 301, 313.
Senneville, Denis (de) : 353.
Sémiramis (la) : 272, 335, 405.
Séquin, Marie Camille Marcel : 429.
Serillaud : 342.
Seudre (la) : 44, 46, 81, 138, 161, 171, 263, 302, 384.
Sibylle (la) : 354.
Silvestre, Jules : 343, 407, 408, 475, 480.
Sorrel, Félix : 464, 465, 514.
Souchier : 189.
Sphinx (le) : 329, 438, 510.
Sprang, William : 244.
Superbe (le) : 321.
Surprise (la) : 368.
Suzanne (la) : 233.
Sybil (la) : 491.
Sybille (la) : 405.

T

Tactique (la) : 210.
Tage (le) : 352.
Tancrede (le) : 335, 405.
Tandonnet : 216.
Tayeau, David Émile : 401, 402.
Teisserenc-Visseque : 308.
Terrien : 453.
Thébaud : 249.
Thémis (la) : 213, 321.
Théodore Ducos (le) : 195.
Thétis (la) : 102, 276, 320, 321.
Thévenot, Marie : 414.
Thibault : 396.

Thoinnet, Joseph : 211.
Thomas, Élie : 233.
Thouin, André : 254, 423.
Thoyon, Robert : 27, 411.
Tibet (le) : 211.
Tissot : 205.
Toufaire, Pierre : 13, 250.
Tournier : 203, 442.
Touvre (la) : 336.
Travailleur (le) : 302.
Truffet, Étienne (Évêque de Callipolis) : 447.
Tupinier, Jean : 8, 419, 438, 521.

U

Ullmo, Benjamin : 461.
Union (l') : 213, 321.
Uranie (l') : 97.

V

Vadès, Eugène : 415.
Vaillant (le) : 321.
Valence, Odette : 376.
Valette des Hermaux, Arsène : 465.
Valette, Jean Julien : 414.
Var (le) : 336, 338, 341.
Varigny, Edme Gaspard : 209.
Vassoigne (général de) : 347.
Vaucluse (le) : 270, 367.
Vaudreuil (le) : 344.
Vénus (la) : 102, 322.
Verdier, Marie : 123.
Vernet, Joseph : 180, 455.
Véron, Auguste : 190.
Veysset, Henri : 205.

Viaud, Gustave : 344, 400, 401.

Viaud, Jean-Théodore : 376, 400.

Viaud, Julien (dit Pierre Loti) : 7, 19, 27, 77, 344, 368, 375, 376, 380, 381, 383, 384, 389, 390, 393, 394, 399, 400, 401, 404, 405, 409, 410, 479, 480, 481, 520, 521.

Viaud, Samuel : 7.

Victoria (Reine) : 340.

Videau, Henri : 459.

Vieira dos Santos, Joaquim : 494.

Vigie (la) : 59, 282.

Vigilant (le) : 299, 364, 488, 490.

Vignal, Jules : 220.

Ville-de-Rochefort (le) : 490.

Ville-de-Saint-Nazaire (le) : 101, 286, 360.

Vimal d'Ambert, Jean-Baptiste et Joseph : 207.

Vincent : 80.

Vinh-Long (le) : 382.

Vipère (la) : 368.

Virginie (la) : 283.

Volage (le) : 364.

Volante (la) : 409.

W

Ward, Nathaniel Bagshaw : 254, 385, 421, 422.

Z

Zélée (la) : 273, 301.

Zéphyr (le) : 494.

INDEX DES NOMS DE LIEUX ET DE COLONIES

A

Abyssinie : 151, 316.

Açores (Les) : 299, 341.

Aden : 314.

Adour : 228.

Aix (Île d') : 7, 10, 30, 83, 84, 89, 92, 94, 105, 129, 130, 134, 135, 138, 142, 163, 172, 173, 185, 188, 195, 211, 214, 244, 251, 252, 255, 257, 258, 259, 262, 264, 269, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 279, 281, 284, 285, 286, 287, 288, 292, 294, 295, 296, 298, 299, 311, 326, 334, 337, 339, 346, 348, 349, 351, 354, 367, 378, 381, 382, 407, 415, 428, 429, 474, 484, 497, 513, 519.

Afrique : 10, 12, 14, 25, 26, 28, 30, 34, 35, 44, 49, 54, 57, 58, 60, 61, 62, 66, 80, 82, 90, 93, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 117, 119, 127, 136, 138, 140, 142, 145, 146, 148, 149, 151, 152, 161, 171, 186, 192, 213, 217, 220, 221, 223, 225, 236, 239, 241, 249, 251, 253, 255, 258, 266, 290, 292, 298, 299, 315, 316, 319, 320, 324, 325, 334, 336, 340, 355, 356, 358, 361, 362, 363, 368, 368, 374, 379, 380, 383, 406, 409, 410, 421, 427, 429, 432, 439, 447, 459, 461, 462, 467, 468, 470, 481, 490, 494, 497, 505.

Afrique de l'Est : 48, 57, 113, 114, 118, 120.

Afrique de l'Ouest : 48, 57, 109, 113, 114, 118, 119, 120, 127, 144, 187, 208, 215, 221, 299, 366, 368, 370, 384, 406, 415, 475.

Afrique du Nord : 48, 52, 54, 57, 59, 109, 113, 114, 117, 314, 399, 433, 510.

Afrique du Sud : 315.

Agadir : 8, 108.

Agen : 202, 351.

Agenois : 320.

Aigrefeuille : 351.

Aix-en-Provence : 22.

Albi : 408.

Alexandrie : 329, 341.

Alger : 26, 81, 117, 326, 329, 366, 380, 408, 426, 510.

Algérie : 12, 25, 50, 52, 57, 60, 62, 72, 74, 94, 95, 117, 122, 139, 170, 214, 248, 259, 264, 282, 324, 329, 334, 354, 364, 367, 368, 370, 401, 402, 433, 438, 455, 488, 490.

Allemagne : 37, 93, 226, 313, 348, 360, 461, 480.

Amazonie : 241.

Ambert : 207.

Amboise : 207.

Amérique(s) : 10, 12, 28, 30, 34, 35, 44, 48, 49, 50, 57, 61, 62, 67, 68, 74, 78, 82, 90, 103, 105, 106, 107, 108, 109, 112, 113, 117, 119, 121, 125, 127, 129, 130, 131, 132, 136, 138, 140, 142, 144, 146, 166, 168, 169, 213, 215, 219, 223, 226, 230, 236, 239, 241, 242, 255, 275, 282, 298, 305, 315, 319, 320, 325, 334, 345, 348, 358, 363, 368, 375, 387, 397, 402, 424, 428, 459, 460, 464, 484, 494, 505, 511, 514.

Amérique Centrale : 113, 114, 118, 120.

Amérique du Nord : 60, 113, 114, 117, 118, 120, 239, 390.

Amérique du Sud : 57, 60, 93, 94, 98, 100, 113, 114, 118, 120, 240, 241, 262, 266, 330, 353, 387, 421, 427.

Amiens : 115, 210, 325.

Angers : 116, 207.

Angleterre : 61, 70, 79, 82, 115, 129, 130, 131, 136, 176, 193, 194, 197, 198, 207, 226, 241, 242, 301, 313, 314, 318, 325, 329, 337, 340, 342, 361, 370, 387, 428, 429, 430, 470, 474, 478, 479, 482, 491, 496, 505, 507, 508, 518, 520, 521.

Angoulême : 202, 204, 228, 276, 298, 341, 442, 446, 484, 493.

Angoumois : 402.

Annam : 12, 72, 73, 110, 332, 337, 347, 367, 393, 408, 431, 436.

Antilles : 25, 34, 48, 49, 57, 59, 60, 61, 66, 68, 75, 78, 87, 88, 95, 98, 100, 102, 113, 115, 119, 133, 134, 140, 142, 143, 144, 148, 153, 161, 168, 213, 215, 220, 223, 241, 245, 272, 276, 282, 286, 288, 294, 295, 304, 312, 316, 319, 320, 321, 324, 326, 329, 334, 336, 347, 354, 362, 364, 368, 378, 388, 389, 391, 396, 398, 399, 402, 406, 408, 409, 410, 412, 413, 427, 428, 432, 443, 447, 461, 465, 470, 474, 494, 495, 496, 498, 505, 520.

Antioche (Pertuis d') : 273, 275.

Argentine : 115, 118, 498, 508.

Asie : 11, 12, 14, 25, 26, 29, 30, 35, 44, 48, 50, 54, 57, 59, 60, 61, 62, 66, 73, 74, 80, 81, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 117, 119, 127, 140, 144, 146, 148, 171, 195, 213, 223, 242, 247, 292, 298, 315, 319, 320, 325, 331, 334, 335, 336, 337, 339, 340, 341, 344, 355, 358, 361, 362, 363, 368, 374, 375, 379, 380, 382, 394, 397, 400, 404, 406, 411, 424, 436, 439, 461, 463, 468, 470, 471, 480, 481, 497, 505, 520.

Avignon : 262, 267.

Aunis : 11, 185, 227, 232, 372, 391, 469, 471.

Australie : 50, 64, 95, 100, 242, 329, 342, 463, 487, 489, 498.

Autriche : 480.

Auvergne : 419.

B

Balade (Rade de) : 331.

Baléares (Îles) : 426.

Bangkok : 340.

Batavia : 341.

Bas-Mékong : 360.

Basques (Rade des) : 274, 275, 287.

Basse-Terre : 219, 412, 413, 423, 448, 465, 473.

Bastille (La) : 13.

Bayonne : 10, 36, 54, 76, 131, 202, 276, 321, 490, 491, 492, 494, 516.

Bazeilles : 16.

Beauvais-sur-Matha : 420.

Belgique : 206, 226, 234, 479.

Belle-Île-en-Mer : 453.

Bengale : 430, 447.

Bénin : 46, 95, 220.

Berlin : 111, 355.

Bermudes : 64, 314, 520.

Besançon : 348.

Birmanie : 101, 431.

Bizerte : 50, 80, 109, 314, 317, 356, 360, 370, 379, 481, 519.

Bombay : 64, 87, 314, 317.

Bora-Bora : 364.

Bordeaux : 26, 36, 45, 50, 54, 60, 68, 70, 71, 75, 79, 81, 91, 92, 99, 102, 108, 110, 111, 115, 117, 119, 121, 130, 131, 133, 135, 137, 140, 142, 143, 144, 145, 148, 149, 151, 153, 154, 155, 156, 162, 164, 169, 170, 172, 176, 181, 185, 187, 188, 190, 191, 196, 197, 202, 203, 204, 205, 209, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 222, 223, 225, 227, 230, 232, 233, 236, 237, 239, 241, 242, 243, 245, 247, 249, 251, 254, 270, 276, 277, 285, 286, 290, 292, 293, 298, 302, 303, 305, 309, 322, 325, 328, 329, 334, 336, 337, 338, 350, 354, 356, 358, 361, 366, 367, 368, 371, 373, 378, 379, 382, 391, 392, 395, 399, 401, 405, 429, 437, 442, 445, 446, 462, 465, 470,

472, 475, 477, 478, 484, 486, 487, 489, 492, 493, 494, 498, 499, 501, 510, 516, 519.

Bornéo : 520.

Boston : 118, 202.

Boulogne-sur-Mer : 142, 469.

Bourbon (Île) : 52, 54, 62, 90, 99, 102, 158, 159, 181, 190, 203, 209, 244, 257, 264, 286, 302, 303, 319, 324, 326, 387, 409, 417, 418, 423, 424, 447, 448.

Bourges : 232, 348.

Bourgogne : 202, 412.

Boutonne (La) : 228.

Boyard (Longe de) : 262, 273, 348, 349.

Boyardville : 269, 273, 274, 348, 355, 363.

Bésil : 82, 84, 95, 118, 182, 189, 241, 299, 324, 334, 379, 409, 496, 498.

Brest : 9, 10, 13, 17, 26, 36, 61, 67, 76, 77, 90, 92, 115, 116, 125, 136, 142, 155, 159, 162, 170, 172, 181, 188, 191, 202, 206, 216, 227, 243, 245, 255, 258, 259, 261, 262, 271, 286, 292, 295, 299, 300, 301, 302, 321, 324, 326, 327, 334, 336, 355, 364, 368, 371, 373, 390, 395, 403, 405, 406, 408, 411, 413, 414, 415, 416, 422, 423, 427, 430, 437, 438, 442, 456, 462, 470, 471, 476, 486, 504, 511.

Bretagne : 386, 442, 504.

Breton (Pertuis) : 275.

Breuil-Magné : 459.

Brindisi : 87.

Brouage : 80, 399, 402.

Buenos Aires : 118.

C

Cabane Carrée : 233, 478, 482, 483, 484, 485, 487, 490, 492, 493, 494, 495, 501, 513, 514.

Cadix : 8, 115, 228, 341, 428, 431.

Cahors : 412.

Calais : 142.

Calcutta : 87, 254, 457.

Californie : 459.

Calvados : 88.

Cambodge : 12, 72, 355, 375, 480.

Cameroun : 12.

Canada : 25, 75, 132, 225, 316, 337, 473, 498, 518.

Canaries (Îles) : 310, 417.

Canton : 265, 285, 401.

Cap-Français : 98, 132.

Cap Saint-Jacques : 362, 380.

Cap-Vert : 58, 248, 413.

Caraïbes : 130, 275, 325.

Cardiff : 294.

Casablanca : 62, 108, 109, 163, 314, 366, 461.

Castelsarrasin : 408.

Cayenne : 57, 62, 64, 66, 75, 80, 81, 90, 93, 95, 96, 98, 102, 132, 173, 181, 192, 219, 233, 240, 254, 261, 288, 291, 295, 333, 386, 412, 413, 415, 424, 444, 445, 473, 505.

Cette (Sète) : 233, 358.

Ceylan : 344, 375, 400, 421.

Châlons : 347.

Chandernagor : 64, 87, 405.

Chaniers : 483.

Charente (La) : 10, 30, 36, 54, 57, 60, 81, 92, 100, 102, 110, 111, 118, 129, 132, 133, 136, 140, 161, 181, 185, 191, 193, 211, 214, 228, 230, 234, 238, 244, 246, 248, 252, 258, 260, 264, 265, 269, 270, 271, 272, 273, 275, 276, 277, 278, 286, 288, 292, 294, 295, 296, 297, 311, 317, 324, 335, 343, 350, 353, 354, 358, 367, 374, 380, 381, 384, 385, 387, 397, 402, 404, 405, 410, 411, 412, 416, 417, 430, 445, 449, 452, 456, 457, 461, 467, 468, 471, 473, 481, 482, 483, 486, 487, 489, 490, 491, 492, 493, 495, 496, 497, 504, 506, 513, 514, 515, 519, 520, 522.

Charentes (Les) : 128, 129, 338, 438, 439, 482.

Charente-Inférieure : 142, 177, 317, 366, 389, 408, 419, 432, 454, 476, 478, 486, 490.

Charente-Maritime : 22, 25.

Chartres : 99.

Château-Chinon : 99.

Château-d'Oléron : 93, 145, 149, 202, 207, 208, 258, 259, 269, 348, 351, 444, 479.

Châtelleraut : 202, 232, 259.

Chatham : 8, 242, 416.

Chef-de-Baie : 272.

Cherbourg : 9, 17, 76, 77, 84, 92, 140, 144, 155, 162, 202, 209, 227, 243, 327, 336, 360, 364, 371, 394, 411, 413, 416, 426, 427, 471, 476, 511.

Chili : 50, 64, 330, 409.

Chine : 12, 13, 14, 16, 26, 44, 50, 52, 57, 59, 60, 62, 72, 73, 77, 81, 82, 84, 101, 105, 111, 128, 136, 138, 139, 142, 143, 156, 158, 169, 170, 177, 212, 218, 223, 226, 242, 245, 247, 248, 258, 259, 264, 272, 303, 313, 314, 315, 318, 324, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 347, 357, 362, 365, 366, 368, 369, 370, 375, 378, 380, 387, 393, 397, 398, 399, 400, 401, 405, 406, 408, 409, 414, 420, 421, 424, 426, 431, 432, 436, 459, 462, 470, 480, 481, 487, 501, 520, 522.

Ciré : 351.

Clermont-Ferrand : 232.

Cochinchine : 12, 60, 73, 79, 94, 95, 110, 111, 113, 127, 142, 169, 170, 172, 266, 271, 303, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 347, 348, 351, 355, 360, 362, 380, 393, 394, 400, 405, 406, 407, 408, 409, 427, 431, 436, 474.

Cognac : 38, 187, 209, 233, 236, 261, 298, 383, 444, 445, 474, 479, 484, 493, 526.

Cognaçais : 228, 444.

Conakry : 151, 415.

Congo : 12, 220, 221, 367, 405, 406, 495.

Corée : 59, 101, 169, 408.

Coromandel : 396.

Corse : 321.

Côte-d'Ivoire : 12, 119, 151, 293, 336, 356.

Cotonou : 62, 138.

Crazannes : 80, 228, 482.

Crète : 248.

Crimée : 82, 155, 164, 169, 223, 248, 259, 333, 335, 344, 345, 353, 405, 408, 409, 413, 431, 436, 478.

Cuba : 428, 520.

Curaçao : 102.

D

Dahomey (Royaume du) : 12, 52, 58, 59, 95, 97, 102, 119, 151, 208, 220, 221, 259, 261, 285, 316, 355, 357, 441, 469, 510, 511.

Dakar : 52, 54, 58, 62, 64, 66, 70, 75, 80, 81, 109, 119, 127, 140, 144, 151, 197, 209, 220, 282, 295, 299, 314, 317, 356, 370, 379, 405, 415, 489.

Danemark : 479.

Dantzig : 202.
Dauphiné : 419.
Diégo-Suarez : 64, 80, 182, 285, 289, 314, 317, 318, 356, 511.
Dieppe : 142.
Djibouti : 12, 52, 62, 317, 364, 368, 461.
Dompierre : 483.
Dordogne : 88, 493.
Dunkerque : 115, 142, 202, 227, 327.

E

Échillais : 38.
Égypte : 329, 340, 387, 401.
Empire britannique : 15, 97, 236, 239, 245, 345, 414, 496, 518, 520, 521.
Empire russe : 111, 244.
Enet : 274, 317, 348, 349, 474.
English Harbour : 314, 316.
Espagne : 136, 144, 226, 329, 330, 428, 431, 479, 482, 491, 520, 521.
États-Unis : 68, 76, 115, 116, 117, 131, 230, 237, 239, 241, 245, 345, 459, 479, 482, 484, 487, 496, 498, 508, 512.
Europe : 11, 30, 136, 152, 170, 177, 226, 228, 234, 244, 329, 331, 334, 340, 341, 346, 354, 355, 370, 430, 431, 446, 458, 460, 480, 482.
Europe de l'Ouest : 239, 240.
Europe du Nord : 225, 240.

F

Fachoda : 57, 111, 146, 292, 318, 357, 361, 362, 364, 476.
Ferrol : 8.
Fès : 16.
Finistère : 471.
Floride : 491.
Fontenelles : 271.
Formose : 410.
Fort-Bayard : 380.
Fort-de-France : 57, 62, 64, 66, 80, 81, 87, 95, 100, 103, 295, 329, 405.

Fougueux : 271

Fouras : 271, 273, 274, 351, 474.

Fouta Djallon : 415.

France (Île de) : 52, 62, 95, 97, 105, 159, 209, 211, 213, 214, 239, 245, 251, 304, 319, 320, 321, 324, 325, 326, 393, 409, 410, 455.

Fuzhou : 101.

G

Gabon : 12, 44, 46, 49, 50, 52, 58, 59, 61, 62, 77, 79, 81, 94, 97, 119, 127, 151, 171, 181, 185, 187, 190, 208, 209, 212, 217, 219, 221, 232, 241, 251, 263, 265, 283, 289, 302, 305, 336, 355, 368, 384, 400, 421, 443, 506.

Garonne : 230, 492, 493.

Gascogne (Golfe de) : 11.

Genève : 414.

Gibraltar : 60, 314.

Gironde : 110, 130, 143, 225, 276, 323, 449, 484, 492.

Glasgow : 271.

Gorée : 46, 54, 58, 187, 299, 392, 489, 505.

Grand-Bassam : 356.

Grand-Port : 245.

Grande-Bretagne : 12, 26, 71, 76, 115, 161, 170, 241, 244, 314, 316, 330, 361, 401, 495, 521.

Grèce : 212, 329.

Guadeloupe : 12, 49, 52, 57, 62, 68, 75, 80, 90, 95, 99, 102, 114, 127, 128, 130, 181, 182, 209, 212, 215, 219, 256, 258, 286, 291, 294, 299, 301, 304, 305, 309, 316, 319, 336, 364, 389, 412, 413, 414, 423, 428, 448, 461, 465.

Guérigny : 232, 310.

Guinée : 12, 58, 97, 119, 143, 151, 187, 220, 357, 415, 447.

Guyana : 95, 241.

Guyane : 12, 46, 48, 49, 52, 57, 61, 62, 73, 75, 79, 90, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 99, 100, 101, 118, 119, 122, 127, 130, 131, 132, 135, 140, 142, 143, 154, 158, 159, 181, 182, 191, 209, 212, 213, 214, 215, 216, 219, 241, 255, 258, 271, 286, 291, 293, 301, 306, 314, 319, 320, 321, 333, 336, 343, 347, 351, 353, 360, 362, 364, 368, 375, 378, 381, 383, 386, 387, 388, 406, 409, 412, 413, 417, 418, 423, 424, 445, 455, 480.

H

Hainan : 64, 285.

Haïphong : 64, 74, 289, 379, 407.

Halifax : 314.

Hankéou : 368.

Hanoï : 47, 64, 74, 95, 98, 289, 304, 314, 343, 356, 473.

Haut-Fleuve : 197.

Haut-Mékong : 360.

Haut-Oubangui : 310.

Haut-Sénégal : 139, 197, 367.

Hollande : 181, 193, 196, 475.

Honduras : 241.

Hong Kong : 70, 84, 114, 247, 314, 315, 317, 339, 362, 370, 462, 520.

Huangpu : 353, 520.

Huế : 74.

I

Île-de-France : 202, 348, 442.

Imphy : 232.

Inde(s) : 12, 13, 26, 34, 50, 52, 54, 57, 58, 59, 62, 64, 68, 72, 87, 90, 95, 97, 102, 105, 113, 114, 118, 119, 120, 126, 127, 135, 136, 142, 145, 152, 159, 203, 208, 215, 226, 228, 244, 257, 263, 285, 287, 293, 303, 309, 314, 319, 324, 326, 330, 331, 334, 338, 342, 362, 387, 388, 396, 405, 406, 407, 408, 410, 411, 417, 418, 421, 427, 428, 430, 447, 469, 480, 496, 505, 508, 518, 520.

Indochine : 26, 48, 50, 52, 57, 59, 60, 62, 64, 68, 72, 73, 74, 79, 97, 98, 101, 110, 111, 113, 114, 118, 120, 126, 146, 152, 226, 242, 245, 266, 281, 312, 336, 338, 339, 341, 361, 362, 365, 367, 368, 381, 392, 393, 411, 413, 427, 432, 455, 462, 463, 467, 468, 472, 473, 474, 475, 499, 506, 511.

Indret : 241.

Islande : 77, 488.

Italie : 226, 345, 390, 480.

J

Jamaïque : 131, 314, 428.

Japon : 59, 82, 101, 169, 170, 248, 272, 304, 338, 375, 380, 405, 406, 408, 413, 414, 420, 424, 436, 480.

Java : 215, 254, 417.

Jonzac : 205.

Juda : 46.

K

Karikal : 50, 405.

Kergroise : 499.

Kindia : 415.

Kouang-Tchéou-Wan (Guangzhouwan) : 12, 64, 81.

Kourou : 57, 208, 342.

L

La Corogne : 379.

La Flotte-en-Ré : 207, 247.

Lagos : 221.

La Havane : 494.

Landerneau : 462.

Lanelly : 428.

La Pallice : 11, 217, 317, 367, 447, 492, 498, 501.

La Plata : 202, 209, 212, 293.

La Réunion (Île de) : 12, 44, 49, 54, 57, 62, 110, 113, 119, 127, 129, 132, 133, 151, 152, 170, 171, 188, 215, 232, 321, 333, 334, 336, 340, 347, 384, 408, 410, 436, 448, 511.

La Rochelle : 7, 11, 22, 24, 26, 89, 130, 131, 133, 140, 143, 162, 202, 204, 211, 213, 215, 217, 221, 227, 228, 230, 233, 234, 247, 259, 264, 272, 275, 276, 277, 298, 351, 367, 377, 395, 398, 410, 454, 459, 469, 478, 486, 491, 492, 493, 498, 501.

Las Palmas : 221.

Laos : 12, 72, 360.

La Tremblade : 219, 402.

Le Cap : 54, 70, 151, 267, 304, 314, 340, 398.

Le Creusot : 207, 451.

Le Havre : 45, 115, 143, 162, 216, 217, 251, 361, 401, 519.

Le Mans : 232.

Libourne : 446.
Libreville : 62, 64, 79, 189, 209, 221, 368, 405.
Lille : 116, 202, 204, 442.
Limoges : 232, 493.
Limousin : 402.
Lisbonne : 241, 341.
Liverpool : 76, 479.
Lodève : 205, 236, 276.
Loire : 88, 130, 143, 144, 225, 227, 228, 231, 234, 347, 360, 431, 442, 482, 492, 493.
Loir-et-Cher : 383.
Londres : 197, 202, 244, 316, 345, 498.
Lorient : 9, 17, 76, 91, 92, 115, 142, 155, 162, 181, 185, 188, 216, 245, 286, 300, 321, 327, 336, 364, 367, 411, 416, 417, 422, 427, 499, 511, 517, 518.
Lot-et-Garonne : 236.
Louisbourg : 410.
Louisiane : 12, 52, 54, 62, 68, 95, 130, 131, 201, 215, 287, 319.
Lupin : 185, 271, 273.
Lyon : 99, 100, 109, 189, 233, 243, 472.

M

Madagascar : 12, 49, 52, 57, 59, 60, 62, 63, 73, 92, 95, 97, 104, 110, 111, 113, 125, 139, 146, 149, 159, 161, 169, 170, 171, 215, 228, 253, 259, 285, 289, 303, 304, 347, 356, 357, 358, 359, 364, 366, 367, 387, 388, 418, 421, 423, 424, 425, 435, 448, 467, 474, 487, 510, 511, 520.
Madame (Île) : 89, 92, 188, 258, 273, 274, 284, 346, 348, 349, 351, 353.
Madère : 203.
Maghreb : 50, 62, 108, 409, 475.
Mahé : 83.
Malabar : 83, 388.
Malacca : 431.
Malte : 314.
Mamoudzou : 63.
Manaus : 241.
Marandais : 227.
Marans : 185, 227, 228, 230, 233, 236, 276, 277, 443.

Marennes : 240, 258, 277, 350, 351, 364, 402, 410, 454, 470, 479, 484, 493.
Maroni : 295, 404, 504, 520.
Marquises (Îles) : 62, 283, 329, 330, 405, 406.
Marsilly : 221.
Marne : 16.
Martrou : 258, 260, 269, 270, 350, 393, 400.
Maroc : 7, 12, 14, 50, 52, 62, 91, 92, 97, 108, 109, 168, 282, 366, 367, 368, 369, 371, 389, 401, 432, 481, 487.
Marseille : 45, 47, 70, 71, 73, 87, 92, 99, 109, 111, 115, 117, 119, 121, 140, 144, 145, 146, 148, 149, 151, 154, 162, 164, 176, 213, 214, 216, 218, 221, 223, 225, 227, 243, 251, 289, 292, 298, 334, 337, 338, 342, 343, 354, 361, 365, 368, 371, 379, 382, 384, 398, 401, 405, 436, 437, 470, 472, 478, 486, 510.
Martinique : 12, 37, 49, 52, 57, 62, 68, 75, 81, 90, 95, 99, 114, 125, 127, 129, 135, 154, 168, 181, 188, 208, 212, 219, 220, 226, 258, 267, 284, 286, 290, 294, 299, 301, 309, 311, 312, 313, 316, 319, 320, 336, 364, 405, 406, 415, 447.
Marysville : 459.
Mascareignes : 50, 54, 62, 64, 87, 95, 100, 102, 146, 158, 215, 249, 310, 321, 326, 430, 448, 495, 505.
Maumusson (Pertuis de) : 275.
Maurice (Île) : 105, 248, 304, 418.
Mayotte : 12, 49, 52, 59, 62, 64, 127, 333, 347, 364, 410.
Mazamet : 236.
Meaux : 202.
Mékong (Delta du) : 407.
Melbourne : 50.
Mers-el-Kebir : 317.
Mexique : 60, 72, 115, 223, 248, 288, 295, 324, 334, 345, 409.
Midi (Canal du) : 230.
Mont-Doré : 401.
Montevideo : 118, 210, 241, 256, 293.
Montpellier : 87, 390, 406.
Montrelais : 207.
Morlaix : 115.
Mortagne : 465.

Moyen-Niger : 367.

Mozambique : 143.

N

Nantes : 10, 26, 36, 45, 47, 70, 71, 78, 115, 116, 130, 140, 143, 155, 162, 173, 176, 181, 188, 202, 204, 207, 211, 216, 227, 232, 233, 237, 242, 245, 251, 276, 285, 292, 298, 322, 323, 337, 360, 390, 391, 395, 422, 442, 469, 478, 486, 491, 492, 493, 499, 516.

Nérac : 181, 185, 227.

Neuilly : 202.

Nevers : 232.

Newcastle : 490.

New York : 202.

Niger : 12, 356.

Ningbo : 405.

Niort : 202, 228, 236, 443.

Nivernais : 202.

Nord : 202, 227, 234, 442.

Normandie : 443, 504, 519.

Norvège : 206, 244, 479.

Nou (Île) : 83.

Nouméa : 47, 64, 83, 94, 95, 98, 100, 103, 138, 147, 172, 173, 215, 219, 255, 314, 347, 379, 392, 473, 519.

Nouvelle-Calédonie : 12, 44, 48, 50, 57, 61, 62, 75, 78, 79, 83, 92, 93, 94, 98, 100, 101, 102, 104, 113, 119, 123, 139, 142, 145, 147, 153, 169, 170, 171, 172, 173, 213, 216, 217, 219, 226, 232, 239, 251, 255, 258, 283, 286, 293, 299, 305, 307, 314, 331, 333, 336, 338, 342, 347, 349, 351, 352, 354, 360, 364, 367, 378, 400, 409, 410, 415, 420, 421, 445, 447, 448, 451, 457, 489, 506, 510.

Nouvelle-France : 54, 73, 117, 131, 132, 319, 473.

Nouvelle-Orléans : 242.

Nouvelle-Zélande : 78, 329, 342.

Nouvelles-Hébrides : 12, 463, 467.

Nuku-Hiva : 405.

O

Obock : 219, 334.

Océanie : 52, 61, 62, 82, 101, 144, 153, 232, 283, 330, 386.

Oléron (Île d') : 10, 24, 49, 58, 81, 89, 90, 92, 111, 125, 142, 154, 182, 188, 192, 207, 208, 251, 258, 259, 261, 273, 274, 277, 284, 287, 288, 298, 331, 342, 346, 348, 349, 350, 353, 355, 381, 406, 445, 448, 484, 492, 493.

Oran : 273, 433.

Orléans : 232, 233, 485.

Orthez : 202.

Oubangui-Chari : 12.

Oyapock : 295.

P

Paimpol : 77.

Palerme : 358.

Palles (Plateau des) : 273.

Panama : 467, 476, 500.

Papeete : 64, 80, 95, 183, 195, 347, 405, 406.

Paris : 7, 23, 26, 91, 97, 99, 100, 112, 122, 149, 151, 153, 188, 196, 202, 203, 204, 205, 206, 209, 223, 227, 232, 233, 234, 240, 245, 251, 254, 262, 272, 283, 292, 304, 316, 318, 328, 329, 337, 342, 343, 345, 346, 348, 350, 352, 367, 369, 370, 386, 387, 388, 389, 392, 393, 395, 397, 402, 406, 407, 408, 409, 412, 413, 414, 415, 418, 420, 422, 423, 424, 426, 427, 429, 430, 432, 434, 435, 442, 443, 454, 460, 465, 466, 470, 473, 474, 475, 478, 481, 485, 497, 499, 509, 510, 512.

Pauillac : 248, 337, 429, 484, 486, 490.

Pays-Bas : 479.

Pays basque : 227.

Pays-de-Galles : 337.

Pékin : 16, 111, 333, 334, 338, 356, 366, 378, 480.

Penfeld : 486.

Périgord : 402.

Périgueux : 202, 205, 262.

Pérotine (Rade de la) : 274.

Pérou : 68, 409.

Perpignan : 58.

Perse : 480.
Pertuis (Mer des) : 275, 276, 277, 428,, 448, 484, 493.
Philadelphie : 239.
Philippeville : 490, 511.
Philippines : 54, 170, 319, 387, 408.
Pins (Île des) : 101, 331.
Plymouth : 130, 416, 438.
Pointe-à-Pitre : 57, 62.
Poitiers : 202, 228, 232.
Poitou : 227, 402.
Polynésie : 57, 59, 62, 337, 344, 400, 406, 418, 467, 504.
Pondichéry : 44, 50, 64, 87, 98, 145, 247, 265, 287, 309, 341, 388, 405, 418.
Porstrein (Anse de) : 486.
Port-de-France : 415.
Port-d'Envaux : 277, 483, 493.
Port-des-Barques : 125, 204, 262, 271, 274, 275, 284, 311, 348, 477, 484, 492, 513.
Port-Royal : 314, 316.
Portsmouth : 8, 275, 416, 428.
Poulo-Condore : 79, 170.
Provence : 442, 504.
Prusse : 244, 344, 346, 353, 479.
Puy-de-Dôme : 401.

Q

Québec : 131.

R

Ré (Île de) : 10, 89, 90, 92, 115, 116, 142, 163, 188, 251, 258, 262, 274, 284, 287, 298, 346, 349, 381, 389, 448, 484.
Recouvrance : 486.
Rennes : 262.
Rhône : 110, 202, 225, 227, 230, 234.
Rif : 14.
Riga : 206.

Rio de Janeiro : 118, 299.
Rio de la Plata : 52, 82, 115, 118,221.
Riom : 410.
Romilly : 451.
Rossignol : 16.
Rouen : 37, 202.
Royaume-Uni : 224, 416, 498.
Ruelle : 202, 209, 228, 264, 298.
Rufisque : 54.
Russie : 170, 436, 480.

S

Sadec (Sa Đéc) : 407.
Saigon : 64, 66, 70, 74, 80, 84, 94, 95, 98, 140, 267, 299, 314, 317, 334, 335, 338, 339, 341, 343, 347, 353, 355, 360, 362, 370, 379, 380, 381, 394, 404, 405, 407, 413, 427, 472, 474, 480, 504, 519, 520.
Saint-Agnant : 464.
Saint-Denis-de-La Réunion : 63, 64, 66, 87, 95, 98, 129, 314, 341.
Saint-Domingue : 12, 13, 14, 25, 26, 34, 35, 52, 54, 62, 68, 70, 78, 95, 99, 115, 116, 126, 129, 130, 131, 132, 138, 144, 159, 164, 211, 214, 215, 243, 250, 308, 319, 320, 321, 324, 342, 409, 428, 460, 469, 474, 498, 505.
Saint-Étienne : 179, 202, 204, 205, 232, 259, 442.
Saint-Genis-de-Saintonge : 429.
Saint-Georges-d'Oléron : 363, 406.
Saint-Jean-d'Angély : 185, 202, 204, 228, 261, 446.
Saint-Laurent-de-la-Pré : 458, 459.
Saint-Laurent-du-Maroni : 57, 381.
Saint-Louis-du-Sénégal : 52, 58, 144, 182, 183, 187, 192, 299, 308, 429.
Saint-Maixent : 117, 430.
Saint-Malo : 142, 215.
Saint-Martin (Île de) : 12.
Saint-Martin-de-Ré : 142, 202, 204, 258, 274, 276, 288, 291, 367, 391, 479.
Saint-Nazaire : 92, 99, 117, 121, 135, 140, 142, 143, 149, 155, 162, 164, 173, 213, 219, 220, 223, 251, 292, 298, 306, 337, 338, 354, 361, 368, 429, 486, 490, 492, 493, 499, 516.

Saint-Nazaire-sur-Charente : 184, 271, 296.
Saint-Pierre : 57, 62, 81, 99, 405, 415.
Saint-Pierre-des-Côteaux : 412.
Saint-Pierre-et-Miquelon : 12, 49, 52, 57, 61, 62, 67, 75, 76, 77, 80, 90, 130, 131, 132, 142, 181, 215, 226, 286, 301, 313, 319, 337, 382, 447, 496.
Saint-Savinien : 80, 202, 204, 228, 261, 277, 483, 493.
Sainte-Catherine (Pointe) : 275.
Sainte-Hélène : 275, 341, 410.
Sainte-Lucie : 134, 211.
Sainte-Marie-de-Madagascar : 63, 312, 333, 452, 511.
Saintes : 89, 111, 125, 129, 182, 188, 202, 258, 259, 261, 277, 298, 364, 383, 446, 454, 484, 492, 493.
Saintonge : 11, 232, 372, 380, 386, 391, 397, 469, 471, 481.
Salonique : 16.
Salut (Île du) : 101.
San Francisco : 118, 459.
Saône : 100.
Saujon : 402.
Saumonards : 274.
Sébastopol : 170, 405.
Sedan : 347.
Seine : 100, 143, 225, 231.
Sénégal : 12, 44, 45, 49, 52, 54, 58, 59, 61, 62, 68, 77, 81, 83, 88, 90, 92, 94, 95, 99, 100, 109, 113, 127, 138, 142, 144, 146, 149, 151, 168, 169, 170, 171, 179, 181, 183, 185, 188, 191, 192, 195, 197, 208, 209, 212, 214, 215, 216, 220, 226, 232, 239, 241, 243, 249, 251, 253, 255, 257, 263, 282, 285, 286, 289, 291, 294, 295, 301, 302, 307, 312, 318, 319, 320, 321, 322, 326, 328, 333, 334, 336, 347, 351, 353, 355, 356, 381, 383, 387, 388, 392, 400, 401, 402, 404, 405, 406, 409, 414, 415, 418, 421, 429, 443, 446, 447, 453, 459, 460, 480, 488, 489, 490, 494, 495, 504, 506, 520.
Seudre : 275, 277, 399, 402, 470, 493.
Shanghai : 60, 64, 69, 101, 111, 138, 169, 299, 314, 334, 335, 338, 353, 361, 370, 405, 480, 482, 504, 509, 520.
Shipu : 355.
Siam : 101, 398, 431, 480.

Sidi Abdallah : 109, 370.
Sidi Ferruch : 329.
Simon's Bay : 341.
Singapour : 114, 212, 314, 317, 338, 339, 340, 341, 362, 408, 520.
Sinnamary : 353.
Smyrne : 84.
Somalis (Côte française des) : 59.
Sonde (Île de la) : 388.
Sor (Île) : 459.
Soubise : 271, 335, 487, 492.
Soudan (Mali) : 12, 62, 72, 197, 220, 357, 429.
Suède : 193, 206, 244, 479.
Suez : 14, 52, 61, 62, 87, 138, 146, 272, 273, 304, 340, 343, 401, 476, 478, 499, 500, 508, 519, 520.
Surinam : 295.
Start (Baie de) : 275.
Strasbourg : 76.
Sud-Ouest : 202, 227, 236, 442, 450, 474, 482.
Sydney : 50, 314.
Syrie : 387.
Swansea : 428.

T

Tahiti : 12, 48, 50, 61, 62, 83, 153, 173, 182, 188, 196, 212, 217, 226, 232, 239, 251, 253, 255, 256, 270, 273, 283, 299, 302, 304, 305, 307, 329, 330, 333, 351, 364, 389, 400, 405, 406, 445, 447, 480, 520.
Taillebourg : 228, 483.
Takou (Dagu) : 333, 340.
Tamatave : 63, 435, 511.
Tamise : 416.
Tampa : 491.
Tananarive : 95.
Tanger : 62, 108.
Tarbes : 446.

Tasmanie : 242.

Tchad : 12.

Ténériffe : 310, 341.

Terre-Neuve : 67, 69, 76, 77, 83, 285, 488, 496, 504.

Tianjin : 111, 362, 366,

Tobago : 211.

Tonkin : 12, 50, 60, 61, 72, 73, 74, 84, 95, 98, 104, 110, 111, 113, 127, 142, 146, 152, 154, 169, 261, 280, 285, 308, 318, 332, 347, 355, 358, 362, 364, 367, 370, 375, 380, 393, 400, 407, 443, 446, 460, 463, 466, 469, 481.

Tonnay-Boutonne : 202, 261.

Tonnay-Charente : 66, 76, 202, 204, 214, 216, 236, 292, 298, 335, 337, 351, 373, 377, 412, 429, 439, 462, 478, 479, 481, 483, 486, 490, 493, 494.

Toulon : 9, 10, 13, 17, 26, 36, 61, 70, 72, 73, 90, 92, 111, 112, 115, 116, 136, 142, 144, 145, 146, 151, 152, 155, 159, 162, 172, 202, 216, 227, 241, 243, 247, 253, 258, 259, 264, 271, 282, 286, 289, 292, 302, 321, 324, 327, 329, 334, 336, 340, 341, 343, 347, 355, 358, 362, 364, 366, 368, 371, 373, 378, 382, 390, 394, 395, 403, 404, 406, 407, 408, 409, 411, 413, 415, 416, 422, 426, 427, 430, 431, 433, 437, 438, 442, 470, 471, 476, 478, 486, 504, 505, 510, 511, 514, 516, 520, 521.

Toulouse : 49, 181.

Tours : 233.

Trocadéro : 435.

Trois-Rivières : 413.

Trousses (Rade des) : 273.

Tulle : 179, 189, 202, 205, 259.

Tunisie : 12, 50, 52, 62, 73, 109, 356, 358, 368, 370, 401.

Turquie : 27.

U

Uruguay : 115, 118, 498.

Utrecht : 410.

V

Valparaiso : 50, 239, 330.

Var : 234, 340, 366.

Vaucluse : 451.
Vendée : 88, 144.
Vent (Îles du) : 13, 57, 130, 131, 179, 313, 324, 326, 460.
Vergeroux : 271, 273, 350, 501.
Vibrac : 202, 204.
Vichy : 436, 343.
Vienne : 26, 82, 261, 498, 506, 516.
Viêt Nam : 72.
Vincennes : 22, 23, 25, 27, 202.
Virginie : 392, 430.
Vix : 227.

W

Wellington : 314.
Wuhan : 368.

Y

Yanaon : 50, 405.
Yangzi : 64, 361, 368.
Yokohama : 314, 362, 405.
Yokosuka : 405, 406.
Yunnan : 69, 73, 110, 312, 370, 467.

ANNEXES

Table des annexes

* *Fichier « Chargements »*

1 – Structure générale des produits composant les approvisionnements des colonies.....	573
2 – Nombre d’approvisionnements effectués par colonie de 1793 à 1913.....	607
3 – Destinations des catégories de produits par colonie de 1793 à 1913.....	608

* *Fichier « Passagers »*

4 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1793 à 1802.....	609
5 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1815 à 1818.....	611
6 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1842 à 1848.....	612
7 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1860 à 1869.....	614
8 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1881 à 1886.....	616
9 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1892 à 1900.....	618
10 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1910 à 1913.....	620

* *Fichier « Fournisseurs »*

11 – Fournisseurs et nombre de marchés passés par catégorie de produits de 1793 à 1848..	621
12 – Fournisseurs et nombre de marchés passés par catégorie de produits de 1860 à 1913..	624

* *Fichier « Transporteurs »*

13 – Inventaire des transports effectués selon l’armateur et la destination de 1793 à 1913..	626
--	-----

* *Fichier « Circulations »*

14 – Mouvements répertoriés par catégorie de navires vers les colonies de 1793 à 1913....	639
15 – Mouvements répertoriés par port de départ vers les Amériques de 1793 à 1913.....	639
16 – Mouvements répertoriés par port de départ vers l’Afrique de 1793 à 1913.....	639
17 – Mouvements répertoriés par port de départ vers l’Asie-Pacifique de 1793 à 1913.....	639

* *Carte et plans*

18 – Carte de l’ensemble du réseau télégraphique de l’arsenal de Rochefort en 1888.....	640
19 – Plan de la rade de l’île d’Aix et de l’entrée de la Charente en 1806.....	641

20 – Plan de l’arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1811.....	641
21 – Plan de l’arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1851.....	642
22 – Plan de l’arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1874.....	642
23 – Plan de l’arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1889.....	642
24 – Plan de l’arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1906.....	643
25 – Plan-relief de la ville et du port de Rochefort en 1838.....	643

*** Vues**

26 – Vue de l’hôpital de la Marine de Rochefort, prise du cours d’Ablois en 1812.....	644
27 – Vue de la caserne du 3 ^e Régiment d’Infanterie Coloniale en 1913.....	644
28 – Vue de la caserne du 7 ^e Régiment d’Infanterie Coloniale en 1913.....	645
29 – Vue de la caserne du 3 ^e Régiment d’Artillerie Coloniale en 1913.....	645
30 – Vue de la caserne des marins des Équipages de la Flotte en 1910.....	646
31 – Vue des casernes et d’hommes du 3 ^e Colonial se dirigeant vers la gare en 1907.....	646

*** Portraits**

32 – Portrait d’Eugène Roy-Bry.....	647
33 – Portrait de Prosper de Chasseloup-Laubat.....	647
34 – Portrait de Charles Rigault de Genouilly.....	648
35 – Portrait d’Henri Rieunier.....	648
36 – Portrait de Ludovic Savatier.....	649
37 – Portrait de Jules Silvestre.....	649

*** Représentations**

38 – Diplôme de la Société de géographie de Rochefort en 1882.....	650
39 – Affiche de l’Exposition internationale et coloniale de Rochefort-sur-Mer en 1898.....	650
40 – <i>Un salut de Rochefort-sur-Mer. 3^e Colonial</i> , carte postale éditée en 1904.....	651
41 – <i>Portrait de Pierre Loti</i> [fumant l’opium] à la Belle Époque, en 1910.....	651

*** Clichés personnels**

42 – Canons japonais à la caserne Martrou (au SHD), rapportés de Shimonoseki en 1864...652	
43 – La cloche du Temple de l’Étang au Lotus d’Hanoi, don de Jules Silvestre en 1884.....652	
44 – L’ancienne maison de passes l’Éden, « rue des Mousses Culottés », près de l’arsenal..653	
45 – La Porte du Soleil, entrée principale de l’arsenal de Rochefort-sur-Mer depuis 1831...653	

Annexe 1 à 3 : fichier « Chargements »

1 – Structure générale des produits composant les approvisionnements des colonies

VIVRES	
Solides	Liquides
achard	bière
anchois	bouillon concentré
avoine	bouillon conservé
beurre conservé	café
beurre d'Irlande	café vert
beurre salé	champagne
biscuit	chocolat au lait
blé dur	chocolat crème
blé froment tendre	eau
bleds de France	eau-de-vie
bled d'Espagne	eaux-de-vie de Cognac
bled de Dantzig	genièvre
bled de froment	huile commune
bœuf d'Australie	huile de colza
bœuf de la Plata	huile de colza épurée
bœuf salé	huile de foie de morue blanche
cannelle	huile de grains
câpres	huile de lin
chocolat	huile d'olive
choucroute	huile d'olive fine
choux	huile de poisson
choux déshydratés	huile superfine
confiture	jus de citron
consève de bœuf	lait concentré
consève de bœuf des États-Unis	lait conservé
consève de sardines à l'huile	liqueur
consève de tripes	mélasse
consève de volailles	miel
farine des États-Unis	rhum
farine de fin minot	tafia
farine de France	thé noir
farine de froment	thé vert
farine de maïs	vinaigre
farine de Moissac	vinaigre fort
farine de Nérac	vin blanc
farine épurée	vin de campagne
fayots	vin de Banyuls
fèves	vin de Bordeaux
fromage de comté	vin de journalier
fromage de gruyère	vin de Madère
fromage de Hollande	vin de Marsala
froment	vin de Montferrand
gelée de coings	vin de Saintonge
gelée de pommes	vin rouge
gelée de viande	whisky bourbon

girofle	
girofle de Hollande	
gomme arabique	
graisse de mouton	
graisse de Normandie	
graisse de porc	
haricots blancs	
haricots verts	
jambon	
julienne pour bouillons maigres	
lard en planches	
lard salé	
lard des États-Unis	
légumes nouveaux	
légumes secs	
lentilles	
mogettes	
morue sèche	
moutarde en graines	
mouton	
muscade	
noix	
orge	
oseille	
pain	
pois cassés	
pois verts	
poivre noir	
poivre cubèbe	
pommes de terre fraîches	
pommes tapées	
pruneaux	
prunes	
raisins	
raisins secs	
riz 1er choix	
riz blanc	
riz ordinaire	
safran	
saindoux	
saucisson	
seigle	
sel	
sucre cassonade	
sucre cassonade blanche	
sucre fin en pain	
tablettes à bouillon	
tapioca	
vermicelle	

TEXTILES	
Habits	Couchages
bas de fil	araignée de hamac
bas de fil et coton	cadre
bas de laine	canevas pour moustiquaires
béret	courtines
blouse	couverture de coton blanche
bonnet de coton	couverture de laine blanche
bonnet de forçat	couverture de laine grise
bonnet de laine brun	couverture de laine légère
bonnet de laine gris	couverture de laine pour lit de malade
bonnet de laine rouge	couverture de laine verte
bonnet de laine vert	couverture de ploc
bonnet de nuit	couverture de troupes
bonnet de police	couverture en bourre de bœuf
bonnet de toile	couverture fine
bonnet de travail	couverture pour hamac
bonnet en basane huilée	couvre-pieds
bottes de verger	drap de laine
bottes d'Islande	drap de lin
bottes pour les travaux	drap en toile blanche
bouton blanc	hamac à double fond
bouton d'étain gros	hamac
bouton d'étain petit	housse
bouton en fonte	matelas en laine
brodequins	matelas de laine et crin
bure croisée	matelas de laine et crin en ginga
caleçon de toile	moustiquaire avec rideaux pentus
caleçon en laine	oreiller
calmouck	paillasse
capote en étoffe	taie
capote en tricot	tente
casaque à nègre	traversin de laine et crin
casaque rouge	traversin de plumes couvert en coutil
casque de liège	
casquette	
casimir	
ceinture avec boucle	
ceinturon avec plaque	
ceinture de flanelle blanche	
ceinture de flanelle bleue	
châle	
charme	
chaussettes	
chapeau à la corse	
chapeau bordé en or faux à cocarde	
chapeau commun	
chapeau de feutre	
chapeau de paille	
chapeau en cuir	

chapeau retapé pour enfant	
chapeau retapé pour jockey	
chapeau rond	
chapeau rond bordé	
chapeau vernis	
chasuble	
chaussons de fil	
chaussons de Strasbourg	
chaussures	
chemise blanche	
chemise bleue	
chemise de coton	
chemise de cotonnade	
chemise de toile blanche	
chemise écrue	
chemise en fil d'épreuve toute faite	
chemise pour troupes toute faite	
col blanc	
col noir	
cordon de coton blanc	
corsage	
crampons	
cravate	
culotte en toile à cotillon	
culotte grande	
culotte longue en toile	
culotte longue en toile de Russie	
culotte longue rouge	
demi-bas de laine	
demi-guêtres	
dolman	
dragonne	
écheveaux	
écusson	
espadrilles	
frange	
galon	
galon d'or	
gants	
gilet à manches	
gilet de flanelle	
gilet de tricot	
gilet rouge	
grenadine	
guêtres de toile grise	
guêtres d'étoffe noire	
habit de drap bleu	
jugulaire	
képi	
manteau	

nankin	
paletot d'étoffes	
paletot en toile blanche	
paletot en tricot	
pantalon d'étoffe	
pantalon de drap	
pantalon de toile	
pantalon de toile blanche	
pantoufles	
pantoufles rouges et jaunes	
passe-poil	
penne	
plumet à la corse	
pompon	
redingote	
robe de chambre	
ruban légendé	
ruban de fil blanc	
ruban de soie noire pour la queue	
ruban en fil pour la queue	
shako	
souliers de marins	
souliers de mousses	
souliers de Mouy rouges	
souliers pour femmes	
souliers pour hommes	
tablier	
tablier de cuisine	
tablier de pharmacien	
traîne	
trèfle	
treillis	
tricot de laine	
uniforme	
vareuse en toile	
vareuse pour nègres	
veste de tricot	
Linges	Tissus
charpie	apprêt de drap
linge à pansement	bande de rosette
linge de table	bazin blanc et rayé
linge d'hôpital	bourre de soie
linge vieux	brocatelle de soie
mouchoir	calicot
mouchoir à moucher	cordonnet blanc
mouchoir de col en batiste	cordonnet rouge
mouchoir de poche	cotonnade
serviette	coton à broder
torchon	coton en laine

	coton filé
	coton ginger
	coutil pour traversin et oreiller
	crétone
	crin cardé pour matelas
	croisé coton
	damas
	dessin pour broderie
	drap beige
	drap blanc
	drap bleu national
	drap bleu croisé
	drap bleu non croisé
	drap brun marron foncé
	drap de Carcassonne écarlate
	drap de Lodève vert-dragon
	drap écarlate commun dit londrin
	drap gris
	drap rouge
	drap vert à tapis de bureau
	embrasses
	étamine blanche
	étamine bleue
	étamine jaune
	étamine rouge
	étamine verte
	étoffe de soie
	étoffe légère
	étoffe pour ameublement
	étoffe pour femmes
	étoffe rouge garance de Mouy
	étoffe verte
	faveur tricolore
	fergette
	feutre en rondelles
	feutre pour doublure
	fil à cordonnier
	fil à coudre
	fil blanc
	fil blanc retors
	fil bleu
	fil bleu roi
	fil brun
	fil commun
	fil de nankin
	fil de Rennes
	fil écarlate
	fil fort
	fil gris
	fil léger

	fil noir
	fil rouge
	finette
	flanelle
	flanelle bleue pour pantalons de troupe
	frise forte
	frise ordinaire
	galon de fil
	ginga pour matelas et robes de chambre
	herbages
	indienne commune
	laine cardée pour matelas
	laine filée
	laine fine écarlate
	laine fine jaune citron
	lin
	macaron en soie
	madras à col long
	madras de 8 pintes
	madras de 12 pintes
	madras de 25 pintes
	métis double
	métis simple
	molleton gris beige pour chemises de laine
	molleton gris beige pour gilets
	molleton noir pour chemises de laine
	moquette
	mousseline blanche pour turbans
	mousseline commune
	mousseline fine
	nappe
	napperon
	non-pareille
	percale
	natte
	platille de Bretagne
	plume pour traversins et oreillers
	ratine
	rideaux
	ruban de fil blanc
	serge à gargousses
	serge blanche d'Aumale ou de Blicourt
	serge bleue d'Aumale ou de Blicourt
	serge brune d'Aumale ou de Blicourt
	serge rouge d'Aumale ou de Blicourt
	siamoise à rayures bleues et rouges
	soie à coudre
	soie cramoisie
	tapis de sol
	tapis de table

	tapis pour canots
	tapisserie
	tissu de laine
	tissu de Mouy
	toile à doublure
	toile à fourrure
	toile à hamac
	toile à matelas
	toile à oreiller
	toile à paille
	toile à prélat
	toile à sac
	toile à vareuse
	toile blanche
	toile bleue
	toile claire pour moustiquaires
	toile commune de Flandre
	toile commune de Normandie
	toile commune pour chemises
	toile de batiste fine
	toile de bourre
	toile de Bretagne
	toile de coton
	toile de fils pour chemises
	toile de Russie
	toile d'hôpital
	toile en crin
	toile fine pour chemises
	toile ginga
	toile grise de Cholet
	toile grise
	toile jaune
	toile manufacturée
	toile rouge
	toile rousse
	toile platille
	toile pour baignoire
	toile pour bonnets
	toile pour couches
	toile pour draps de lit
	toile pour nappes
	toile pour poches intérieures de hamacs
	toile pour serviettes
	toile pour tentes et hamacs
	toile pour torchons
	velours pour ameublement

OUTILS	
Manuels	Mécaniques
affûteuse	appareil distillatoire

aiguille à coudre	appareil fumigatoire
aiguille à emballer	appareil fumivore
aiguille à pavillon	aspiration
aiguille à ralingues grosse	batterie
aiguille à ralingues petite	chaudière de fer blanc
aiguille à voiles grosse	compresseur
aiguille à voiles petite	compteur
aléseuse	contrôleur
amorçoir	distillateur d'eau
balance à distribution avec chaînes et plateaux	dynamomètre
balance à main avec son poids	enregistreur
balance avec fléaux chaînes et plateaux	évaporateur
balance de comptoir	générateur à vapeur
balance grande pour les magasins	hélicomètre
balance moyenne pour les magasins	injecteur
balance petite pour les magasins	locomobile
barre à mine	machine à filer
bascule	machine à mettre des grains aux pièces
bascule à peser les bœufs	machine à mettre des grains de lumière
bec d'âne	machine-outil
besaigue de charpentier	marteau-pilon
bridole	machine à river
brosse à goudronner	mèche
brosse à laver grande	moulin à drêche
brosse à laver moyenne	moulin à scie à eau
brosse à laver petite	moulin à scie à vent
brosse à peindre	manomètre
brosse à platines	mortaiseuse
brosse à pompes	pétrin mécanique
brouette	pistolet
canif de maître	planeuse
carrelette d'Allemagne moyenne	presse hydraulique
carrelette d'Allemagne petite	raboteuse
carrelette d'Angleterre en pointe	régulateur
carrelette d'Angleterre forte	soufflerie
carrelette d'Angleterre moyenne	soufflet mécanique
carrelette d'Angleterre moyenne douce	tarière hydraulique
carrelette d'Angleterre moyenne ronde douce	thermo-aspirateur
carrelette d'Angleterre petite à main	ventilateur
carrelette de deux au paquet	vérin hydraulique
carrelette d'une au paquet	
chariot pour outils	
charrue avec joug	
chassoire pour tonneliers	
chien pour tonneliers	
cisailles	
ciseaux à planches	
ciseaux communs petits	
ciseaux demi fins	
clef à manivelle pour chariot	

clef à manivelle pour porte-outils	
clef à vin	
clef extensible	
clef pour écrous	
cognée de charpentier	
cognée de charron	
couteau courbe	
couteau à deux manches	
couteau à ivoire	
couteau à indigo	
couteau de morutier	
couteau flamand	
compas	
cordeau avec sa sauterelle	
creuset d'Allemagne avec couvercle	
creuset de mine de plomb	
cric	
cris à vis sans fin	
cylindres de brûloirs en tôle pour torréfier	
cylindres de gayac pour l'égrenage du coton	
décamètre	
dégorgeoir à fourche	
doloire de charpentier	
enclume	
enclumes à bigornes	
épissoir en bois	
équerre	
étalon en cuivre	
étau à chaud	
étau à main	
étau de serrurier	
étau grand	
faucillon	
fer à calfat double	
fer à calfat pour clous	
fer à calfat taillant	
fer à calfat travaillant	
fer à colombes	
fer à ra cloirs	
fer à mouchettes	
fer à moulures	
fer de bouvet	
fer de feuilleret	
fer de gaffe	
fer de guillaume	
fer de varlope	
fer octogone	
foret	
forge de campagne	
forge pour montagne	

gaffe	
gouge	
grattoir	
griffe ronde humide	
griffe sèche	
hache	
hache à tête	
hache renforcée	
hachereau	
herminette	
houe de 5 pouces	
houe de 6 pouces	
houe de 7 pouces	
lame de long de 6 pouces	
lame de scie de 4 pieds	
lame de scie de 4 pieds 1/2	
lame de scie de 5 pieds	
lame de scie de 5 pieds 1/2	
lame de scie de 6 pieds	
lame de travers de 4 pieds 1/2	
lame de travers de 5 pouces	
lame de travers de 5 pieds 1/2	
lame de travers de 6 pouces	
levier brisé	
levier de manœuvre	
levier de pointage	
levier porte-crosse en fer	
ligne à charpentier	
ligne de pêche	
lime anglaise plate	
lime carrée	
lime demi-ronde d'une au paquet	
lime demi-ronde de deux au paquet	
lime demi-ronde de trois au paquet	
lime fendante	
lime plate	
lime plate bâtarde	
lime plate bâtarde demi ronde	
lime plate d'une au paquet	
lime plate de deux au paquet	
lime plate de trois au paquet	
lime ronde	
lime vieille	
maillet	
maillet à fourrer	
manille	
marteau	
martinet	
masse en fer	
masse pour l'exploitation de la pierre	

mesure de demi-pinte en étain	
mesure de pinte en étain	
mesure de huitièmes de pinte en étain	
mesure de quart de pinte en étain	
mètre au quart	
mètre étalonné	
meule à aiguiser	
meule à farine	
monte-courroies	
mouchette	
passe-lacet	
passe-partout à douilles	
pelle en bois	
pelle en fer	
pelle ronde	
perce-vin	
pic	
pic double	
pied-de-chèvre	
pierre à affûter	
pierre à feu	
pierre à huile	
pierre à meule	
pilon	
pilon en buis	
pince en fer	
pinceau à brai	
pinceau à peinture	
pincettes	
pioche	
piquois	
plane courbe	
plane droite	
poinçon	
poinçonneuse	
polissoir	
presse en bois	
queue de plat grosse	
queue de plat moyenne	
queue de plat petite	
rabot	
racloir	
râpe à bois	
rasoir	
règle	
riveteuse	
romaine	
rouable	
rouet en cuivre	
rouleau	

sabloir pour le tonnelier	
scie à main	
scie à refendre	
scie circulaire	
scie de long	
scie de traverse de 4 pieds de long	
scie de traverse de 5 pieds de long	
scie de traverse de 5 pieds 1/2 de long	
scie égoïne	
scie montée	
serpe ordinaire	
soufflet de forge	
soufflet de forge à double courant d'air	
tamis de crin à tambour	
tamis de crin et de soie	
tamis de crin double	
tamis de crin simple	
tamis de soie à tambour	
taraud	
tarière	
tenaille à chanfrein	
tenaille russe	
tiers-point d'Allemagne gros	
tiers-point d'Allemagne moyen	
tiers-point d'Allemagne petit	
tiers-point d'Angleterre gros	
tiers-point d'Angleterre moyen	
tiers-point d'Angleterre petit	
tille à clous	
tille coupante	
tille courbe	
tille droite	
touche de manivelle en bronze	
tourne-à-gauche	
tournevis	
tourniquet à vis	
trébuchet	
trébuchet avec poids et grains	
trémaïl	
triangle	
triqueballe	
valet	
velte graduée à jauger	
vilebrequin avec mèche	
vis à bois	
vis d'Archimède	
vis-mère	
vrille	

OBJETS	
Usuels	Bricoles
auge en fer blanc	bonde
arrosoir de jardin en cuivre	cadenas grand
aimant	cadenas moyen
aimant factice avec 4 barres et 2 contacts	cadenas petit
appareil photo avec matériel et produits	châssis avec tringles et pitons
balai de maïs	chopine de pompe
bassine de commodité	crémaillère
bassine de cuivre de 3 pieds	croc à pompe
bassine de cuivre de 3 pieds 1/2	ensemble de bâtons en acajou
bassine d'étain	ensemble de glands en acajou
bassinioire	ensemble de patères en acajou
briquet	ensemble de pommes en acajou
caractères d'imprimerie	fermoir
caractères typographiques	ferrures à tiroirs
cloche en métal	fiches en fer pour armoire avec ferrures
cloche pour ateliers	fiches en fer pour buffet avec ferrures
cloche pour hôpitaux	poignée de cuivre polie
cuvette	robinet en cuivre
dé à coudre	serrure grande pour porte
entonnoir en bois	serrure moyenne pour porte
escope à main	serrure petite pour porte
escope grande	siphon
filtre à charbon	sonnette
filtre à épurer l'eau	sonnette à déclic
garde-feu	tiges de tiroirs
imprimerie petite	tube de fronde élastique
lampe portative petite	tube en cristal
lingotière	tube en cristal pour niveau d'eau
manche de bois pour outils	tube en cuivre
manne d'osier	tube en fer
mortier de bronze	tube en laiton
mortier de fonte	tube pour chaudières
mortier de fonte grand	tuyau de conduite en plomb
mortier de gayac	tuyau de fonte
mortier de marbre	
mortier de terre	
mortier de verre	
nettoie-tubes	
panier d'osier avec cordons	
paratonnerre à pointe	
peigne de buis	
plateau	
pneumatique	
poids en fer de 1 décagramme	
poids en fer de 2 décagramme	
poids en fer de 4 décagramme	
poids en fer de 5 décagramme	
poids en fer de 2 grammes	

poids en fer de 4 grammes	
poids en fer de 5 grammes	
poids en fer de 8 grammes	
poids en fer de 1 hectogramme	
poids en fer de 2 hectogrammes	
poids en fer de 4 hectogrammes	
poids en fer de 5 hectogrammes	
pompe à incendie avec manches et tuyaux	
pompe grande	
pompe moyenne	
pompe petite	
ravière grande	
ravière moyenne	
ravière petite	
rond de serviette	
seau	
seau à incendie	
tube à niveau	
tube à soudure	
tube gantelme	
vascule	
vase	
vase en grès	
Imputrescibles	Contenants
ballon	baril cerclé en fer
bande de renfort	baril d'acier
bande de roue de 2	barrique
bande de roue de 4	barrique d'eau-de-vie
bande de roue de 8	bidon en fer blanc
bande de roue de 12	bocal
bande de roue de 16	boîte
bande de roue de 24	boîtier
bretelle en cuir	boucaut
bricole	broc
clapet en caoutchouc et cuir pour machines	coffre à linge
courroie en cuir double	coffre d'outils
courroie en cuir simple	coffre en bois
cuir vert pour fermer les écoutes	coffre ferré
gaine	coffre-fort
harnais	caisse à eau
harnais pour attelages	caisse à eau spéciale demandée à l'industrie
manche en cuir	caisse de noyer
manche en cuir et toile pour pompe	caisson
manche de cuir pour la cale	cassette
manchette de cuir	futaille
paumelle de voilier en cuir	futaille d'écorce de gayac
paumelle façonnée de cuir et de cuivre	fût
sangle forte	fût métallique
selle	jarre

selle de chasse	sac à pain
sous-bande de cuir de 4 à enlever au martinet	sac d'ambulance
sous-bande de cuir de 8 à enlever au martinet	sac de cuir et toile
sous-bande de cuir de 12 à enlever au martinet	sac de peau
sous-bande de cuir de 16 à enlever au martinet	sac-musette
	malle
	tierçon
	tonneau de fer
Cuisine	Fournitures
alambic de cuivre à bain-marie	actes civils
aiguière	agrafes
assiette d'étain	articles d'enseignement
bouchon de liège fin	balles de papier blanc
bouchon de liège pour bouteilles	billets d'entrée d'hôpitaux
bouchon de liège pour dames-jeannes	billets de sortie d'hôpitaux
bol	boîte à tampons
bombe en cuivre	brochures
bouilloire en cuivre grande	bulletins
bouilloire en cuivre moyenne	cachets
bouilloire en cuivre petite	cachets à timbres
bouteille de grès	cahiers
bouteille de verre	carte
bouteille vernissée	carton fort
braisière avec couvercle	cire à cacheter
brochette	cire à graver
brûloir	connaissance des temps
cafetière à la Turc grande	crayons fins anglais
cafetière en fer blanc grande	crayons fins en bois de cèdre
cafetière en fer blanc moyenne	déclaration des morts
cafetière en fer blanc petite	écritoire en plomb
cafetière façon du Levant	écrits périodiques
caisse à fromage	encriers en verre avec jattes et éponges
capsules	enveloppes
carafe	épingle en cuivre
casse-noix	épingle forte
casserole en cuivre	éponge épaisse
casserole en fer blanc	éponge fine
casserole en fer blanc à queue de fer	étiquettes
casserole très petite à sauces	extraits mortuaires
cave à liqueurs	feuilles de carton
chope en étain pour une pinte	feuilles de parchemin
chope en étain pour deux pintes	feuilles imprimées
chope en étain pour quatre pintes	feuilles périodiques
chopine	feuilles signalétiques
cloche à fromage	flacon d'encre à tampon
coquemart en cuivre rouge étamé de 12 pintes	feuilles de visite d'officiers de santé
coquemart en cuivre rouge étamé de 20 pintes	feuilles relevés de visites
coquemart en terre	journal
coquetier	livres

corbeille	livres d'église
coupe-pain	livres élémentaires pour les écoles primaires
coupe-pâtes	livrets
couperet	mouvements journalier d'hôpitaux
couteau	ouvrages scientifiques
couvercle	ouvrages sur l'administration
croc	pain à cacheter
crochet en fer	plans
cuillère à écumoire	plumes de 1ère qualité
cuillère à marmite	plumes de Hollande
cuillère à pot en bois grande	plumerelle Hollande forte
cuillère à pot en cuivre grande	pointes d'encre
cuillère à pot en fer battu	rames de papier à cloche
cuillère d'étain	rames de papier à écolier
cuillère en fonte	rames de papier à enveloppe
dessous de plat	rames de papier à états
écuelle à bec de 10 pintes en étain	rames de papier à filtrer
écuelle à bec de 15 pintes en étain	rames de papier à impression
écuelle à soupe	rames de papier à lettres
écuelle de grès	rames de papier à plan ou à dessiner
écuelle d'étain	rames de papier au grand colombier
écumoire grande en cuivre	rames de papier au grand cornet
écumoire moyenne en cuivre	rames de papier au griffon
entonnoir en fer blanc grand	rames de papier au petit cornet
entonnoir en fer blanc moyen	rames de papier commun
entonnoir en fer blanc petit	rames de papier de compte
éteignoir	rames de papier grand-raisin
flacon de cristal	rames de papier gris pour faire des sacs
four	rames de papier impérial
four aérotherme	rames de papier patria
fourchette de fer avec crochet grande	rames de papier petit-raisin
fourchette d'étain	rames de papier pour les coutumes
fourneau en tôle pour brûloir	rames de papier super royal
fourneaux	rames de papier tellière
gamelle de bois	registre blanc de 1 main
gamelle d'étain	registre blanc de 2 mains
gobelet de fer blanc	registre blanc de 3 mains
gobelet d'étain	registre blanc de 4 mains
gratte-pétrin	registre blanc pour les consommations
grille à chaudière	registre de journal
grille à feu	registre grand infolio
hachoir de cuisine	registre petit infolio
hameçon de pêche	registre relié de 4 de papier en parchemin
huilier	registre relié de 5 de papier en parchemin
lèche-frites en fer blanc	registre signalétique
légumier	recueil de lois
louche	règlements
marmite en potin	règlements d'hôpitaux
mesure à eau-de-vie	reliures
mesure à huile	reliures mobiles avec tringles en fer et écrous

mesure à vin	tampon en bois
mesure à vinaigre	tarifs pour cubage de bois
moule	théories
moulin à café	timbres
moutardier	timbres-poste
panier de verre	vieux papier
passé-thé	volumes d'instruction militaire
passoire en fer blanc	
pèse-liqueur de Beaumé pour les spiritueux	
pétrin	
pièce à spiritueux	
plateau de grande balance	
plateau de moyenne balance	
plateau de petite balance	
plat d'étain	
plat d'étain rond et creux grand	
poêle à coulisses pour appareil	
poêle à frir moyenne	
poêle à frir petite	
poëlette en fer blanc	
poëlier en fer blanc	
poëlon à queue	
poëlon de cuivre étamé de 6 pintes	
poëlon en cuivre	
poëlon en tôle	
pompe à soutirer du vin	
portes de four	
pot à infusion	
pot à tisane en étain	
pot à tisane en terre	
pot de demi-pinte	
pot de fer blanc	
pot de pinte	
pot d'étain	
pot de terre à anse et bec pour bouillon	
râpe	
réchaud en cuivre et son couvercle	
rond de serviette	
rôtissoire	
saladier	
saucière	
soupière	
spatule de fer grande	
spatule de fer moyenne	
spatule de fer petite	
sucrier	
tasse de grès	
terrine à soupe	
terrine en terre vernissée	
théière	

tire-bouchon	
vaisselle plate	
verre	
verrine	
Mobilier	Agrément
armoire	buste de Sa Majesté l'Empereur
baignoire	buste de Sa Majesté le Roi
balcon en fer	clairon-basse pour fanfare
baldaquin en fer	clairon pour fanfare
banc d'intérieur	clarinette pour fanfare
bassin de commodité	contrebasse avec son archet
bibliothèque	cor pour fanfare
bois de lit	feux d'artifice
bougeoir	fontaine avec pompes pour les pièces d'eau
bureau	fontaine de jardin
bureau pour sculpture grand	fontaine filtrante en grès
cadran d'horloge	lanterne vénitienne
canapé	piano
candélabre	tambour d'ordonnance pour fanfare
chaise de commodité	timbale pour fanfare
chaise en merisier	trompette-alto pour fanfare
commode	trompette-basse pour fanfare
couchette en fer	trompette de cavalerie pour fanfare
chandelier de cuivre	tuba pour fanfare
chandelier grand	xylophone pour fanfare
chandelier petit	
chaudière de potin de 16 à 17 pouces	
chaudière de potin de 34 à 36 pouces	
chaudière en cuivre de 17 à 18 pouces	
chaudière en cuivre de 21 à 22 pouces	
chaudière en fer de 9 pouces	
chaudière en fer de 10 pouces	
chaudière en fer de 11 pouces	
chauffage	
calorifère	
cuisine	
échelle mobile	
essuie-mains	
éta bli	
fauteuil	
flambeau	
glace biseautée	
glace grande	
gravure avec cadre	
horloge avec son mouvement	
horloge d'1 heure	
horloge de 1/2 heure	
horloge de 1/4 heure	
horloge de 2 heures	

horloge de 4 heures	
lampes	
lanterne	
lit en fer	
lustre	
miroir	
miroir à coulisses	
pendule	
pompe royale en fonte de cuivre pour bière	Orfèvrerie
porte-manteau en fer	bijoux
porte-mouchettes	calice
pot de chambre	cave à odeurs
séchoir	ciboire
secrétaire	croix du Christ
sommier	croix de la Légion d'honneur
table en fer	encensoir
table longue grande	insigne-épinglette en cuivre
table ronde grande	médaille
trépied	ornements d'église
urinoir de fer blanc	tabatière à charnière en argent
urinoir d'étain	tabatière en bronze petite

MATÉRIAUX	
Bois	Métaux
bardeau	acier d'Allemagne
bâton	acier d'Angleterre
bau	acier de Styrie
billettes de bois	acier de Suède
bois d'acajou des Antilles	acier des Vosges
bois d'acajou du Honduras	acier en barres
bois de buis	acier en carreau d'Allemagne
bois de Californie	acier fondu
bois de chêne d'Espagne	argent en lingots
bois de chêne de France	baguette électrique en cuivre
bois de chêne vert de France	bronze
bois d'ébène	cuivre à doublage en feuilles
bois de Floride	cuivre du Pérou
bois de frêne	cuivre en barres
bois de gayac	cuivre en feuilles
bois de haute futaie	cuivre en fils
bois de hêtre	cuivre en hongrois
bois des États-Unis	cuivre en planches
bois d'Italie	cuivre jaune
bois de Norvège	cuivre laiton à doublage
bois de noyer	cuivre laiton en banc
bois d'orme	cuivre rosette
bois de peuplier	cuivre rouge en fil
bois de pierre	cuivre rouge en feuille
bois de pin de France	cuivre rouge en planche
bois de pin supérieur du Nord	cuivre vieux à doublage

bois de Prusse	étain en saumon
bois de sapin de France	étain fin
bois de Suède	fer à baguette
bois de teck	fer à doublage en feuilles
bois du Canada	fer arc boutant
bordage en chêne	fer blanc en feuilles
bordage en pin	fer carré plat
coins de bois	fer carré pour affût de côte
combles	fer carré rond
douelle	fer de cémentation
esparre commune	fer de Sibérie
esparre en orme du Canada	fer de Suède carré
liège en planche	fer de Suède en barres
madrier de chêne pour quille de chaloupe	fer en barreaux
madrier en bois des isles	fer en barres carrées de 10 lignes
madrier pour réparer l'artillerie	fer en barres carrées de 12 lignes
merrain	fer en barres de 22
morceau en bois des isles	fer en barres de 28
osier	fer en barres rondes de 16 lignes
papier à doublage	fer en barres supérieures laminées à corroyer
parquet calabre	fer en bottes
planche commune	fer en branches grandes
planche de Norvège	fer en branches petites
planche de Prusse	fer en carreaux
planche de sapin double	fer en cercles
planche de sapin simple	fer de colombe noir
planche de Suède	fer en cornière
planche des Pyrénées	fer en cylindres
planche en bois des isles	fer en fils
plancher	fer en plaques
poutre	fer en T
poutrelle	fer en verges
tranche	fer feuillard
yellowpine	fer feuillard pour les pièces à l'eau et barils
	fer laminé
	fer noir
	fer plats en barres
	fer pour boulets ramés
	ferraille
	fer rond
	fer rondlette
	fer supérieur
	fer zingué en fil
	fil électrique en cuivre
	fonte anglaise
	fonte écossaise
	fonte française
	fonte vieille
	galfet
	laiton à doublage

	laiton en fil
	laiton en planche
	laiton vieux
	manganèse
	plancher métallique
	plaque métallique
	plomb à giboyer
	plomb en cornets
	plomb en feuilles
	plomb en planches
	plomb en saumons
	plomb en saumons laminé
	plomb vieux
	quartz de métal
	quartz de plomb
	quartz de zinc
	soudure
	sulfate ferreux
	tôle bowling anglaise
	tôle forte
	tôle d'acier
	tôle de fer
	tôle en cylindre
	tôle en feuille grande
	tôle mince
	tôle en feuille moyenne
	tôle ondulée
	tôle zinguée
	zinc en feuilles
	zinc laminé
Minéraux	Verres
ardoise	glace à vitrage
asphalte	verre à vitre blanc de Bohême en feuille
blanc de zinc	verre à vitre ordinaire d'Alsace en feuille
brique commune	verre à vitre triple en feuille
brique tubulaire	verre cintré
carreau de marbre blanc	verre d'Allemagne
céramique	verre de Bohême en carreau grand
chaux	verre double d'Alsace
chaux vive	verre lenticulaire
ciment de Portland	verre pour habitacle
ciment romain	vitre à hublot
cinabre	
craie	
émeri	
faïence	
granit	
grès	
litharge ocre	

litharge jaune	
litharge rouge	
minium	
moellon	
ocre jaune	
ocre rouge	
pavé	
Pierre de taille	
Pierre de Crazannes	
Pierre ponce	
plâtre	
plombagine	
porcelaine	
potasse des États-Unis	
sable	
sable réfractaire	
salpêtre	
sanguine ou Pierre de sang	
soufre en bâton	
talc	
terre	
tripoli	
tuile	
Cuirs	Fibres
côté de cuir pour pompe	coton
cuir de bœuf	chanvre d'Ancône
cuir de mouton	chanvre du Berry
cuir de plein suif	chanvre de Champagne
cuir de sanglier	chanvre de France
cuir en bande pour arçons	chanvre du Nord
cuir en croûte de bœuf	chanvre de Pologne
cuir en croûte de veau	chanvre de Russie
cuir fort à la fusée	chanvre des Philippines
cuir fort à l'orge	chanvre peigné
cuir fort à vert	crin
cuir fort en échinée	crin torqué
cuir fort pour pompe	ficelle
cuir paré	filasse
peau blanche	tourteau de lin
peau de mouton apprêtée	
peau de mouton basane	
peau de mouton en laine	
peau de veau à corroyer	
peau de veau en croûte	
peau passée au suif	
peau vachère en croûte	
Matières	
amidon	

bougie blanche
bougie graduée de gomme élastique
bougie jaune
brai gras
brai sec
caoutchouc en bande
caoutchouc en rondelle
chandelle à la baguette
chandelle de suif
chandelle moulée et ferme
cirage pour fourreaux
cire d'Espagne
cire jaune en pain
collant
colle forte
colorant
corne à lanterne de 1 ^{ère} espèce
corne à lanterne de 2 ^e espèce
corne en feuille
corne en feuille pour fanaux
couleurs pour peintures
encre
galipot
gomme
goudron consolidé végétal
goudron de France
goudron de Suède
goudron épuré
goudron végétal du Nord
goudron végétal superflu
graisse pour l'entretien des armes
huile de lin pour peinture
huile de pied de bœuf
huile valvoline
mastic
mortier
noir de fumée
peinture à l'huile
peinture apprêtée
peinture en poudre
peinture hydraulique
résine
soude
sulfure de potasse liquide
térébenthine
vernis
vieux-oing

MUNITIONS	
Construction	Fers

adresse de pavillon	aiguillot
aviron brut de frêne du Canada	ancre à deux pattes
aviron brut d'orme du Canada	ancre à jet avec chaîne
aviron brut en chêne du Canada	ancre à jet pour les chaloupes
aviron en frêne	ancre de 800 à 1000 kg avec chaîne
aviron en sap	ancre de bossoir
barre d'aspect	ancre moyenne avec cale en bois et lien en fer
basse vergue	ancre moyenne avec cale en fer et lien en fer
bâton de foc	ancre pour le service de la barre
cabestan d'appareux	anneau en fer zingué
cabestan volant	arbre à hélice
caps de mouton	bague en acier de foc
charpente	bague en acier de voile d'étai
courbe	blindage
épointille	boulon en cuivre
gournable	charnière à ailes
grue mobile	cheville
guindeau de bois	chèvre neuve avec grelins
hampe de pavillon	clou à broquette
longier	clou à canot
mât de Canada	clou à doublage
mât de France	clou à écouvillon
mât d'hune	clou à ensaboter
mâtereau	clou à maugère
membrure	clou à planches
palan	clou à plomb
panneau à voilier	clou à pompes
pieu de cordage	clou à river en fer
plateau d'entraînement	clou à river pour cercles de fer
pomme de racage	clou à saboter les boulets
pomme pour mât de pavillon	clou à tête de diamant
poulie à 2 rouets en gayac	clou à tête plate
poulie à 3 rouets en gayac	clou à tillac
poulie coupée et ferrée	clou à tillac double
poulie d'appareux à rouets de fonte	clou de 6 pouces à tige ronde et tête carrée
poulie de carène à rouets de fonte	clou de 6 pouces pour plate-formes
poulie double	clou de cuivre
poulie mobile	clou de cuivre à doublage
poulie simple	clou de cuivre pour lanternes
treuil	clou de fer
vergue d'hune	clou de fer à la mécanique
	clou de fonte
	clou demi caravelle
	clou double caravelle
	clou forgé
	clou pour bricoles
	clou pour câbles de chèvre
	clou pour prolonger double
	clou pour prolonger simple
	clou pour trait à canon

	cornière
	cosse en fer
	coussinet en bronze
	croc en fer
	émérillon à fourche
	épissoir en fer
	fénélot
	ferrement
	ferrure
	ferrure de gouvernail
	guindeau en fer
	jas
	organeau
	lest en fer
	moufle en fonte
	penture avec gonds
	pointe de cuivre
	pointe de fer
	pointe de menuisier
	pointe de Paris
	pointe de vitrier
	piton en cuivre
	ridoir en fer
	rivet en fer tête bombée
	rivet en fer tête plate
	secteur en fonte de fer
	tête de cheval pour roues d'engrenage
	tirefond
	verrin
	virole en cuivre
Voiles	Cordages
bâche imperméable	agrès
bonnette	aussière
brigantine	bitord
fil à pavillon	bitord goudronné
fil à voile	bout de chaîne
ficelle à voile	brasse de filin de 1 pouce
fil de caret	brasse de filin de 2 pouces
fil de caret goudronné	brasse de filin de 3 pouces
grand foc	brasse de filin de 5 pouces
grand'voile	brin en fils fins commis
hunier	câble
misaine carrée	câble-chaîne
misaine-goélette	câble pour chèvre
perroquet de fougue	chaîne en fer
perroquet volant	chaîne en laiton
perruche	cordage de 3 pouces
petit foc	cordage de 4 pouces
petit hunier	cordage de 5 pouces

prélar	cordage de 6 pouces
taud	cordage pour drisses de pavillon
tendelet	cordage pour ralingues
toile à bonnette	cordonnnet à plomber
toile à calquer	cordonnnet en fil commis
toile à voile de Beaufort	cordage demi-usé pour fil de caret
toile à voile de lin	cordage en fil de fer
toile à voile en coton	cordage en zinc
toile à voile légère	cordage goudronné
toile à voile de Russie	cordage menu
toile à voile deux fils n°1	cordage neuf
toile à voile deux fils n°2	cordage petit
toile à voile pour canots	cordage vieux pour valets
toile à voile pour chaloupes	corde à boyau
toile à voile pour goélettes	corde de franc fumin pour poulies de carène
toile à voile rondelette	corde en cuir
toile blanche à pavillon	cordons
toile en coton	drosse de cordage
toile imperméable	drosse en cuir
toile rurale	étoupe blanche
trinquette	étoupe fine
voile d'artimon	étoupe fine lessivée
voile d'étai	étoupe noire
	filière garnie de tarauds petite
	grelin
	grelin-chaîne
	ligne blanche
	ligne d'amarrage
	ligne de drisse
	ligne de drisse en cordonnnet
	ligne goudronnée
	luzin
	luzin goudronné
	maillon de chaîne
	manoque
	merlin fort
	merlin goudronné
	merlin léger
	merlin simple
	prolonge
	ralingue
	senne
	toron
	valet de cordes de 8
	valet de cordes de 12
Signaux	Matériels
banderole	baromètre
bougie jaune de signaux	bâton de lock
drapeau	bouée de sauvetage

fanal à réverbère pour les quarts	boussole
fanal clair	cambuse
fanal de cambuse	chape de boussole
fanal de consigne	chaudière d'équipage
fanal de combat	compas de route
fanal de hune	compas de variation
fanal de phare rouge	corps-mort avec chaînes
fanal de poupe	cuisine de bord
fanal de Sainte-Barbe	goutte d'agate pour boussole
fanal de signaux	grappin d'abordage
fanal de soute	grappin pour chaloupes
fanal grillé	ligne de loch
fanal sourd	ligne de pêche
flamme	ligne de sonde
lampe d'habitacle	longue-vue de jour
lampe pour les postes	longue-vue de nuit
machine vigigraphique	lunette de vue
pavillon du code commercial	manne à lest
pavillon national	mistraline
youyou	montre marine
	phare à monter
Véhicules	phare de 4e ordre avec tour en fer
appareil plongeur	plomb de sonde
baleinière	pompe à chapelet pour les épuisements
barque	porte-voix à main grand
boutre	porte-voix à main moyen
canot à vapeur	porte-voix à main petit
canot de 20 pieds	rose des vents
canot de 25 pieds	salinomètre
chaland de transport	sonde à main
chaloupe de 25 pieds	sondeur
chaloupe de 30 pieds	scaphandre avec tuyaux en caoutchouc
corps de voiture	scaphandre avec vêtements
patache des douanes	scaphandre complet nouveau modèle
petit aviso	table de loch
pirogue	trépied
vélocipède	
voie Decauville	
voiture	
wagonnet	

COMBUSTIBLES	
Solides	Liquides
bois à brûler	essence
bois de chauffage	huile à brûler pour lampes
bûche	huile de sperniacéti
charbon aggloméré	huile de naphte
charbon Cardiff	huile de pétrole
charbon de bois	huile minérale
charbon de forge	gaz d'éclairage

charbon de la Loire	gazole
charbon de la Sarthe	oléonaphte
charbon de terre	suif
charbon en briquettes	suif chimique
charbon menu	
coke anglais	
fagot de bois	
houille	
petit bois	

FONDS	
Lingots	Espèces
lingot d'argent	billets
lingot de bronze	billons
lingot de cuivre	numéraire en argent
lingot d'or	numéraire en bronze
	numéraire en or
	ordonnance d'argent (papier-monnaie)
	piastres
	pièces de 1 franc
	pièces de 10 centimes de franc
	pièces de 50 centimes de franc
	traites

ARMES	
Équipements	Projectiles
baïonnette	artifices
bec de corbin	balles de plomb pour fusils
canon en fer de 4	boîte à mitraille de 6
canon en fer de 6	boîte à mitraille de 18
canon en fer de 8	boulet de service
canon en fer de 12	boulet incendiaire
canon en fer de 18	boulet ramé de 6
canon en bronze	boulet ramé de 18
canon en fonte	boulet ramé de 36
canon-obusier	boulet rond de 4
carabine	boulet rond de 6
carabine rayée avec maillet	boulet rond de 12
caronade	boulet rond de 18
clairon d'ordonnance en cuivre	boulet rond de 24
fusil boucanier à canon long	cartouches à balles
fusil de chasse	cartouches à boulets
fusil double	fusées de bombes de 6 pouces
fusil de marine en cuivre	fusées de bombes de 10 pouces
fusil de marine en fer	obus artificiel
fusil de [l'armée de] terre	obus de 8
fusil fin à deux coups	obus de 18
fusil fin à un coup	obus oblong
fusil simple	phosphure de calcium

grappin d'abordage	poudre à cartouches
grenade	poudre à feu
lance	poudre à mousquets
lance à feu	poudre de démolition
matériel d'escrime	poudre de guerre
mortier-éprouvette	poudre de mine
mousqueton	
obusier de campagne de 4 pouces	
obusier de campagne de 6 pouces	
obusier de campagne de 8 pouces	
obusier de montagne de 12	
pierrier en fonte	
pistolet d'arçon	
pistolet de bord	
pistolet de gendarmerie	
pistolet de [l'armée de] terre	
pistolet fin à un coup	
pique	
piquier	
revolver	
sabre à monture de cuivre	
sabre-briquet	
sabre de cavalerie	
sabre d'infanterie	
torpille	
Pièces	Accessoires
affût de campagne avec avant-train	banderole de giberne
affût de montagne	batterie de fusil
affût en fonte	baudrier
affût marin pour canon de 36	boîte à fusil
astragale de volée	boute-feu
avant-train	bretelle de fusil
capsule pour fusil à percussion	caisse à poudre
chargeur	caisse à tambour en cuivre
couvre-lumière en plomb pour pièce de 24	collier de buffle pour tambour
mandrin pour pièce de 24	cordon de clairon
mandrin universel	corne d'amorce
pierre à fusil	doigtier
pierre à pistolet	entonnoir recourbé pour l'épreuve à l'eau
platine d'espingle	étoile mobile pour vérifier les bouches à feu
platine de canon de vaisseau	étui à lances
vis de pointage	étoupille en plume
	étoupille en roseau
	écouvillon à refouloir pour épreuve à l'eau, 6
	écouvillon à refouloir pour épreuve à l'eau, 8
	écouvillon à refouloir pour épreuve à l'eau, 12
	écouvillon à refouloir pour épreuve à l'eau, 24
	éventail de 6
	éventail de 18

	filière à coussinet pour culasses
	fourreau
	gargousse de laine
	gargousse de papier de 6
	gargousse de papier de 8
	gargousse de papier de 12
	gargousse de papier pour salut, diane, retraite
	gargousse de parchemin colle-térébenthine, 1
	gargousse de parchemin colle-térébenthine, 8
	gargousse de parchemin colle-térébenthine, 18
	gargousse pour mortiers
	gargoussier
	giberne
	grand compas courbe à pointes acérées
	lame à feu pour amorcer
	mèche de guerre
	moule à balles de fusil
	paire de baguettes
	papier à cartouches
	papier à gargousses
	passe-balles de 18 grandes
	passe-balles de 18 petites
	passe-balles de 8 grandes
	passe-balles de 8 petites
	passe-balles de 1 grandes
	passe-balles de 1 petites
	passe-balles de 36 grandes
	passe-balles de 36 petites
	passe-balles pour boulets de 24
	patte de chat pour calibre de 4
	patte de chat pour calibre de 6
	patte de chat pour calibre de 8
	patte de chat pour calibre de 12
	patte de chat pour calibre de 18
	patte de chat pour calibre de 24
	pointe à cire pour mesurer les chambres
	porte-gibernes
	porte-lances
	porte-lames
	refouloir
	refouloir hampé pour pièce de 24
	sac à gargousses
	sac à pourvoyeurs
	sac à étoupilles
	tête d'écouvillon en crin
	tire-balles
	tire-bourre
	tire-feu
	SOINS
Instruments	Bandages

alcalimètre	bandages à hernie du côté droit
alcoomètre	bandages à hernie du côté gauche
allonge de verre	bandages à hernie doubles
anneau de verre	bandages crural
ballon tubulé	bandages doubles inguinales
bassin de chaise-percée	bandages du côté droit
biberon en étain	bandages inguinales
bistouri	bandages ombilical
bistouri à ressort	bandages simples
brancard	compresses
caisse à amputation	fil écarlate pour ligature
caisse à cataracte	pansements
caisse à trépan	
caisse d'instruments de chirurgie	
canule courbe	
canule droite	
canule en bois	
canule en gomme élastique	
capsule de verre	
cathéter	
clef de Garengéot	
clysopompe	
coffre à médicaments	
constricteur de l'urètre	
cornet de verre	
cornue de verre tubulée	
cornue en grès	
crochet de rechange	
curette	
cylindre en verre	
entonnoir de verre	
éprouvette	
eudiomètre	
fiolle de médecine	
fiolle de verre de prise de sang	
fiolle de verre de prise de sang double	
flacon à bouchon de verre	
flacon carré non-bouché	
flacon en verre	
forceps	
galactomètre	
globe	
lancetier	
lancette	
lentilles de verre	
lingotière pour la pierre infernale	
lit à fracture	
mortier de verre blanc	
plateau en fer blanc pour pansement	
pompe à verges	

pot de pommade liquide	
pot de terre pour médicaments	
réceptacle tubulé	
scalpel	
seringue à clystère	
seringue à injection	
seringue à lavement	
seringue à poitrine	
sonde de gomme élastique graduée	
sonde en gomme et en caoutchouc	
stéthoscope	
tinette	
ventouse en verre	
Détergents	Cosmétiques
acide tartrique	blanc de céruse
acide chlorhydrique	blanc d'Espagne
borax	huile de cochin
désinfectant d'eau	parfum
pierre d'Alun	poudre à poudrer
sandarague	
savon blanc	
savon marbré	
savon médical	
savon officinal	
sel ammoniac	
sel de soude	
silicate	
soufre	

VÉGÉTAUX	
Tabacs	Semences
cigare	arbustes
cigarette	graines d'artichaut de Laon
tabac à chiquer	graines d'artichaut de Provence
tabac à fumer	graines d'asperges de Hollande
tabac en feuilles de Virginie	graines de betterave jaune grosse
tabac en feuilles du Brésil	graines de betterave rouge grosse
	graines de carotte courte hâtive
	graines de carotte jaune
	graines de carotte rouge longue
	graines de céleri plein blanc
	graines de cerfeuil
	graines de chicorée fine d'été
	graines de chicorée frisée de Meaux
	graines de chicorée sauvage
	graines de concombre à cornichon
	graines de concombre blanc long
	graines de concombre de bonneuil
	graines de chou de Milan ordinaire

	graines de chou de St-Denis
	graines de chou d'Yorck
	graines de genêt
	graines de lin
	graines de melon cantaloup prescott
	graines de melon maraîcher
	graines de melon sucrin de Tours
	graines de moutarde
	graines de navet des vertus
	graines de navet gros long d'Alsace
	graines de navet turnepi
	graines de persil
	graines de pin
	graines de poireau
	graines de radis rose hâtif
	graines de radis violets
	graines de rave rose longue
	graines de salsifi
	graines de scorsonère
	plançons
	plants d'arbres

ANIMAUX & ÉLEVAGE

Utilitaires	Compagnons
bœuf	chat
canard	chien
cheval	perroquet
cochenille	perruche
mouton	
mulet	
pigeon	
porc	Nécessaire
poulet	foin
sangsue	foin pressé
veau	fourrage
ver à soie	paille

Annexe 1 à 3 : fichier « Chargements »

2 – Nombre d’approvisionnements effectués par colonie de 1793 à 1913

Années	Caraïbes				Amérique										Asie					Pacifique P.-C. Tahiti	
	du Nord		du Sud		de l'Ouest		du Nord		de l'Est		de l'Est		de l'Est		de l'Est		de l'Est				
	St-Pierre et M.	Guadeloupe	Martinique	St-Domingue / Louisiane	Guayana	Surinam	Guayana	Colombie	Chili	Chili	Chili										
1793-6	1																				
1794-4																					
1795-4																					
1796-3																					
1797-3																					
1798-3																					
1799-4																					
1800-4																					
1801-3																					
1802-3																					
Total = 15																					
1815-3																					
1816-6																					
1817-6																					
1818-6																					
1819-6																					
Total = 28																					
1822-4																					
1823-3																					
1824-3																					
1825-9																					
1826-8																					
1827-8																					
1828-8																					
1829-8																					
Total = 48																					
1860-5																					
1861-5																					
1862-5																					
1863-4																					
1864-6																					
1865-1																					
1866-2																					
1867-2																					
1868-2																					
1869-2																					
Total = 31																					
1881-6																					
1882-6																					
1883-12																					
1884-18																					
1885-12																					
1886-8																					
1887-8																					
Total = 26																					
1892-9																					
1893-9																					
1894-9																					
1895-12																					
1896-8																					
1897-5																					
1898-1																					
1899-6																					
1900-6																					
Total = 67																					
1910-2																					
1911-2																					
1912-2																					
1913-4																					
Total = 8																					
1793-1913	11	11	17	4	24	32															
TOTAL GÉNÉRAL = 340																					

Annexe 4 à 10 : fichier « Passagers »

4 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1793 à 1802

Catégorie	Asiatique						Africain										Autre						
	de Nord		de Sud		Autres		de Nord		de Sud		de l'Ouest		de l'Est										
	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	de l'Est	de l'Ouest	
Américains																							
Représentants de l'Etat																							
1793 = 6	2	3	5	14	3	1																	
1794 = 22	1	1	1	2	1	1																	
1795 = 35	2	2	2	3	2	2																	
1796 = 45	4	3	3	7	3	3																	
1797 = 35	3	3	2	16	5	1																	
1798 = 22	3	3	3	3	3	3																	
1799 = 22	30	17		17	3	3																	
1800 = 27	30	17		17	3	3																	
1801 = 17	30	17		17	3	3																	
1802 = 65	30	17		17	3	3																	
Total = 245	79	8	8	307	29	6																	
Personnel administratif																							
1793 = 0																							
1794 = 0																							
1795 = 7	3	1	1	5	2	2																	
1796 = 6	1	0	0	1	3	3																	
1797 = 5	1	1	1	3	3	3																	
1798 = 2					3	3																	
1799 = 2					3	3																	
1800 = 3					3	3																	
1801 = 3					3	3																	
1802 = 48	3	3	2	19	2	2																	
Total = 74	6	6	4	45	16	16																	
Troupes et vieillards																							
1793 = 1398	400	500	500	800	480	480																	
1794 = 880	32	32	32	32	32	32																	
1795 = 1152	100	100	100	200	52	52																	
1796 = 541	6	6	6	6	6	6																	
1797 = 37	21	21	21	21	21	21																	
1798 = 45	110	110	110	110	110	110																	
1799 = 120	3	3	3	3	3	3																	
1800 = 4	30	30	30	30	30	30																	
1801 = 20	708	708	708	708	708	708																	
1802 = 2552																							
Total = 4478																							
Commandants et chefs de postes																							
1793 = 0																							
1794 = 0																							
1795 = 0																							
1796 = 0																							
1797 = 254																							
1798 = 0																							
1799 = 0																							
1800 = 0																							
1801 = 0																							
1802 = 311																							
Total = 371																							
Travailleurs et esclaves																							
1793 = 0																							
1794 = 2																							
1795 = 0																							
1796 = 0																							
1797 = 30																							
1798 = 0																							
1799 = 0																							
1800 = 0																							
1801 = 0																							
1802 = 207																							
Total = 128																							

Annexe 4 à 10 : fichier « Passagers »

5 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1815 à 1818

Catégorie	Amérique				Asie										Océanie							
	de Nord		de Sud		de l'Orient					de l'Est					de l'Inde		de l'Australie					
	St-Pierre et M.	Quadruple	Madagascar	Amériques	St-Denis / L'Union	Ceylan	Indes	Siam	Malacca	Cochin	Sumatra	Java	Malabar	Maldives	La Réunion	France	Indes	Inde-Chine	Tahiti	Pacifique		
Américains																						
Représentants de l'Etat																						
1815-18		47	6			4											18					
1819-24		7	27			22											4					
1825-30		1				4											38					
1831-36		30	33			4											4					
1837-42		91	46			30											44					
Total = 207																						
Personnels techniques																						
1815-18		1	1			2											12					
1819-24		42	1			1											7					
1825-30		2				4											1					
1831-36		45	2			7											20					
Total = 116																						
Diplomates et savants																						
1815-18		1072	1682			11											469					
1819-24		2003	1680			482											9					
1825-30		35	3			139											1					
1831-36		168	485			425											4					
1837-42		3289	4023			419																
Total = 9544																						
Cochins et Indes																						
1815-18		114	114			57											37					
1819-24		1				1											61					
1825-30		1				8											1					
1831-36		118	114			66											98					
Total = 441																						
Franciscains et employés																						
1815-18		4	2			9											23					
1819-24		34	2			25											11					
1825-30		7	2			5											37					
1831-36		7	2			4											3					
1837-42		48	6			13											34					
Total = 231																						
Faudais et douaniers																						
1815-18		25	34			11											29					
1819-24		16	30			32											24					
1825-30		7	6			1											37					
1831-36		1	2			2											1					
1837-42		72	22			12											85					
Total = 279																						
Colons et créoles																						
1815-18		11	11														15					
1819-24		10	3			1											6					
1825-30		1	2			2											1					
1831-36		20	28			2											7					
Total = 61																						
Belges et autres																						
1815-18		1	12			4											9					
1819-24		2	30			2											17					
1825-30		1	1			1											1					
1831-36		4	17			4											28					
1837-42		1	1			1											3					
Total = 62																						
Indigènes et libres																						
1815-18		1																				
1819-24																						
1825-30																						
1831-36																						
1837-42																						
Total = 6																						
TOTAL = 18766																						
TOTAL = 18766		8	9635	4294	Américains = 9501	333	1222									805	196				Asie = 2001	→ Asie = 186

Annexe 4 à 10 : fichier « Passagers »

8 – Nombre de passagers par catégorie et par colonie de 1881 à 1886

Années	Amérique										Afrique										Asie							
	du Nord					du Sud					de l'Ouest					de l'Est					Indes		Canton		Chine		Japon	
	St-Pierre et M.	Quintana Roo	Maritime	St-Denis / Lorient	Dryan	Senegal	Sierra Leone	Guinée	Côte d'I.	Bénin	Gabon	Maroc	Algérie	Tunisie	Trinid.	Djibouti	Soudan	Madagascar	La Réunion	France	Indes	Canton	Taiwan	Chine	Japon			
Américains																												
Représentants de l'Etat																												
1881 = 3																												
1882 = 0																												
1883 = 7																												
1884 = 4																												
1885 = 4																												
1886 = 8																												
Total = 12																												
Personnel scientifique																												
1881 = 15																												
1882 = 16																												
1883 = 16																												
1884 = 2																												
1885 = 4																												
1886 = 8																												
Total = 64																												
Troupes et serviteurs																												
1881 = 35																												
1882 = 28																												
1883 = 28																												
1884 = 48																												
1885 = 129																												
1886 = 149																												
Total = 237																												
Civils et militaires																												
1881 = 0																												
1882 = 0																												
1883 = 0																												
1884 = 0																												
1885 = 0																												
1886 = 0																												
Total = 176																												
Indigènes et coolies																												
1881 = 2																												
1882 = 94																												
1883 = 2																												
1884 = 6																												
1885 = 129																												
1886 = 123																												
Total = 352																												
Étudiants et voyageurs																												
1881 = 2																												
1882 = 16																												
1883 = 13																												
1884 = 23																												
1885 = 11																												
1886 = 21																												
Total = 187																												
Familles et domestiques																												
1881 = 21																												
1882 = 29																												
1883 = 42																												
1884 = 35																												
1885 = 42																												
1886 = 24																												
Total = 238																												

Fonctionnaires et employés												
202 - 27												
203 - 28												
204 - 21												
205 - 21												
206 - 38												
207 - 35												
208 - 29												
209 - 29												
210 - 25												
Total = 158												
Familles et femmes âgées												
202 - 32												
203 - 33												
204 - 34												
205 - 23												
206 - 24												
207 - 28												
208 - 34												
209 - 33												
210 - 27												
Total = 143												
Calculs rimbours												
202 - 0												
203 - 11												
204 - 0												
205 - 0												
206 - 0												
207 - 0												
208 - 0												
209 - 0												
210 - 0												
Total = 11												
Religieux et autres												
202 - 33												
203 - 0												
204 - 0												
205 - 4												
206 - 6												
207 - 4												
208 - 6												
209 - 4												
210 - 2												
Total = 26												
Indigènes et libres												
202 - 0												
203 - 0												
204 - 0												
205 - 0												
206 - 0												
207 - 0												
208 - 0												
209 - 0												
210 - 0												
Total = 0												
202-1500												
TOTAL = 1'089												
Asiatiques = 1833												
Africains = 211												
Autres = 187												
TOTAL = 1'089												

Annexes 11 et 12 : fichier « Fournisseurs »

11 – Fournisseurs et nombre de marchés passés par catégorie de produits 1793 à 1848

Fournisseur			Catégories										Total de marchés
Nom	Type	Ville	Vivres	Textiles	Outils	Objets	Armes	Matières	Fonds	Soins	Combustibles	Animaux	
Arsenal	manufacturier	Rochefort	4							1			5
Arsenal	manufacturier	Brest					1						1
Fonderie	manufacturier	Romilly						1					1
Fonderie	manufacturier	Ruelle					3						3
Manufacture	manufacturier	Klingenthal					1						1
Manufacture	manufacturier	Saint-Étienne					3						3
Manufacture	manufacturier	Tulle					3						3
Ministère	consul	Dantzic						1					1
Ministère	consul	Londres						1					1
Ministère	manufacturier	Paris							1				1
Munitionnaire	entrepreneur	Paris	6		1	4	2					1	14
Arnoud	marchand	Rochefort			2								2
Aron del	marchand	Rochefort			1			1					2
Ballanger	négociant	Rochefort	1										1
Barker	négociant	Boston	1										1
Barrière	marchand	Rochefort	2		1			4			1		8
Baudin	négociant	Île de Ré	2								1		3
Beffroy	négociant	Paris						1					1
Bellot	manufacturier	Avignon				1		1					2
Bernard	négociant	Paris		1			3				2		6
Bertrand	négociant	Rochefort	1										1
Bessirard	manufacturier	Nogent-le-Rotrou		2									2
Billiaux	ingénieur	Paris				1							1
Binard	négociant	Paris									1		1
Blanchard	manufacturier	Rochefort						1					1
Blumenthal	manufacturier	Paris	1										1
Bonnaire	manufacturier	Angers						6					6
Bonnet	marchand	Rochefort	2	1									3
Boudot	négociant	Orléans						1					1
Bouvet	négociant	Bordeaux	1										1
Brac	marchand	Rochefort		5									5
Brelay	marchand	Rochefort									1		1
Bouder	négociant	Rochefort						1					1
Boutet	marchand	Rochefort		5									5
Broussard	marchand	Rochefort		1	4			1					6
Buis	manufacturier	Amboise			1								1
Buisson	manufacturier	Ambert		2				1					3
Burat	manufacturier	Paris								4			4
Burle	marchand	Rochefort				1		1					2
Busson	négociant	Rochefort	1		3	2		6			1		13
Cagnon	entrepreneur	Paris				1							1
Capon	manufacturier	Avignon						1					1
Chabert	négociant	Bordeaux	1								2		3
Charrier	négociant	Saint-Jean-d'Angély		2							1		3
Charron	manufacturier	Niort		1									1
Chaumont	marchand	Bordeaux		1									1
Chauvet	négociant	Rochefort	3	3				2					8
Chedeville	négociant	Paris	1										1
Chégaray	négociant	La Rochelle	1										1
Chevallier	négociant	Rochefort			1	1		1			1		4
Comte	maître-cloutier	Rochefort						1					1
Couturier	négociant	Rochefort		1									1
Crozier-Lamerlé	manufacturier	Saint-Étienne									1		1
Daronneau	négociant	La Rochelle						1					1
Delâge	négociant	Rochefort	1										1
Delaruc	négociant	Paris		1				5					6
Delâtre	propriétaire	Saint-Jean-d'Angély	1										1
Demanches	propriétaire	La Rochelle						2					2
Dubois	négociant	Paris		2									2

Nicolet	marchand	Rochefort		1									1
Nivard	négociant	Rochefort	1	1		1		2					5
Ouvrard	marchand	Nantes					1			1			2
Palis	négociant	Nantes	3										3
Paupe	manufacturier	Cherbourg					1						1
Pellé	marchand	Rochefort			7		1		2				10
Pelletreau	négociant	Rochefort	1				4			2			7
Pelot	manufacturier	Rochefort		3									3
Perrat	manufacturier	Paris		1									1
Perruchaud	négociant	Nantes		1	1		1						3
Pesron	négociant	Rochefort	1										1
Petit	négociant	Rochefort		1	1								2
Pétraud	négociant	Rochefort	1										1
Peyrissac	manufacturier	Castres		2									2
Peyrusset	capitaine	Nantes		1			1						2
Pinchon	marchand	Paris		1									1
Poullain	négociant	Nantes					1						1
Poussard	marchand	Angoulême			1								1
Praideau	marchand	Rochefort	1										1
Quéry-Carrié	manufacturier	Paris		1									1
Renaud	marchand	Rochefort		8									8
Reulos	négociant	Rochefort								1			1
Richebracque	manufacturier	Paris					2						2
Rigoleau	marchand	Angoulême				1							1
Robéin	marchand	Rochefort		4									4
Roche	marchand	Rochefort							2				2
Rochon	négociant	Bordeaux	1										1
Roëland	particulier	Paris	3										3
Romme	négociant	Rochefort	1	5			4						10
Roy-Bry	négociant	Rochefort	1			1							2
Rulland	tanneur	Rochefort					4						4
Salomon	marchand	Rochefort				1							1
Sauvage	négociant	Bordeaux	1										1
Soffinet	négociant	Rochefort	1										1
Sorbes	négociant	Bordeaux					1						1
Soury	manufacturier	Le Mans		1									1
Sturm	marchand	Paris		2									2
Tissot	manufacturier	Paris				8							8
Toubon	manufacturier	La Rochelle		1									1
Van der Marg	négociant	Paris								1			1
Varlet	négociant	Dunkerque	1										1
Ver	négociant	Saintes			1	1							2
Verdeau	négociant	Angoulême								4			4
Vimal	négociant	Ambert		3									3
Vinet	marchand	Tonnay-Boutonne				1							1
Wasson	capitaine	New York	1										1
	172		66	96	40	44	19	110	1	11	42	1	430

Annexes 11 et 12 : fichier « Fournisseurs »

12 – Fournisseurs et nombre de marchés passés par catégorie de produits de 1860 à 1913

Fournisseur			Catégories										Total de marchés
Nom	Type	Ville	Vivres	Textiles	Outils	Objets	Armes	Matières	Fonds	Soins	Combustibles	Animaux	
Administration	négociant	Saigon	6										6
Administration	négociant	Shanghai	1										1
Administration	négociant	Saint-Pierre	1										1
Arsenal	manufacturier	Rochefort	7	2	1					2			12
Arsenal	négociant	Toulon	4										4
Arsenal	manufacturier	Brest	1	1									2
Arsenal	manufacturier	Cherbourg		2									2
Atelier de Construction	manufacturier	Bourges					1						1
Atelier de Construction	manufacturier	Lyon				2							2
Corps des Disciplinaires	manufacturier	Château-d'Ol.		43		1							44
Laboratoire de Chimie	manufacturier	Paris					1						1
Manufacture	manufacturier	Châtellerault					3						3
Manufacture	manufacturier	Saint-Étienne					4						4
Manufacture	manufacturier	Tulle					2						2
Ministère	manufacturier	Paris							12				12
Poudrerie	manufacturier	Angoulême					1						1
Société des fournitures mili.	manufacturier	Paris		6									6
Accary	manufacturier	Tournus		1									1
Albona	manufacturier	Paris	1										1
Balsan	manufacturier	Châteauroux		2									2
Barrat	négociant	Pondichéry	1										1
Baudry-Vigneau	négociant	Rochefort		2									2
Beau	marchand	Rochefort										2	2
Bidot	négociant	Paris								1			1
Billette	manufacturier	Paris	1										1
Blin et Blin	manufacturier	Elbeuf		1									1
Blot	négociant	Paris		1									1
Boisset	manufacturier	Paris		1									1
Boissonnet	manufacturier	Serrières		2									2
Bouly-Lepage	manufacturier	Harbonnières		2									2
Breton	manufacturier	Paris								1			1
Brossard	manufacturier	Chippenham	2										2
Chauffour	négociant	Bordeaux	2										2
Chautard	manufacturier	Paris		2									2
Chenon	manufacturier	Paris						1					1
Collin	négociant	Paris									1		1
Cordier	négociant	Rochefort									5		5
Deliry	manufacturier	Soissons				2							2
Delpon	manufacturier	Rochefort		6									6
Del san Cavallero	manufacturier	La Plata	1										1
Demachy-Seillière	manufacturier	Paris		2									2
Demange	manufacturier	Paris						1					1
Denardou	manufacturier	Paris		4									4
Dietz-Monnin	manufacturier	Paris				13							13
Dorn & Clarac	négociant	Fort-de-France	3										3
Dubois-Reymond	manufacturier	Paris				1							1

Farcot	manufacturier	Paris				2							2
Flon	manufacturier	Nantes	1										1
Frogier	manufacturier	Paris							2				2
Gaiffe	manufacturier	Paris							1				1
Gibert	manufacturier	Rochefort			1								1
Giraud	marchand	Rochefort								1			1
Guyard	négociant	Dunkerque								1			1
Heathcot	manufacturier	Paris				1							1
Helbronner	manufacturier	Paris		3									3
Jacques	manufacturier	Besançon							1				1
Lacombe	manufacturier	Paris							1				1
Laidain	manufacturier	Rochefort			1								1
Langevin	négociant	Dunkerque								1			1
Lasserre	négociant	Fort-de-France	2										2
Levesque	manufacturier	Nantes		2									2
Lhoist	marchand	Châtellerault				1							1
Ligier-Daguillon	manufacturier	Paris		1									1
Loyeux	marchand	Paris		5									5
Lutz-Boutry van Isselteyn	négociant	Lille		2									2
Marquet	manufacturier	Paris		2									2
Marsilly (de)	manufacturier	Valenciennes								2			2
Martinet	manufacturier	Paris			1								1
Martinez	manufacturier	Poitiers		1									1
Moisy	manufacturier	Poitiers		1									1
Mosnier	manufacturier	Paris							1				1
Normant	manufacturier	Romorantin		2									2
Péronne	manufacturier	Vincennes		1									1
Pierrot-Deseilligny	négociant	Paris								1			1
Prévet	manufacturier	Meaux	3										3
Protoy-Fould	négociant	Paris	2										2
Raymond	manufacturier	Neuilly				1							1
Rouez	manufacturier	Solre-le-Ch.	2										2
Rouvrière	négociant	Bordeaux	1										1
Teisserenc-Visseque	manufacturier	Rochefort		1									1
Thébaud	négociant	Nantes	1										1
Tournier	manufacturier	Rochefort		1									1
Trinidad	manufacturier	La Plata	2										2
Véron	négociant	Londres						1					1
Veysset	manufacturier	Périgueux		4									4
Vilmorin-Andrieux	marchand	Perpignan	1		1	1						1	1
	87		45	106	4	24	12	4	12	10	12	3	232

Annexe 13 : fichier « Transporteurs »

13 – Inventaire des transports effectués selon l’armateur et la destination de 1793 à 1913

Année	Ville	Armateur(s)	Type de navire	Nom du navire	Date de départ	Destination
1793	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Perdrix</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1793	Rochefort	la Marine	de guerre		-	Philippines
1793	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Prévoyante</i>	-	Guadeloupe
1793	Lorient	la Marine	de guerre	<i>Jean Bart / Trajan</i>	-	Martinique
1793	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Espoir</i>	-	Île de France
1793	Rochefort	Faurès	de commerce	<i>Duc-de-Normandie</i>	/	Île de France
1793	Rochefort	Faurès	de commerce	<i>Constante-Adèle</i>	/	Île de France
1793	La Rochelle	Garesché	de commerce	<i>Saint-Jacques</i>	/	Île de France
1793	La Rochelle	Allier	de commerce	<i>Aimable Adélaïde</i>	15 avril	« Colonies »
1793	Rochefort	/	de commerce	/	1 ^{er} juin	« Amérique »
1793	Lorient	/	de commerce	<i>Superbe</i>	14 novembre	Saint-Domingue
1794	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Gasparin / Montagnard</i>	-	« Antilles »
1794	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Mont-Blanc / Pelletier</i>	-	« Antilles »
1794	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Vengeur du Peuple</i>	-	« Antilles »
1794	Nantes	la Marine	de guerre	/	-	« Antilles »
1794	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Oiseau</i>	-	Guyane
1794	Brest	la Marine	de guerre	<i>Prend-Tout</i>	-	Guadeloupe
1794	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Pique / Thétis</i>	-	Saint-Domingue
1794	Brest	la Marine	de guerre	<i>Pourvoyante</i>	-	Saint-Domingue
1795	Rochefort	La Marine	de guerre	<i>Nourrice</i>	-	Sénégal / Île de France
1795	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Preneuse / Médée</i>	-	Île de France
1795	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Précieuse / Brûle-Gueule</i>	-	Île de France
1795	Lorient	la Marine	de guerre	<i>Marsouin / Prévoyante</i>	-	Martinique
1795	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Dunkerque / Republicain</i>	-	Guyane
1795	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Pique / Thétis</i>	-	Guadeloupe
1795	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Espérance / Oiseau / Chéri</i>	-	Guadeloupe
1795	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Cerf-Volant / Bec d'Ambès</i>	-	Guadeloupe
1795	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Henry / Dordogne</i>	-	Guadeloupe
1795	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Médée / Bayonnaise</i>	-	Île de France
1795	Rochefort	/	de commerce	<i>Vaillant</i>	19 mars	Île de France
1796	Lorient	la Marine	de guerre	<i>Sémillante</i>	-	Guadeloupe
1796	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Vaillante</i>	-	Guyane
1796	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Mouche</i>	-	Saint-Domingue
1797	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Charente / Décade / Vénus</i>	-	Guyane
1797	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Bergère / Vaillante</i>	-	Guyane
1797	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Bayonnaise / Princesse</i>	-	Guyane
1798	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Concorde / Médée</i>	-	« Colonies »
1798	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Brillant</i>	-	Guyane
1798	Nantes	Cossin	de commerce	<i>Clarice</i>	8 mars	Île de France / La Réunion
1799	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Diligente</i>	-	Saint-Domingue
1799	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Sagesse</i>	-	Guadeloupe
1799	Nantes	la Marine	de guerre	/	-	Guyane
1799	Nantes	Thoinnet et Cossin	de commerce	<i>Coureuse</i>	5 juin	Guadeloupe
1799	La Rochelle	Garesché	de commerce	<i>Abeille</i>	29 juin	Île de France
1799	La Rochelle	/	de commerce	<i>Julie</i>	/	Île de France
1799	Nantes	/	de commerce	/	23 août	Guyane
1799	Bordeaux	Gramont	de commerce	<i>Gagne-Petit</i>	15 octobre	Guyane
1800	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Vénus</i>	-	Sénégal
1800	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Dragon / Agile</i>	-	Guadeloupe
1800	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Vengeance / Berceau</i>	-	Guyane
1800	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Bergère / Mutine</i>	-	Guyane
1800	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Africaine / Dédaigneuse</i>	-	Saint-Domingue
1800	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Égyptienne</i>	-	Île de France
1800	Bordeaux	la Marine	de commerce	<i>Marie</i>	/	Île de France
1800	Bayonne	la Marine	de commerce	<i>Deux-Amis</i>	/	Sénégal
1800	Bordeaux	Villebraise	de commerce	/	4 août	Sénégal
1800	Dunkerque	/	« paquebot »	<i>Alcion</i>	15 septembre	Saint-Pierre-et-Miquelon
1801	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Africaine / Régénérée</i>	-	Île de France / La Réunion
1801	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Embuscade</i>	-	Île de France / La Réunion
1801	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Sagesse / Bayonnaise</i>	-	Sénégal
1801	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Princesse</i>	-	Sénégal
1801	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Nourrice</i>	-	Philippines
1801	Brest	la Marine	de guerre	<i>Thémis</i>	-	« Amérique » via Cadix
1801	Bordeaux	/	de commerce	/	7 mai	Sénégal
1801	Bordeaux	/	de commerce	/	31 décembre	Sénégal

1802	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Pélagie</i>	-	Sénégal
1802	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Nourrice</i>	-	Saint-Domingue
1802	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Thémis</i>	-	Île de France
1802	Rochefort	Pelletreau	de commerce	<i>Union</i>	8 mai	Île de France
1802	Rochefort	Hèbre de Saint-Clément	de commerce	<i>Renommée</i>	/	Île de France
1802	Rochefort	/	de commerce	<i>Pélagie</i>	16 août	Sénégal
1802	Bordeaux	/	de commerce	/	23 août	Saint-Domingue
1802	Bordeaux	/	de commerce	/	9 septembre	Guadeloupe
1802	Bordeaux	/	de commerce	/	25 octobre	Sénégal
1802	Bordeaux	/	de commerce	<i>Surveillant</i>	29 décembre	Louisiane
1802	Saint-Malo	/	de commerce	<i>Citoyen</i>	/	Louisiane
1803	Bordeaux	/	de commerce	<i>Gloire</i>	12 avril	Saint-Domingue
1803	Bordeaux	/	de commerce	<i>Adélaïde</i>	12 avril	Saint-Domingue
1814						
1814	Cherbourg	la Marine	de guerre	<i>Girouette</i>	-	La Réunion
1814	Brest	la Marine	de guerre	<i>Layahde</i>	-	La Réunion
1814	Brest	la Marine	de guerre	<i>Africaine / Génereux</i>	-	La Réunion
1814	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Salamandre / Éléphant</i>	-	La Réunion
1814	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Zélée / Infatigable</i>	-	La Réunion
1814	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Amphitrite / Saale</i>	-	« Inde »
1814	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Bayadère</i>	-	« Inde »
1814	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Méduse / Hermione</i>	-	« Antilles »
1814	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Duchesse d'Angoulême</i>	-	« Antilles »
1814	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Marengo</i>	-	« Antilles »
1814	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Flore / Aigrette / Égérie</i>	-	Guyane
1814	Brest	la Marine	de guerre	<i>Hussard / Bouvet</i>	-	Guyane
1815	Le Havre	/	de commerce	/	9 février	« Inde »
1815	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Panthère / Vésuve</i>	-	Guadeloupe / Martinique
1815	Cherbourg	la Marine	de guerre	<i>Revanche</i>	-	La Réunion
1815	Bordeaux	/	de commerce	/	12 décembre	La Réunion
1816	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Méduse / Lionne</i>	-	Sénégal
1816	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Infatigable</i>	-	Guadeloupe
1816	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Néréide</i>	-	Guadeloupe
1816	Brest	la Marine	de guerre	<i>Eurydice / Salamandre</i>	-	Martinique
1816	Brest	la Marine	de guerre	<i>Éléphant / Durance</i>	-	La Réunion
1816	Bordeaux	/	de commerce	<i>Bourbon</i>	10 mai	La Réunion / Java
1816	La Rochelle	/	de commerce	/	12 juillet	Guadeloupe
1816	Bordeaux	/	de commerce	/	27 septembre	La Réunion
1817	Lorient	la Marine	de guerre	<i>Alouette</i>	-	La Réunion
1817	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Normande</i>	-	La Réunion
1817	Brest	la Marine	de guerre	<i>Charente / Nantaise</i>	-	Sénégal
1817	Dunkerque	la Marine	de guerre	<i>Colibri</i>	-	Sénégal
1817	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Durance</i>	-	Guadeloupe / Martinique
1817	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Salamandre</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1817	Saint-Malo	/	de commerce	/	21 avril	Saint-Pierre-et-Miquelon
1818	Brest	la Marine	de guerre	<i>Durance / Zélée</i>	-	La Réunion
1818	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Railleur</i>	-	Sénégal
1818	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Expéditive</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1818	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Gironde / Normande</i>	-	Guyane
1818	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Charente / Seine</i>	-	Guadeloupe / Martinique
1818	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Panthère</i>	-	Martinique
1818	Brest	la Marine	de guerre	<i>Flore</i>	-	Martinique
1818	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Bayadère</i>	-	« Inde »
1818	Bordeaux	/	de commerce	/	/	Guadeloupe
1818	Le Havre	/	de commerce	/	26 mars	Sénégal
1818	Bordeaux	/	de commerce	/	25 juin	Sénégal
1818	Bordeaux	/	de commerce	/	5 décembre	Sénégal
1842						
1842	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Alcmène</i>	-	La Réunion
1842	Brest	la Marine	de guerre	<i>Cléopâtre</i>	-	La Réunion
1842	Rochefort	la Marine	de guerre	/	-	Guyane
1842	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Dunois</i>	-	Guadeloupe / Martinique
1842	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Camille</i>	-	Tahiti
1842	Brest	la Marine	de guerre	/	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1842	Brest	la Marine	de guerre	<i>Africaine</i>	-	Sénégal
1842	Lorient	la Marine	de guerre	/	-	Sénégal
1842	Bordeaux	/	de commerce	/	14 janvier	Sénégal
1842	Bordeaux	/	de commerce	/	4 février	Guyane
1842	Bordeaux	/	de commerce	/	12 juillet	Guadeloupe
1842	Bordeaux	/	de commerce	/	30 décembre	Guyane
1843	Bordeaux	la Marine	de guerre	<i>Prudente</i>	-	Sénégal / La Réunion

1843	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Gomes</i>	-	Sénégal / Guadeloupe / Martinique
1843	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Naiade</i>	-	Guyane
1843	Brest	la Marine	de guerre	<i>Loire</i>	-	Sénégal
1843	Brest	la Marine	de guerre		-	Tahiti
1843	Bordeaux	/	de commerce	/	13 janvier	Sénégal
1843	Bordeaux	/	de commerce	/	17 mars	La Réunion
1843	Bordeaux	/	de commerce	/	9 juin	Guadeloupe
1843	Bordeaux	/	de commerce	/	15 septembre	La Réunion
1843	Bordeaux	/	de commerce	/	15 septembre	Madagascar
1844	Brest	la Marine	de guerre	<i>Surcelle</i>	-	La Réunion
1844	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Alcmène</i>	-	La Réunion
1844	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Espadon</i>	-	Sénégal
1844	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Blonde</i>	-	Guadeloupe / Martinique / Guyane
1844	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Virginie</i>	-	Martinique / Tahiti
1844	Brest	la Marine	de guerre	/	-	Tahiti
1844	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	Martinique
1844	Bordeaux	/	de commerce	/	23 janvier	Guadeloupe
1844	Bordeaux	/	de commerce	/	23 janvier	Sénégal
1844	Bordeaux	/	de commerce	/	23 janvier	Guyane
1844	Bordeaux	/	de commerce	/	6 décembre	Martinique
1845	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Allier</i>	-	Martinique / Guadeloupe
1845	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Blonde</i>	-	Guadeloupe
1845	Rochefort	la Marine	de guerre	/	-	Sénégal
1845	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	Guyane
1845	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	La Réunion
1845	Brest	la Marine	de guerre	<i>Seine</i>	-	Tahiti
1845	Bordeaux	/	de commerce	/	/	Sénégal
1845	Bordeaux	/	de commerce	/	18 janvier	Guadeloupe
1845	Rochefort	/	de commerce	<i>Camille / Papillon</i>	16 décembre	Martinique / Guadeloupe
1846	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Iris</i>	-	Mayotte
1846	Bordeaux	/	de commerce	/	13 janvier	Martinique / Guadeloupe
1846	Bordeaux	/	de commerce	/	15 avril	Sénégal / Martinique
1846	Bordeaux	/	de commerce	/	21 avril	Tahiti
1846	Bordeaux	/	de commerce	/	30 juillet	Sénégal
1846	Bordeaux	/	de commerce	/	4 septembre	Sénégal
1846	Bordeaux	/	de commerce	/	18 septembre	Tahiti
1846	Bordeaux	/	de commerce	/	2 octobre	Martinique
1846	Nantes	/	de commerce	/	20 novembre	La Réunion
1846	Bordeaux	/	de commerce	/	26 décembre	Guyane
1847	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Iris</i>	-	Mayotte
1847	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Phoque</i>	-	Sénégal
1847	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Embuscade</i>	-	Martinique / Guadeloupe
1847	Bordeaux	la Marine	de guerre	<i>Prudente</i>	-	La Réunion / Madagascar
1847	Bordeaux	/	de commerce	/	5 février	Sénégal
1847	Bordeaux	/	de commerce	<i>Maria</i>	9 mars	Sénégal
1847	Bordeaux	/	de commerce	/	12 juin	Sénégal
1847	La Rochelle	/	de commerce	<i>Amédée</i>	3 août	Saint-Pierre-et-Miquelon
1847	La Rochelle	/	de commerce	<i>Albertine</i>	10 septembre	Saint-Pierre-et-Miquelon
1847	Bordeaux	/	de commerce	/	18 décembre	La Réunion / Mayotte
1847	Bordeaux	/	de commerce	/	24 décembre	Martinique-Guadeloupe
1847	Bordeaux	/	de commerce	/	24 décembre	La Réunion
1848	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Alcmène</i>	-	Tahiti
1848	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Iris</i>	-	Mayotte
1848	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Phoque</i>	-	Sénégal
1848	Lorient	la Marine	de guerre	/	-	Sénégal
1848	Brest	la Marine	de guerre	/	-	Martinique / Guadeloupe
1848	Bordeaux	/	de commerce	/	15 janvier	Sénégal
1848	Bordeaux	/	de commerce	/	18 février	Inde
1848	Bordeaux	/	de commerce	/	30 août	Inde
1848	Bordeaux	/	de commerce	/	14 décembre	Inde
1860	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Dorade / Iphigénie</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1860	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Pandore</i>	-	Brésil
1860	Brest	la Marine	de guerre	<i>Sybille</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1860	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Amazone</i>	-	Guyane / Guadeloupe
1860	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	Sénégal
1860	Marseille	/	de commerce	/	26 janvier	Sénégal
1860	Marseille	/	de commerce	<i>Felix Bernabo</i>	2 juin	La Réunion
1860	Bordeaux	/	de commerce	<i>Antonia Terry</i>	22 juin	Chine
1860	Bordeaux	/	de commerce	/	28 juin	Sénégal
1860	Bordeaux	/	de commerce	/	19 juillet	Nouvelle-Calédonie

1860	Bordeaux-Pauillac	/	de commerce	/	27 septembre	Guadeloupe
1860	Bordeaux	/	de commerce	/	11 décembre	Sénégal
1860	Marseille	/	de commerce	/	13 décembre	Guyane
1860	Bordeaux	/	de commerce	/	13 décembre	Inde
1861	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Grondeur</i>	-	Guyane
1861	Brest	la Marine	de guerre	<i>Chimère</i>	-	Guyane
1861	Brest	la Marine	de guerre	<i>Isis</i>	-	Sénégal
1861	Brest	la Marine	de guerre	<i>Sybille</i>	-	La Réunion
1861	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Alecton</i>	-	Guyane
1861	Bordeaux	/	de commerce	<i>Beaumont</i>	/	Brésil
1861	Bordeaux	/	de commerce	<i>Antonia Terry / Valparaiso</i>	2 février	Tahiti
1861	Bordeaux	/	paquebot anglais	/	4 février	Tahiti
1861	Bordeaux	/	de commerce	/	5 février	Guyane
1861	Bordeaux	/	paquebot anglais	/	2 mars	Tahiti
1861	Bordeaux	/	paquebot anglais	/	30 mars	Tahiti
1861	Bordeaux	/	paquebot anglais	/	1 ^{er} juin	Tahiti
1861	Brest	/	de commerce	<i>Saint-Michel</i>	5 juin	Nouvelle-Calédonie
1861	Bordeaux	/	de commerce	/	28 juin	Tahiti
1861	Nantes	/	de commerce	/	28 août	Guyane
1861	Bordeaux	/	de commerce	/	5 octobre	Sénégal
1861	Bordeaux	/	de commerce	/	/	Mayotte
1861	Bordeaux	/	paquebot anglais	/	16 novembre	Guadeloupe
1861	Nantes	/	de commerce	/	2 décembre	Guyane
1862	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Étoile</i>	-	Sénégal
1862	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Iphigénie</i>	-	Sénégal / Guyane
1862	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Isis</i>	-	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1862	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	Mayotte
1862	Bordeaux	/	de commerce	/	7 mars	Nouvelle-Calédonie
1862	Bordeaux	/	de commerce	/	4 juillet	Nouvelle-Calédonie
1862	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 août	Sénégal
1862	Saint-Nazaire	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 août	Martinique / Guadeloupe
1862	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	15 octobre	Cochinchine / Chine
1862	Saint-Nazaire	/	de commerce	/	10 juillet	Guyane
1862	Saint-Nazaire	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	14 juillet	Guadeloupe
1862	Nantes	/	de commerce	/	5 juin	Guyane
1862	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 juin	Sénégal
1862	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 juillet	Sénégal
1862	Calais	/	paquebot anglais	/	5 septembre	Saint-Pierre-et-Miquelon
1862	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	20 septembre	Guyane
1862	Saint-Nazaire	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 décembre	Martinique
1862	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 décembre	Sénégal
1862	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 décembre	Sénégal
1863	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Surcouf</i>	-	La Réunion / Mayotte
1863	Cherbourg	la Marine	de guerre	<i>Allier</i>	-	Martinique / Guadeloupe
1863	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Iphigénie</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1863	Bordeaux	Ménier et Ballande	de commerce	/	15 février	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1863	Brest	/	de commerce	<i>Abondance</i>	1 ^{er} avril	Saint-Pierre-et-Miquelon
1863	Saint-Nazaire	/	de commerce	/	9 avril	Guyane
1863	Saint-Nazaire	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	16 mai	Guadeloupe
1863	Tonnay-Charente	/	de commerce	<i>Esther</i>	7 juin	Nouvelle-Calédonie
1863	Bordeaux	Ménier et Ballande	de commerce	/	15 août	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1863	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	1 ^{er} septembre	Martinique / Guyane
1865	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Cacique / Abeille</i>	-	Guyane
1865	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Creuse</i>	-	Cochinchine
1865	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	19 février	La Réunion / Inde
1865	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 février	Sénégal
1865	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 mai	La Réunion
1865	Nantes	/	de commerce	/	19 juin	Guyane
1865	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 juin	Sénégal
1865	Bordeaux	/	de commerce	<i>Camélia / Henriette</i>	12 juillet	Guadeloupe / Guyane
1865	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	16 juillet	Guadeloupe
1865	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	16 novembre	Guyane / Guadeloupe
1866	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Loire</i>	-	Sénégal
1866	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Lavoisier / Renaudin</i>	-	Mexique
1866	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Dordogne</i>	-	Chine
1866	Brest	la Marine	de guerre	<i>Isis</i>	-	La Réunion
1866	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Sybille</i>	-	La Réunion
1866	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Meuse</i>	-	Sénégal / Gabon
1866	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Cérés</i>	-	Guyane
1866	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Ardèche / Eldorado</i>	-	Cochinchine
1866	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Iphigénie</i>	-	Nouvelle-Calédonie

1866	Nantes	la Marine	de guerre	/	-	Nouvelle-Calédonie
1866	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 janvier	Guadeloupe
1866	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 janvier	Sénégal
1866	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	25 janvier	Sénégal
1866	Bordeaux	Ménier et Ballande	de commerce	/	15 février	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1866	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 mars	Guyane / Guadeloupe
1866	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 avril	La Réunion
1866	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 avril	Sénégal
1866	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 juin	Sénégal
1866	Bordeaux	Ménier et Ballande	de commerce	/	15 juin	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1866	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 août	Sénégal
1866	Boulogne-sur-Mer	/	paquebot anglais	/	18 septembre	Saint-Pierre-et-Miquelon
1866	Bordeaux	Ménier et Ballande	de commerce	/	15 octobre	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1866	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 novembre	La Réunion
1866	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	16 novembre	Guadeloupe
1866	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 décembre	Sénégal
1867	Brest	la Marine	de guerre	<i>Néréide</i>	-	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1867	Lorient	la Marine	de guerre	/	-	Sénégal / Gabon
1867	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Allier</i>	-	Sénégal / Gabon
1867	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Albatros</i>	-	Cochinchine
1867	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Iphigénie</i>	-	La Réunion / Tahiti
1867	Cherbourg	la Marine	de guerre	<i>Aveyron</i>	-	La Réunion / Nouvelle-Calédonie
1867	Cherbourg	la Marine	de guerre	/	-	Sénégal
1867	Bordeaux	/	de commerce	/	9 janvier	Gabon
1867	Bordeaux	/	de commerce	/	22 janvier	Sénégal
1867	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 avril	Guadeloupe
1867	Bordeaux	/	de commerce	/	8 mai	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1867	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	23 juin	Sénégal
1867	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 septembre	Mayotte
1867	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 octobre	Guyane
1867	Toulon	/	de commerce	<i>Albatros</i>	22 novembre	Cochinchine
1867	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 novembre	Sénégal
1867	Saint-Nazaire	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	8 décembre	Nouvelle-Calédonie
1867	Bordeaux	/	de commerce	/	14 décembre	Brésil
1868	Rochefort	la Marine	de guerre	/	-	Cochinchine
1868	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Castor</i>	-	Sénégal
1868	Cherbourg	la Marine	de guerre	<i>Meuse</i>	-	Sénégal
1868	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Amazone</i>	-	Sénégal / Guyane
1868	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Var / Jura</i>	-	Cochinchine
1868	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Alceste / Isis</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1868	Bordeaux	Ménier et Ballande	de commerce	/	15 février	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1868	Saint-Nazaire	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	8 mars	Martinique
1868	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	16 mars	Guadeloupe
1868	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 avril	Guadeloupe
1868	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 mai	Sénégal
1868	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 juillet	Sénégal
1868	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 septembre	La Réunion
1868	Bordeaux	Ménier et Ballande	de commerce	/	25 octobre	Nouvelle-Calédonie
1868	Saint-Nazaire	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	8 novembre	Tahiti
1869	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Isis</i>	-	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1869	Cherbourg	la Marine	de guerre	<i>Loiret</i>	-	Côte-d'Ivoire
1869	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	Guyane
1869	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Jura</i>	-	Cochinchine
1869	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	Nouvelle-Calédonie
1869	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 janvier	Martinique
1869	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 février	La Réunion / Cochinchine
1869	Bordeaux	Ménier et Ballande	de commerce	/	15 février	Nouvelle-Calédonie
1869	Bordeaux	/	de commerce	/	30 mai	Brésil / Rio de la Plata
1869	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 août	Gabon
1869	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 octobre	Guyane
1869	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	24 octobre	Sénégal
1869	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	27 novembre	La Réunion
1869	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 décembre	Martinique / Guadeloupe
1870	Brest	la Marine	de guerre	<i>Cérès</i>	-	Sénégal / Guyane / Guadeloupe
1870	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Européen</i>	-	Sénégal
1870	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Sarthe</i>	-	Cochinchine
1870	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Néréide / Sybille</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1870	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	16 janvier	Guadeloupe
1870	Lorient	/	de commerce	<i>Euménide</i>	17 janvier	Algérie
1870	Bordeaux	Ménier et Ballande	de commerce	/	15 juin	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1870	Bordeaux	/	de commerce	/	11 juin	Tahiti

1870	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	16 août	Guadeloupe
1870	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	24 août	Sénégal
1881	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Seudre</i>	-	Gabon
1881	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Tage / Navarin</i>	-	Guyane / Nouvelle-Calédonie
1881	Brest	la Marine	de guerre	<i>Loire</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1888	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Calvados</i>	-	Guadeloupe
1881	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Creuse</i>	-	Sénégal
1881	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Mytho</i>	-	Cochinchine
1881	Bordeaux	/	de commerce	<i>Peabody</i>	26 avril	Nouvelle-Calédonie
1881	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 juin	Guyane
1881	Bordeaux	/	de commerce	/	15 juin	Guyane
1881	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	18 juin	Nouvelle-Calédonie
1881	Bordeaux	/	de commerce	<i>Ernestine</i>	30 juin	Nouvelle-Calédonie
1881	Bordeaux	/	de commerce	/	30 juin	Guyane
1881	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	5 août	Nouvelle-Calédonie
1881	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Indo-Chine</i>	21 août	Cochinchine
1881	Bordeaux	/	de commerce	<i>Océan</i>	11 octobre	Nouvelle-Calédonie
1881	Bordeaux	/	de commerce	<i>France Chérie</i>	15 novembre	Nouvelle-Calédonie
1881	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 décembre	Guadeloupe / Guyane
1881	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Sénégal</i>	20 décembre	Brésil
1882	Brest	la Marine	de guerre	<i>Clorinde</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1882	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Lionne</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1882	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Seudre</i>	-	Gabon
1882	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Tage</i>	-	Guyane / Nouvelle-Calédonie
1882	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Fontenoy / Navarin</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1882	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Orne</i>	-	Martinique / Guadeloupe / Guyane
1882	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Sarthe</i>	-	Sénégal / Gabon
1882	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Calvados</i>	-	Sénégal / Martinique
1882	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Creuse</i>	-	La Réunion
1882	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Annamite / Shamrock</i>	-	Cochinchine
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 janvier	Sénégal
1882	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 mars	Guyane
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 avril	Sénégal
1882	Rochefort	/	de commerce	<i>Adonis</i>	26 avril	Mayotte
1882	Bordeaux	/	de commerce	<i>Buffon</i>	23 juin	Nouvelle-Calédonie
1882	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 juin	Guyane
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 juin	Sénégal
1882	Bordeaux	/	de commerce	/	27 juin	Nouvelle-Calédonie
1882	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 juillet	Guadeloupe
1882	Bordeaux	/	de commerce	<i>Précurseur</i>	/	Nouvelle-Calédonie
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 juillet	Sénégal
1882	Le Havre	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	5 août	Saint-Pierre-et-Miquelon
1882	Bordeaux	/	de commerce	<i>France</i>	30 septembre	Nouvelle-Calédonie
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	/	Nouvelle-Calédonie
1882	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 octobre	Guyane
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 octobre	Sénégal
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	/	Nouvelle-Calédonie
1882	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	16 octobre	Inde
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 octobre	Sénégal
1882	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 novembre	Guadeloupe
1882	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 novembre	Madagascar
1882	Dieppe	/	paquebot anglais	/	14 novembre	Saint-Pierre-et-Miquelon
1882	Bordeaux	/	de commerce	<i>Théodore Ducos</i>	15 novembre	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1882	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	23 novembre	Nouvelle-Calédonie
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Océanie</i>	9 décembre	Nouvelle-Calédonie
1882	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	11 décembre	Nouvelle-Calédonie
1882	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 décembre	Nouvelle-Calédonie
1882	Le Havre	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	16 décembre	Saint-Pierre-et-Miquelon
1882	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 décembre	Sénégal
1882	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	21 décembre	Nouvelle-Calédonie
1882	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 janvier	Guyane
1883	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Seudre</i>	-	Gabon
1883	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Bonsonge</i>	-	Sénégal
1883	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Fontenoy</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1883	Brest	la Marine	de guerre	<i>Navarin / Loire</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1883	Lorient	la Marine	de guerre	<i>Indre</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1883	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Finistère</i>	-	Guyane / Guadeloupe
1883	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Orne</i>	-	Martinique
1883	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Sarthe / Tarn / Garonne</i>	-	Sénégal
1883	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Creuse</i>	-	La Réunion

1883	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Shamrock</i>	-	Cochinchine
1883	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Dordogne</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1883	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Corrèze</i>	-	Tonkin
1883	Bordeaux	Compagnie commerciale de transports à vapeur français	de commerce	<i>Buffon</i>	/	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	18 janvier	Nouvelle-Calédonie
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	21 janvier	Inde
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 février	Inde
1883	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 février	Nouvelle-Calédonie
1883	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 mars	Guadeloupe
1883	Le Havre	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 mars	Tahiti
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	18 mars	Inde
1883	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 mars	Guadeloupe
1883	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 mars	Sénégal
1883	Bordeaux	/	de commerce	<i>Précurseur</i>	20 mars	Nouvelle-Calédonie
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 avril	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1883	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 avril	Nouvelle-Calédonie
1883	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 avril	Sénégal
1883	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	21 avril	Martinique
1883	Le Havre	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 mai	Tahiti
1883	Marseille	/	de commerce	/	26 mai	Inde
1883	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 juin	Nouvelle-Calédonie
1883	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 juillet	Sénégal
1883	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 août	Sénégal
1883	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 août	Nouvelle-Calédonie
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 août	Cochinchine
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	2 septembre	Tonkin
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 septembre	Tonkin
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	27 septembre	La Réunion
1883	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 octobre	Sénégal
1883	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 octobre	Nouvelle-Calédonie
1883	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Orénoque</i>	5 novembre	Sénégal
1883	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 novembre	Guyane / Martinique
1883	Marseille	/	de commerce	/	21 novembre	Inde
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 novembre	Tonkin
1883	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 décembre	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1883	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 décembre	La Réunion
1883	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	21 décembre	Guadeloupe
1884	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Seudre</i>	-	Sénégal / Gabon
1884	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Ariège</i>	-	Sénégal / Gabon
1884	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Navarin / Fontenoy</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1884	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Loire</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1884	Brest	la Marine	de guerre	<i>Finistère</i>	-	Martinique
1884	Brest	la Marine	de guerre	<i>Européen</i>	-	Sénégal
1884	Lorient	la Marine	de guerre	<i>Indre</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1884	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Garonne</i>	-	Sénégal / Guyane / Martinique
1884	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	Cochinchine
1884	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 janvier	Sénégal
1884	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 janvier	Guadeloupe
1884	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	21 janvier	Guadeloupe
1884	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 février	Guyane
1884	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	13 février	Nouvelle-Calédonie
1884	Bordeaux	Compagnie commerciale de transports à vapeur français	de commerce	/	15 février	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1884	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 février	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1884	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 février	Sénégal
1884	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 avril	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1884	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 mai	Martinique
1884	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 juin	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1884	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	21 juin	Guadeloupe
1884	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	2 juillet	Nouvelle-Calédonie
1884	Tonnay-Charente	Couderc et fils	de commerce	/	25 juillet	Sénégal
1884	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 août	Inde
1884	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 août	Nouvelle-Calédonie
1884	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 août	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1884	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 août	Gabon
1884	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	24 septembre	Nouvelle-Calédonie
1884	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Équateur</i>	5 octobre	Sénégal
1884	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 octobre	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1884	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Orénoque</i>	5 novembre	Sénégal
1884	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	19 novembre	La Réunion
1884	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 décembre	Sénégal
1885	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Ariège</i>	-	Sénégal / Gabon

1885	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Fontenoy / Navarin</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1885	Brest	la Marine	de guerre	<i>Loire</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1885	Lorient	la Marine	de guerre	<i>Indre</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1885	Lorient	la Marine	de guerre	<i>Clorinde</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1885	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Rhin</i>	-	Guyane
1885	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Orne</i>	-	La Réunion / Madagascar
1885	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	Cochinchine / Tonkin
1885	Toulon	la Marine	de guerre	/	-	Nouvelle-Calédonie
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 janvier	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 février	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	21 février	Martinique
1885	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	6 mars	Martinique
1885	Lorient	/	de commerce	<i>Aglaré</i>	/	Saint-Pierre-et-Miquelon
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 avril	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Soudan</i>	1 ^{er} mai	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 mai	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 juin	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 juin	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 juillet	Sénégal
1885	Bordeaux	/	de commerce	/	/	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 juillet	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 août	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 août	Sénégal
1885	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 septembre	Martinique
1885	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	21 septembre	Guyane
1885	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	23 septembre	Nouvelle-Calédonie
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 octobre	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Sénégal</i>	20 octobre	Brésil
1885	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	21 octobre	Guyane
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 novembre	Sénégal
1885	Bordeaux	Compagnie commerciale de transports à vapeur français	de commerce	/	20 novembre	Nouvelle-Calédonie
1885	Bordeaux	/	de commerce	<i>Tamaris</i>	25 novembre	Nouvelle-Calédonie
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 décembre	Sénégal
1885	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	16 décembre	Nouvelle-Calédonie
1885	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 décembre	Sénégal
1885	Toulon	Compagnie nationale de navigation	paquebot affrété	<i>Canton</i>	/	Tonkin
1886	Brest	la Marine	de guerre	<i>Ariège</i>	-	Gabon
1886	Brest	la Marine	de guerre	<i>Magellan / Fontenoy</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1886	Brest	la Marine	de guerre	<i>Calédonien</i>	-	Nouvelle-Calédonie
1886	Brest	la Marine	de guerre	<i>Clorinde</i>	-	Saint-Pierre-et-Miquelon
1886	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Orne</i>	-	Guyane
1886	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Amérique</i>	-	La Réunion / Madagascar
1886	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Tarn / Nive</i>	-	Madagascar
1886	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Gironde</i>	-	Cochinchine / Tonkin
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	6 janvier	Sénégal
1886	Bordeaux	/	de commerce	/	/	Sénégal
1886	Bordeaux	Maurel et Prom	de commerce	<i>Richelieu</i>	19 janvier	Sénégal
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 janvier	Sénégal
1886	Bordeaux	/	de commerce	<i>Confiance</i>	28 janvier	Sénégal
1886	Toulon	/	de commerce	/	1 ^{er} février	Madagascar
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 février	Sénégal
1886	Bordeaux	Tandonnet	de commerce	/	15 février	Nouvelle-Calédonie
1886	Bordeaux	Compagnie commerciale de transports à vapeur français	de commerce	/	15 février	Tahiti
1886	Bordeaux	/	de commerce	<i>Faidherbe</i>	17 février	Sénégal
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 février	Sénégal
1886	Bordeaux	/	de commerce	<i>San Martin</i>	22 février	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 mars	Sénégal
1886	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 mars	Nouvelle-Calédonie
1886	Toulon	/	de commerce	/	10 mars	Tonkin
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 avril	Sénégal
1886	Bordeaux	Compagnie commerciale de transports à vapeur français	de commerce	<i>François-Joseph</i>	17 mai	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Gironde</i>	20 mai	Sénégal
1886	Bordeaux	Compagnie commerciale de transports à vapeur français	de commerce	/	28 mai	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 juin	Sénégal
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 juillet	Sénégal
1886	Bordeaux	Compagnie commerciale de transports à vapeur français	de commerce	/	15 août	Guyane / Nouvelle-Calédonie
1886	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 août	Nouvelle-Calédonie
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 septembre	Sénégal / Gabon
1886	Bordeaux	/	de commerce	<i>Confiance</i>	16 septembre	Sénégal
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Niger</i>	20 septembre	Sénégal
1886	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	22 septembre	La Réunion

1886	Bordeaux	/	de commerce	<i>Saint-Louis</i>	23 septembre	Tahiti
1886	Bordeaux	/	de commerce	<i>Pégase</i>	10 octobre	Nouvelle-Calédonie / Tahiti
1886	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 octobre	La Réunion
1886	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Ville de Saint-Nazaire</i>	31 octobre	Guyane / Nouvelle-Calédonie
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 novembre	Sénégal
1886	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	10 novembre	Martinique
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Gironde</i>	20 novembre	Sénégal
1886	Toulon	/	de commerce	<i>Amérique</i>	1 ^{er} décembre	La Réunion
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Équateur</i>	5 décembre	Sénégal / Gabon
1886	Bordeaux	Maurel et Prom	de commerce	<i>Condé</i>	14 décembre	Sénégal
1886	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 décembre	Sénégal
1886	Toulon	/	de commerce	/	20 décembre	Cochinchine
1892	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Nive</i>	-	Cochinchine
1892	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Vinh Long</i>	-	Tonkin
1892	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	/	Algérie
1892	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 janvier	Martinique
1892	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 janvier	Sénégal
1892	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	<i>Canton</i>	1 ^{er} mars	Cochinchine / Tonkin
1892	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} avril	Nouvelle-Calédonie
1892	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	<i>Ville de Maranhao</i>	10 mai	Sénégal / Bénin
1892	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	19 mai	Guyane / Nouvelle-Calédonie
1892	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 juin	Guyane
1892	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	<i>Comorin</i>	15 juin	Cochinchine
1892	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 septembre	Guyane / Martinique
1892	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 octobre	La Réunion
1892	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 octobre	Sénégal
1892	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 octobre	Djibouti
1892	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 octobre	Sénégal
1892	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 novembre	Sénégal
1892	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 novembre	Guadeloupe
1892	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	15 novembre	Tonkin
1892	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	<i>Comorin</i>	15 novembre	Cochinchine
1892	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 décembre	Sénégal
1892	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 décembre	Bénin
1892	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	27 décembre	Guyane / Nouvelle-Calédonie
1893	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Nive</i>	-	Cochinchine
1893	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Vinh Long</i>	-	Tonkin
1893	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Shamrock</i>	-	Cochinchine / Tonkin
1893	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} janvier	Cochinchine
1893	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 janvier	Guyane
1893	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 février	Bénin
1893	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	<i>Comorin</i>	1 ^{er} avril	Cochinchine
1893	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 avril	Guadeloupe
1893	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 mai	Bénin
1893	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	/	15 juin	Tonkin
1893	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 juillet	Tonkin
1893	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	/	10 juillet	Tonkin
1893	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	3 août	Guyane / Nouvelle-Calédonie
1893	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	10 août	Côte d'Ivoire / Bénin
1893	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 septembre	Guyane
1893	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 octobre	Guyane
1893	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	10 octobre	Bénin
1893	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 octobre	Soudan
1893	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} novembre	Cochinchine
1893	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 novembre	Soudan
1893	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 novembre	Guyane
1893	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Ville de Boulogne</i>	16 novembre	Nouvelle-Calédonie
1893	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 décembre	Guyane
1893	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	10 décembre	Bénin
1893	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 décembre	Djibouti
1893	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	29 décembre	Nouvelle-Calédonie
1894	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Nive</i>	-	Cochinchine
1894	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Vinh Long</i>	-	Tonkin
1894	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	/	Algérie
1894	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	<i>Cachar</i>	1 ^{er} janvier	Cochinchine
1894	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} janvier	Tonkin
1894	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	<i>Comorin</i>	1 ^{er} février	Tonkin
1894	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	4 février	Tonkin
1894	Marseille	Compagnie des transports maritimes	navire-prison	/	17 février	Gabon / Congo
1894	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Ville de Saint-Nazaire</i>	5 mars	Guyane

1894	Marseille	Compagnie des transports maritimes	navire-prison	<i>Auvergne</i>	6 mars	Gabon
1894	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 avril	Sénégal
1894	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} mai	Cochinchine
1894	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 mai	Guyane
1894	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 mai	Nouvelle-Calédonie
1894	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 mai	Gabon / Congo
1894	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 mai	Guadeloupe
1894	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 juillet	Nouvelle-Calédonie
1894	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 juillet	Soudan
1894	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 juillet	Bénin
1894	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 octobre	Nouvelle-Calédonie
1894	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	22 octobre	Nouvelle-Calédonie
1894	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 novembre	Martinique / Guyane
1894	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 novembre	Bénin
1894	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	11 novembre	Tonkin
1894	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} décembre	Tonkin
1894	Le Havre	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	8 décembre	Saint-Pierre-et-Miquelon
1894	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 décembre	Guyane
1894	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	<i>Colombo</i>	10 décembre	Tonkin
1895	Toulon	la Marine	de guerre	<i>Vinh Long</i>	-	Tonkin
1895	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 janvier	Côte-d'Ivoire
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 février	Cochinchine
1895	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 février	Guadeloupe / Guyane
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Cachemire</i>	12 février	Cochinchine
1895	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 février	Bénin / Gabon / Congo
1895	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	25 février	Gabon / Congo
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 mars	Cochinchine
1895	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 mars	Bénin
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 mars	Madagascar
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	17 mars	Algérie / Cochinchine / Tonkin
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	31 mars	Tonkin
1895	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 avril	Bénin
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	28 avril	Cochinchine
1895	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	/	15 mai	Cochinchine
1895	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	11 juin	Nouvelle-Calédonie
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 juillet	Nouvelle-Calédonie
1895	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	<i>Colombo</i>	10 juillet	Cochinchine
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 août	Nouvelle-Calédonie
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	15 août	Cochinchine
1895	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 août	Bénin
1895	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Ville de Boulogne</i>	28 août	Algérie
1895	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 septembre	Gabon / Congo
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 octobre	Nouvelle-Calédonie
1895	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 octobre	Sénégal
1895	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 octobre	Guyane
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Djemnah</i>	12 octobre	Djibouti / Madagascar
1895	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 octobre	Sénégal
1895	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 octobre	Bénin
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 novembre	Nouvelle-Calédonie
1895	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 novembre	Soudan
1895	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 novembre	Guyane / Martinique
1895	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	6 décembre	Nouvelle-Calédonie
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	8 décembre	Cochinchine / Tonkin
1895	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	22 décembre	Cochinchine / Tonkin
1895	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 décembre	Guadeloupe
1896	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	/	15 janvier	Cochinchine
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Cachemire</i>	18 janvier	Tonkin
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	19 janvier	Cochinchine
1896	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 janvier	Sénégal
1896	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 janvier	Martinique
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	2 février	Nouvelle-Calédonie
1896	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	7 février	Nouvelle-Calédonie
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	16 février	Cochinchine
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	23 février	Tonkin
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Colombo</i>	1 ^{er} mars	Tonkin
1896	Le Havre	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	28 mars	Saint-Pierre-et-Miquelon
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	29 mars	Tonkin
1896	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 avril	Guyane
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 avril	Madagascar
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	29 avril	Madagascar
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 mai	Madagascar

1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	24 mai	Madagascar / Cochinchine / N.-C.
1896	Marseille	Nouvelle-Calédonie	paquebot	/	21 juin	Nouvelle-Calédonie
1896	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 juin	Bénin
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	19 juillet	Cochinchine
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	16 août	Cochinchine
1896	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 août	Martinique
1896	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 septembre	Guyane
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	27 septembre	Cochinchine / Tonkin
1896	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	<i>Cachar</i>	1 ^{er} octobre	Cochinchine
1896	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 octobre	Guyane
1896	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 octobre	Bénin
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 octobre	Tonkin
1896	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Cachemire</i>	1 ^{er} novembre	Cochinchine
1896	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 novembre	Bénin / Gabon / Congo
1896	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 novembre	Sénégal
1896	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 novembre	Sénégal / Bénin
1896	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	13 novembre	Guyane
1896	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	/	1 ^{er} décembre	Tonkin
1896	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	28 décembre	Nouvelle-Calédonie
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Colombo</i>	1 ^{er} janvier	Cochinchine
1897	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 janvier	Sénégal
1897	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 janvier	Bénin
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	31 janvier	Cochinchine
1897	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 février	Guyane
1897	Bordeaux-Pauillac	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	18 février	Sénégal
1897	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	/	1 ^{er} mars	Tonkin
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	28 mars	Nouvelle-Calédonie
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	11 avril	Tonkin
1897	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 mai	Martinique
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 mai	Tonkin
1897	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 mai	Bénin
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	22 mai	Nouvelle-Calédonie
1897	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 mai	Guinée
1897	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 mai	Martinique
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 juin	Madagascar
1897	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	17 juin	Guyane
1897	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	/	1 ^{er} juillet	Tonkin
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	15 août	Nouvelle-Calédonie
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 septembre	Cochinchine
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	26 septembre	Tonkin
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	24 octobre	Tonkin
1897	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 octobre	Gabon / Congo
1897	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 octobre	Martinique
1897	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	/	1 ^{er} novembre	Cochinchine
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	7 novembre	Nouvelle-Calédonie
1897	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 novembre	Côte-d'Ivoire
1897	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	12 novembre	Guyane
1897	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 novembre	Guinée
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 décembre	Nouvelle-Calédonie
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	19 décembre	Tonkin
1897	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 décembre	Gabon / Congo
1897	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	26 décembre	Tonkin
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	2 janvier	Nouvelle-Calédonie
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	30 janvier	Nouvelle-Calédonie
1898	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 février	Guyane
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 mars	Madagascar
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	13 mars	Tonkin
1898	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	15 mars	Guyane
1898	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 mars	Bénin
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 mars	Madagascar
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	27 mars	Nouvelle-Calédonie
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 avril	Madagascar
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	24 avril	Tonkin
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	8 mai	Cochinchine / Tonkin
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 mai	Madagascar
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	22 mai	Nouvelle-Calédonie
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	5 juin	Chine
1898	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	17 juin	Guyane
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 juin	Madagascar
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 juillet	Madagascar
1898	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 juillet	Sénégal

1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	17 juillet	Nouvelle-Calédonie
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	31 juillet	Cochinchine / Tonkin
1898	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 août	Guyane
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	14 août	Tahiti
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 août	Madagascar
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 septembre	Cochinchine
1898	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 septembre	Soudan
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	11 septembre	Nouvelle-Calédonie
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 septembre	Cochinchine / Tonkin
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	2 octobre	Tonkin
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	9 octobre	Nouvelle-Calédonie
1898	Le Havre	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	15 octobre	Tahiti
1898	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 octobre	Côte-d'Ivoire
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 octobre	Madagascar
1898	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	4 novembre	Sénégal
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	6 novembre	Nouvelle-Calédonie
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	6 novembre	Cambodge
1898	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 novembre	Guadeloupe / Guyane
1898	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	18 novembre	Sénégal
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 novembre	Tonkin
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	4 décembre	Nouvelle-Calédonie
1898	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	/	6 décembre	Algérie / Guyane
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	18 décembre	Tonkin
1898	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 décembre	Cochinchine
1898	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 décembre	Bénin / Congo
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} janvier	Nouvelle-Calédonie
1899	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 janvier	Guyane
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	15 janvier	Cochinchine
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	22 janvier	Tonkin
1899	Marseille	Compagnie Fraissinet	paquebot	/	25 janvier	Bénin
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	29 janvier	Nouvelle-Calédonie
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	12 mars	Tonkin
1899	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	15 mars	Guyane
1899	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	/	1 ^{er} avril	Tonkin
1899	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 avril	Guyane
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 avril	Madagascar
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 mai	Djibouti / Madagascar
1899	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	19 mai	Sénégal
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	21 mai	Nouvelle-Calédonie
1899	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	27 juin	Guyane
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} juillet	Tonkin
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	30 juillet	Cochinchine
1899	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 août	Guyane
1899	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	10 septembre	Côte-d'Ivoire
1899	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	/	1 ^{er} octobre	Cochinchine
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	8 octobre	Nouvelle-Calédonie
1899	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 octobre	Martinique
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	3 décembre	Cochinchine / Nouvelle-Calédonie
1899	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	15 décembre	Sénégal
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	17 décembre	Cochinchine
1899	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	24 décembre	Tonkin
1900	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	/	1 ^{er} janvier	Tonkin
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 janvier	Madagascar
1900	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	26 janvier	Sénégal
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	28 janvier	Nouvelle-Calédonie
1900	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 février	Martinique
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 février	Madagascar
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	11 février	Tonkin
1900	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	15 février	Côte-d'Ivoire / Bénin
1900	Marseille	Compagnie nationale de navigation	paquebot	/	1 ^{er} mars	Tonkin
1900	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 mars	Guyane / Martinique
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 mars	Madagascar
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 mars	Madagascar / Nouvelle-Calédonie
1900	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	1 ^{er} avril	Côte-d'Ivoire
1900	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	15 avril	Bénin
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	20 avril	Sénégal
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 avril	Djibouti
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 mai	Djibouti
1900	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	15 mai	Guyane
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Yarra</i>	8 juillet	Chine
1900	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	<i>Amiral Aube</i>	26 juillet	Madagascar

1900	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	27 juillet	Martinique
1900	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} août	Sénégal
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	10 août	Madagascar
1900	Toulon	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot affrété	/	12 août	Chine
1900	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	15 août	Côte-d'Ivoire / Bénin
1900	Marseille	Compagnie havraise péninsulaire de navigation à vapeur	paquebot affrété	<i>Ville de Tamatave</i>	23 août	Chine
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 août	Madagascar
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	26 août	Tonkin
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	2 septembre	Chine
1900	Saint-Nazaire	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	9 septembre	Martinique
1900	Bordeaux	Compagnie bordelaise de navire à vapeur	Paquebot affrété	<i>Château Lafite</i>	10 septembre	Tonkin / Chine
1900	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	15 septembre	Congo
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	23 septembre	Tonkin
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 septembre	Madagascar
1900	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 septembre	Martinique
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	1 ^{er} octobre	Tonkin
1900	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	16 octobre	Guyane
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	21 octobre	Tonkin
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 octobre	Madagascar
1900	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 octobre	Martinique
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	2 décembre	Nouvelle-Calédonie
1900	Le Havre	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	15 décembre	Tahiti
1900	Bordeaux	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	15 décembre	Sénégal
1900	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Melbourne</i>	15 décembre	Madagascar
1900	Brest	/	paquebot affrété	/	19 décembre	Sénégal
1900	Nantes	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Calédonie</i>	21 décembre	Guyane
1900	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 décembre	Guadeloupe
1910	Saint-Nazaire	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Loire</i>	8 juillet	Algérie / Guyane
1911	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Cosmao / Du Chayla</i>	-	Maroc
1911	Marseille	Compagnie Paquet	paquebot	/	30 août	Maroc
1911	Saint-Nazaire	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Loire</i>	11 juillet	Algérie / Guyane
1911	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	25 novembre	Madagascar
1911	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	/	17 décembre	Cochinchine
1912	Rochefort	la Marine	de guerre	<i>Cosmao</i>	-	Maroc
1912	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	25 février	Sénégal
1912	Bordeaux	Compagnie Générale Transatlantique	paquebot	/	26 avril	Martinique
1912	Marseille	Compagnie Paquet	paquebot	/	24 mai	Tunisie
1912	Marseille	Compagnie Paquet	paquebot	/	31 mai	Tunisie
1912	Saint-Nazaire	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Loire</i>	19 juillet	Algérie / Guyane
1912	Saint-Nazaire	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Loire</i>	20 décembre	Algérie / Guyane
1913	Marseille	Compagnie Paquet	paquebot	/	9 janvier	Tunisie
1913	Marseille	Compagnie Paquet	paquebot	/	13 juin	Tunisie
1913	Saint-Nazaire	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Loire</i>	11 juillet	Algérie / Guyane
1913	Marseille	Compagnie des Messageries Maritimes	paquebot	<i>Sontay</i>	30 novembre	Cochinchine
1913	Saint-Nazaire	Compagnie nantaise de navigation à vapeur	navire-prison	<i>Loire</i>	19 décembre	Algérie / Guyane
1913	Bordeaux	Compagnie des Chargeurs Réunis	paquebot	/	22 décembre	Sénégal

Annexe 14 à 17 : fichier « Circulations »

14 – Mouvements répertoriés par catégorie de navires vers les colonies de 1793 à 1913

Périodes	Catégories de navires				Totaux
	<i>Guerre</i>	<i>Commerce</i>	<i>Affrétés</i>	<i>Paquebots</i>	
1793-1802	85	5	14	0	104
1815-1818	57	5	0	0	62
1842-1848	32	26	0	0	58
1860-1869	71	21	1	28	121
1881-1886	84	13	9	44	150
1892-1900	8	0	27	103	138
1910-1913	1	0	5	10	16
1793-1913	338	70	56	185	649

15 – Mouvements répertoriés par port de départ vers les Amériques de 1793 à 1913

Périodes	Ports de départ pour les Amériques													Totaux
	<i>Nord</i>	<i>Le Havre</i>	<i>Cherbourg</i>	<i>St-Malo</i>	<i>Brest</i>	<i>Lorient</i>	<i>St-Nazaire</i>	<i>Nantes</i>	<i>La Rochelle</i>	<i>Rochefort</i>	<i>Bordeaux</i>	<i>Marseille</i>	<i>Toulon</i>	
1793-1802	0	0	0	2	9	8	0	2	0	34	4	0	0	79
1815-1818	0	0	1	0	13	0	0	0	1	12	1	1	1	30
1842-1848	0	0	0	0	1	0	0	0	4	14	13	0	2	34
1860-1869	1	0	1	0	3	0	15	2	0	6	4	1	10	43
1881-1886	1	1	0	0	3	5	8	3	0	3	4	0	12	40
1892-1900	0	3	0	0	0	0	10	0	0	8	9	0	0	30
1910-1913	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	6
1793-1913	2	4	2	2	29	13	33	7	5	82	36	2	25	262

16 – Mouvements répertoriés par port de départ vers l'Afrique de 1793 à 1913

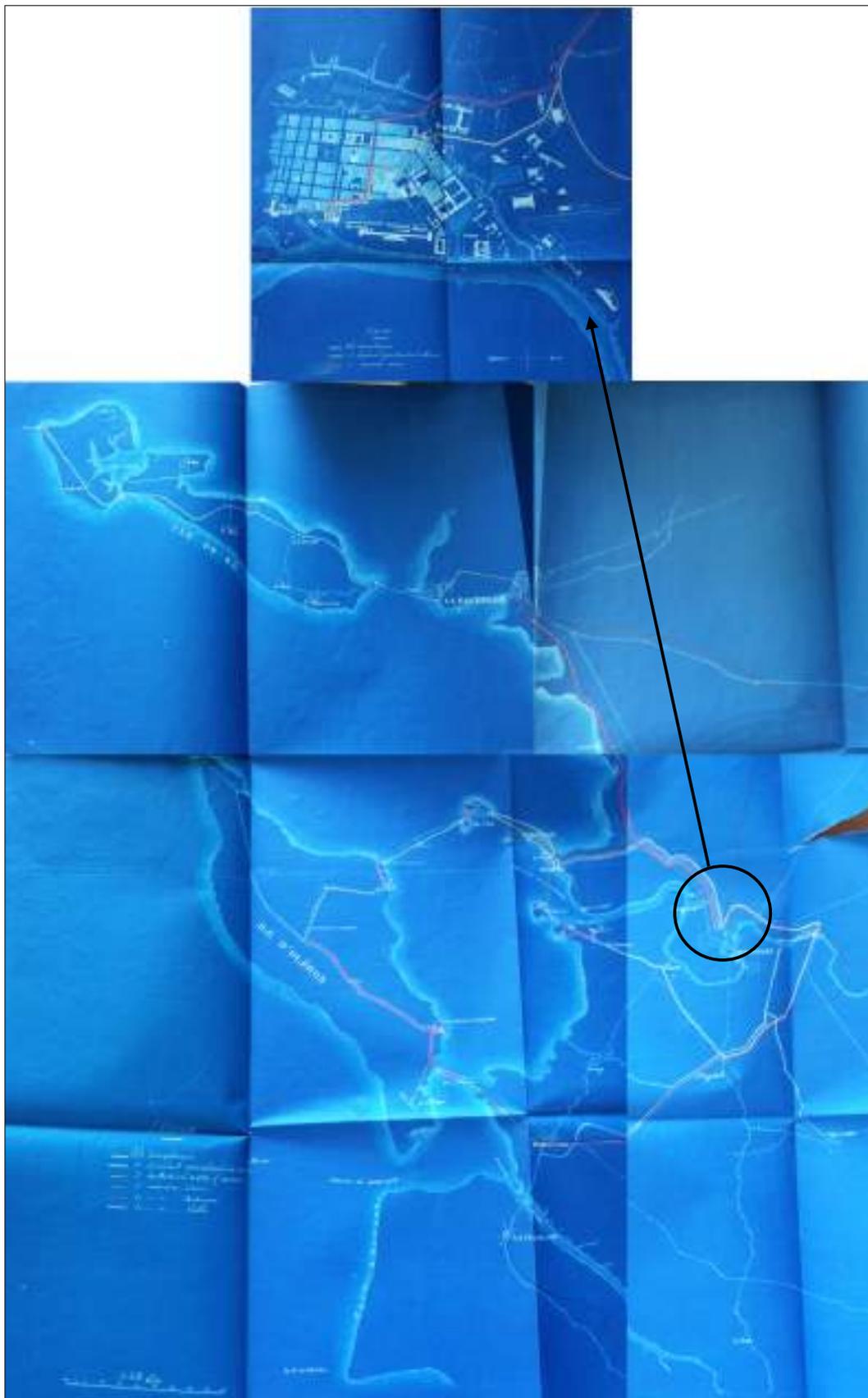
Périodes	Ports de départ pour l'Afrique													Totaux
	<i>Nord</i>	<i>Le Havre</i>	<i>Cherbourg</i>	<i>St-Malo</i>	<i>Brest</i>	<i>Lorient</i>	<i>St-Nazaire</i>	<i>Nantes</i>	<i>La Rochelle</i>	<i>Rochefort</i>	<i>Bordeaux</i>	<i>Marseille</i>	<i>Toulon</i>	
1793-1802	0	0	0	0	0	0	0	1	1	20	4	0	0	26
1815-1818	1	1	2	0	11	1	0	0	0	6	2	0	5	29
1842-1848	0	0	0	0	4	2	0	2	0	10	20	0	1	39
1860-1869	0	0	4	0	3	1	0	0	0	6	9	6	9	38
1881-1886	0	0	0	0	2	0	0	0	0	8	12	6	15	43
1892-1900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	24	0	46
1910-1913	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	6	0	9
1793-1913	1	1	6	0	20	4	0	3	1	51	71	42	30	230

17 – Mouvements répertoriés par port de départ vers l'Asie-Pacifique de 1793 à 1913

Périodes	Ports de départ pour l'Asie													Totaux
	<i>Nord</i>	<i>Le Havre</i>	<i>Cherbourg</i>	<i>St-Malo</i>	<i>Brest</i>	<i>Lorient</i>	<i>St-Nazaire</i>	<i>Nantes</i>	<i>La Rochelle</i>	<i>Rochefort</i>	<i>Bordeaux</i>	<i>Marseille</i>	<i>Toulon</i>	
1793-1802	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
1815-1818	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	5
1842-1848	0	0	0	0	4	0	0	0	0	2	5	0	0	11
1860-1869	0	0	1	0	4	0	2	1	0	8	8	2	15	41
1881-1886	0	1	0	0	1	0	0	0	0	11	14	14	15	56
1892-1900	0	2	0	0	0	0	1	0	0	5	0	37	15	60
1910-1913	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
1793-1913	0	0	1	0	0	0	3	1	0	32	27	55	45	177

Annexe 18 à 25 : Carte et plans

18 – Carte de l'ensemble du réseau télégraphique de l'arsenal de Rochefort en 1888



Source : SHDMR, Majorité générale (Dossier relatif à l'organisation du réseau télégraphique de Rochefort), 1D5-16 – « Ensemble du réseau télégraphique du commandement ».

19 – Plan de la rade de l'île d'Aix et de l'entrée de la Charente en 1806



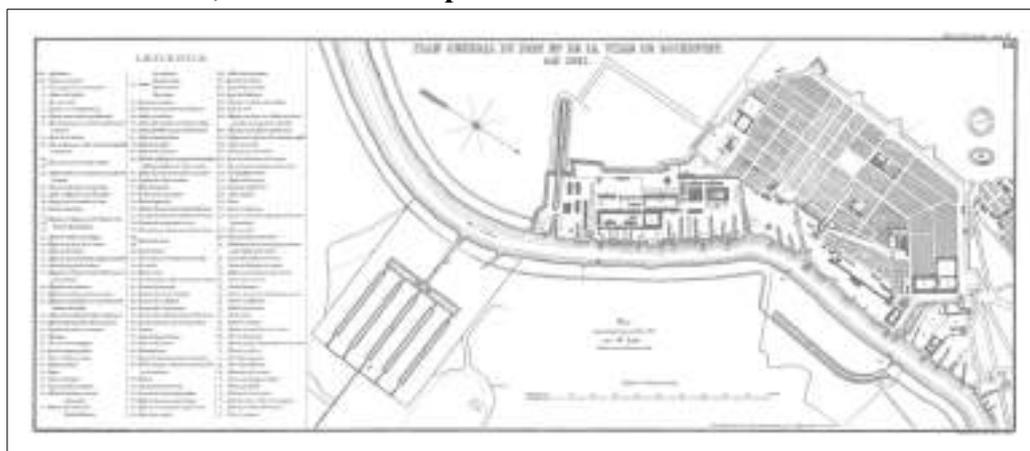
Source : BNF, département Cartes et plans (Service hydrographique de la Marine), GE SH 18 PF 55 DIV 2 P 9 – « Plan de la rade de l'isle d'Aix et de l'entrée de la Charente », 1806.

20 – Plan de l'arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1811



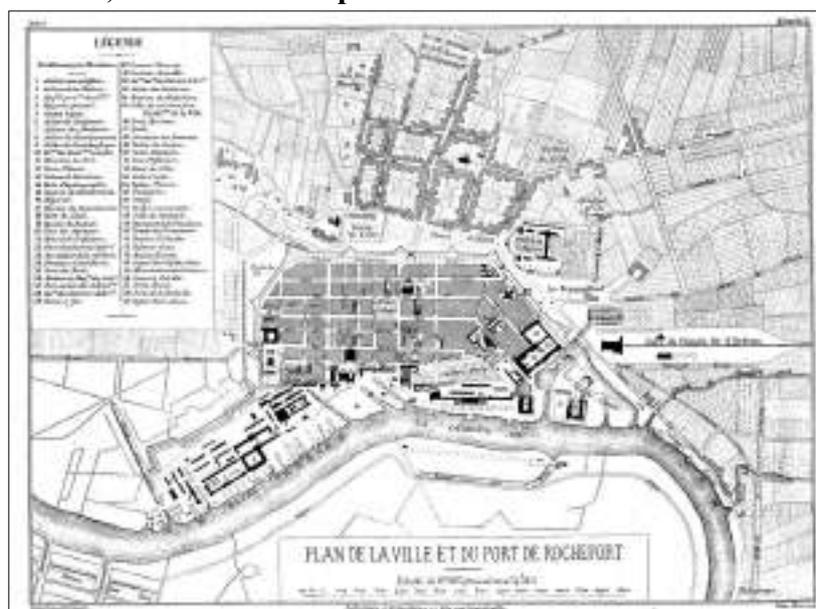
Source : ADCM, 5 Fi Rochefort 6 – « Plan de Rochefort », 1811.

21 – Plan de l'arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1851



Source : Carte extraite de l'*Atlas du génie maritime*, Toulon, A. Carmagnac, 1840-1852, figure 178.

22 – Plan de l'arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1874



Source : Carte extraite de *Statistique médicale de Rochefort (Charente-Inférieure)*, Paris, C. Maher, 1874, p. 6-7.

23 – Plan de l'arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1889



Source : SHDMR, Majorité générale (Arsenal de Rochefort), 1D5-9 – « Plan du port », 1889.

24 – Plan de l'arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1906



Source : SHDMR, Majorité générale (Direction des mouvements du port), 1D5-5 – « État indiquant les ressources de l'outillage [...] », 1906.

25 – Plan-relief de l'arsenal, de la ville et du port de Rochefort en 1838



Source : Musée d'Art et d'Histoire de Rochefort, 2007.8.43 D 546-2 – « Plan relief de Rochefort, vue de la Charente et de l'arsenal », 1834. Photographie de CMPC, Grégory Legeais, juin 2010.

Annexe 26 à 31 : Vues

26 – Vue de l'hôpital de la Marine de Rochefort, prise du cours d'Ablois en 1812



Source : MDLR, 3FI-630 – « Vue de l'hôpital de Rochefort, prise du côté du cours d'Ablois », dessin de Chabot.

27 – Vue de la caserne du 3^e Régiment d'Infanterie Coloniale en 1913



Source : SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Cartes postales), 100S4 – CP n° 21.

28 – Vue de la caserne du 7^e Régiment d’Infanterie Coloniale en 1913



Source : ADCM, 24 Fi Rochefort 54 – CP n° 24, « Rochefort. Caserne Tréville ».

29 – Vue de la caserne du 3^e Régiment d’Artillerie Coloniale en 1913



Source : SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Cartes postales), 100S4 – CP n° 109.

30 – Vue de la caserne des marins des Équipages de la Flotte en 1910



Source : SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Cartes postales), 100S4 – CP n° 176.

31 – Vue des casernes et d’hommes du 3^e Colonial se dirigeant vers la gare en 1907



Source : AAMTDM, Coll. privée Serge Pedelaborde – CP n° 59.

Annexe 32 à 37 : Portraits

32 – Portrait d'Eugène Roy-Bry, 1852



Source : BNF, photographie extraite de l'*Album des députés du Corps législatif entre 1852-1857*, Mayer et Pierson, années 1850, p. 17.

33 – Portrait de Prosper de Chasseloup-Laubat, 1862



Source : BNF, photographie extraite de *Personnalités françaises et étrangères sous le Second Empire*, Pierson, années 1860, p. 23.

34 – Portrait de Charles Rigault de Genouilly, 1865



Source : Musée Carnavalet de Paris, PH22194, photographie de Ernest Charles Appert, 1862.

35 – Portrait de Henri Rieunier, 1880



Source : BNF, Photo Bary (Paris), Photographie Franz Benque, 1880.

36 – Portrait de Ludovic Savatier, entre 1865 et 1876



Source : Photographie extraite de « Ludovic Savatier, médecin de la Marine et père de la botanique moderne au Japon », *Bulletin de l'ASNOM*, n° 141, décembre 2020, p. 50.

37 – Portrait de Jules Silvestre, vers 1900



Source : SHDMR, Entrées extraordinaires et privées (Fonds Silvestre), 46S – « Commandant Pierre-Jules Silvestre (1841-1918) ».

Annexe 38 à 41 : Représentations

38 – Diplôme de la Société de géographie de Rochefort en 1882



Source : DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort (1870-1940)*, Paris, Les Indes savantes, Coll. « Rivages des Xantons », 2013, p. 25.

39 – Affiche de l'Exposition internationale et coloniale de Rochefort-sur-Mer en 1898



Source : DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort (1870-1940)*, op. cit., p. 83.

41 – Un salut de Rochefort-sur-Mer. 3^e Colonial, carte postale éditée en 1904



Source : DESGRANGES Olivier et HOAREAU Muriel, *Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort (1870-1940)*, op. cit., p. 30.

38 – Portrait de Pierre Loti [fumant l'opium] à la Belle Époque, en 1910



Source : Art Gallery Los Angeles, CA, LU39966573 – Louis Charlot, *Portrait de Pierre Loti*, huile sur toile, 60,5 x 75,5 cm, c. 1910.

Annexe 42 à 45 : Clichés personnels

42 – Canons japonais à la caserne Martrou (au SHD), rapportés de Shimonoseki en 1864



43 – La cloche du Temple de l'Étang au Lotus d'Hanoi, don de Jules Silvestre en 1884



44 – L'ancienne maison de passes l'Éden, « rue des Mousses Culottés », près de l'arsenal



45 – La Porte du Soleil, entrée principale de l'arsenal de Rochefort-sur-Mer depuis 1831

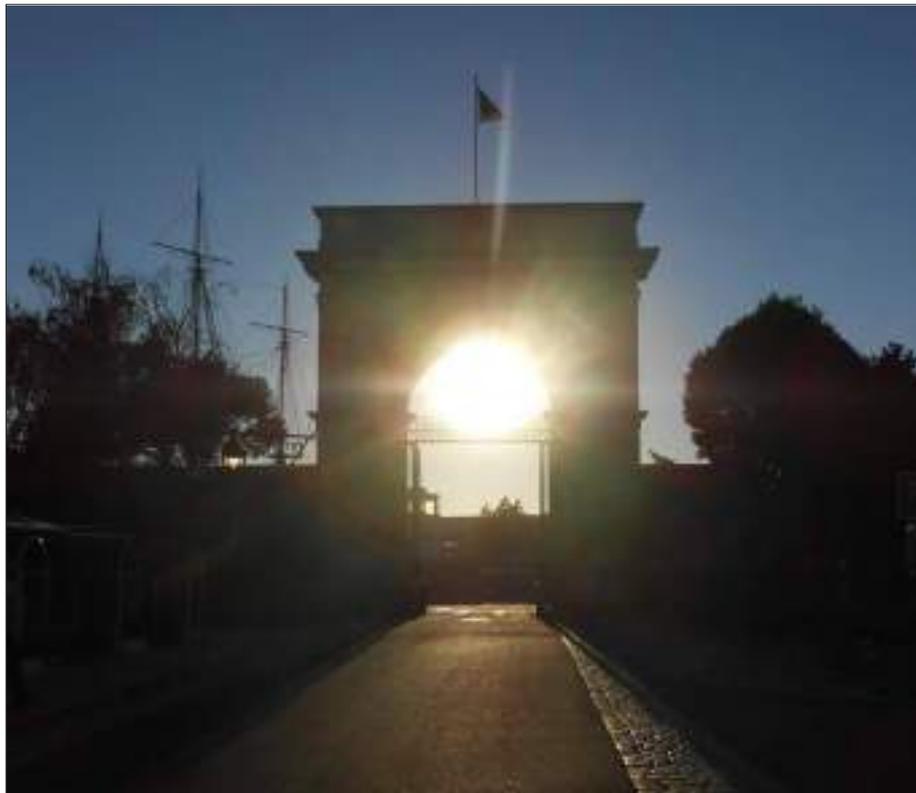


TABLE DES DOCUMENTS

Figures

1 – Structure générale des produits composant les approvisionnements des colonies.....	41
2 – Planche « Scie » du <i>Nouveau Larousse illustré</i>	43
3 – Planche « Cornues » du <i>Nouveau Larousse illustré</i>	47
4 – Proportions et destinations générales des catégories de produits.....	51
5 – Articulations de l'aire coloniale rochefortaise lors du long XIX ^e siècle.....	63
6 – Les régiments d'infanterie de Marine en garnison à Rochefort de 1838 à 1940.....	88
7 – Renforts du 3 ^e RIC de Rochefort en partance pour le Maroc en août 1912.....	91
8 – Hommes du 3 ^e RIC destinés au Maroc et rassemblés à la gare de Lyon en 1912.....	109
9 – La Porte du Soleil entre 1830 et 1855, entrée de l'arsenal de Rochefort.....	123
10 – Coupe longitudinale du paquebot la <i>Champagne</i> lancé à la fin du XIX ^e siècle.....	150
11 – Coupe longitudinale de la <i>Normande</i> construite sur base des frégates de 18.....	160
12 – Le remorquage du croiseur <i>Cosmao</i> avant son départ pour Casablanca en 1913.....	163
13 – Coupe longitudinale d'un vaisseau de 74 canons.....	167
14 – Le transport-hôpital la <i>Gironde</i> à quai au port de Rochefort en 1855.....	171
15 – Organisation des réseaux commerciaux et économiques de Rochefort-sur-Mer.....	235
16 – <i>Vue de Rochefort prise de l'avant-garde</i> , Louis Garneray, aquarelle.....	238
17 – <i>Cale de construction et mâture</i> , Louis Lebreton, estampe en couleurs.....	252
18 – <i>Le campement du 3^e Colonial sur le Cours d'Ablois</i> , Charles Gambiasi, CP.....	260
19 – <i>Vue du port de Rochefort</i> , Léon Morel-Fatio, huile sur toile, 163 × 260 cm.....	268
20 – <i>Carte de la rade de l'île d'Aix</i> , par Émile Allard, 1876.....	274
21 – Le <i>Jean Bart</i> et ses avitailleurs en rade de l'île d'Aix en 1891.....	279
22 – L'arrivée d'un transport de troupes dans un port du Tonkin en 1910.....	280
23 – Le <i>Plongeur</i> transformé en citerne, à couple du transport le <i>Duguay-Trouin</i> , 1900.....	296
24 – L'insertion du service colonial au sein du port-arsenal de Rochefort.....	297
25 – Les parterres de fleurs du Bureau du port agrémentés de palmiers, 1903.....	384
26 – « Au planteur de Caïffa. Spécialité de cafés », rue Reverseaux à Rochefort, 1905.....	394
27 – Caisse pour le transport des plantes en mer, aussi appelée « caisse de Ward ».....	421
28 – Vue des bâtiments de l'Exposition internationale et coloniale, cour Roy-Bry, 1898.....	434
29 – L'arsenal de Rochefort vu depuis la corderie, années 1840.....	454
30 – « Le Colonial et le cognac » : publicité des Maumont fils & Morineau, 1908.....	474

31 – Flottille du commerce au mouillage devant la « Cabane Carrée », 1851.....	481
32 – Vue du port de commerce s'étendant des Broussailles au Pont-Rouge, 1910.....	484
33 – Les cycles du développement portuaire de Rochefort du XVIII ^e au XX ^e siècle.....	496

Graphiques

1 – Catégorie de produits et nombre de références.....	42
2 – Les passagers de la ville-arsenal et garnison de Rochefort de 1793 à 1913.....	88
3 – Destinations de l'ensemble des passagers de Rochefort au long XIX ^e siècle.....	103
4 – Effectifs des départs par catégorie de passagers au long XIX ^e siècle.....	104
5 – Destinations des passagers de Rochefort hors « condamnés ».....	105
6 – Les mouvements individuels de passagers au XIX ^e siècle (1793-1848).....	106
7 – Les mouvements individuels de passagers au XIX ^e siècle (1860-1900).....	107
8 – Les mouvements de passagers répertoriés à la fin de la Belle Époque.....	108
9 – Destinations des troupes <i>stricto sensu</i> par aires coloniales au XIX ^e siècle.....	112
10 – Destinations des troupes <i>stricto sensu</i> par regroupement géographique.....	113
des colonies au XIX ^e siècle.	
11 – Destinations des troupes <i>stricto sensu</i> par regroupement géographique.....	114
des colonies (1793-1848).	
12 – Destinations des troupes <i>stricto sensu</i> par regroupement géographique.....	114
des colonies (1860-1913).	
13 – Destinations des fonctionnaires et des familles hors représentants de l'État.....	117
14 – Destinations des fonctionnaires et de leurs familles hors représentants de l'État.....	118
par regroupement géographique des colonies au long XIX ^e siècle.	
15 – Destinations des fonctionnaires et de leurs familles hors représentants de l'État.....	120
par regroupement géographique des colonies (1793-1848).	
16 – Destinations des fonctionnaires et de leurs familles hors représentants de l'État.....	120
par regroupement géographique des colonies (1860-1913).	
17 – Les différents types de navires en liaison avec les colonies.....	139
18 – Ports d'origine des navires en escale à Rochefort pour embarquement.....	143
19 – Types de transporteurs civils et militaires utilisés par la Marine.....	155
20 – Évolution de la jauge en tonneaux des transporteurs de la Marine (hors paquebots)....	156
21 – Ports et arsenaux d'origine des transporteurs du service colonial.....	162
22 – Ports de départ des transporteurs pour le service colonial (1793-1913).....	162
23 – Les navires de guerre utilisés comme transporteurs par la Marine.....	165

24 – Tonnage moyen des navires de guerre utilisés comme transporteurs.....	166
25 – Nature des marchés passés pour le service colonial au XIX ^e siècle.....	180
26 – Répartition des fournisseurs en fonction des marchés du service colonial.....	200
27 – Statut des fournisseurs de la Marine pour le service colonial.....	201
28 – Répartition des transporteurs choisis dans le cadre du service colonial.....	212
29 – Les départs des navires dans le cadre du service colonial (1793-1848).....	319
30 – Les destinations des navires dans le cadre du service colonial (1793-1848).....	320
31 – Les départs des navires dans le cadre du service colonial (1860-1870).....	335
32 – Les destinations des navires dans le cadre du service colonial (1881-1913).....	358
33 – Catégories des navires utilisés pour le service colonial en 1895.....	359
34 – Ports d’origine des transports utilisés pour le service colonial (1898-1904).....	361
35 – Destinations des transports utilisés pour le service colonial (1898-1904).....	363
36 – Les départs de navires dans le cadre du service colonial (1881-1913).....	365
37 – Les adhérents de la Société de Géographie de Rochefort de 1879 à 1914.....	468
38 – Répartition des membres de <i>L’Accord Parfait</i> en fonction de leurs activités.....	471
39 – Navires désarmés au port de commerce de Rochefort de 1898 à 1914.....	488
40 – Comparaison entre le trafic fluvial et le trafic ferroviaire (1868-1882).....	489

Cartes

1 – Aires de ravitaillement approvisionnées par l’arsenal charentais (1793-1913).....	53
2 – Aires de ravitaillement approvisionnées par l’arsenal charentais (1793-1848).....	55
3 – Aires de ravitaillement approvisionnées par l’arsenal charentais (1860-1913).....	56
4 – Nombres d’expéditions de ravitaillement effectuées de 1793 à 1913.....	65
5 – Voyage de l’avis <i>l’Économe</i> de Rochefort à la station de Cayenne en 1855.....	96
6 – Ports de départ des navires en fonction des aires coloniales (1793-1913).....	141
7 – L’arrière-pays de Rochefort de 1793 à 1848.....	229
8 – L’arrière-pays de Rochefort de 1860 à 1913.....	231
9 – Origines des navires désarmés au port de commerce de Rochefort de 1898 à 1914.....	491

Tableaux

1 – Les soldats envoyés vers l’Afrique et l’Asie-Pacifique (1860-1913).....	110
2 – Les embarquements de « troupes » et assimilés militaires au XIX ^e siècle.....	110
3 – Le partage des tâches entre les arsenaux lors des départs pour Saint-Domingue en 1801.....	115
4 – Passagers décédés à bord des navires ou à l’arrivée à l’hôpital de 1815 à 1900.....	127

5 – Service et navigation du transport à vapeur la <i>Dordogne</i> sur quarante ans.....	170
6 – Part de l’effectif des fournisseurs en fonction du nombre de marchés passés.....	199
7 – Prévisions des envois pour l’année 1818 et leur réalisation effective.....	301
8 – Prévisions des envois pour l’année 1883 et leur réalisation effective.....	302
9 – Les campagnes et affectations de Ludovic Savatier, médecin de la Marine.....	405
10 – Rigault de Genouilly et Rieunier : au service de la Marine et des Colonies.....	408
11 – La carrière de Pierre Roch Jurien de la Gravière, fils de commis de la Marine.....	409

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements.....	4
Abréviations.....	5
Introduction.....	7

Première partie

*

LES COLONIES ET LA FLOTTE. PRÉPARATION DES APPROVISIONNEMENTS ET MOUVEMENTS DES BÂTIMENTS

Chapitre I

Soutenir, ravitailler et mettre en valeur les colonies

1. Les produits et objets du ravitaillement destinés aux colonies.....	36
<i>A. La répartition des objets et matières embarqués.....</i>	<i>36</i>
<i>B. Le juste besoin au soutien.....</i>	<i>44</i>
<i>C. Quelles références pour quelles colonies et dans quelles proportions ?.....</i>	<i>48</i>
2. Le « <i>big switch</i> » de Rochefort, fluctuations autour de trois océans.....	52
<i>A. Les territoires outre-mer touchés par le ravitaillement rochefortais.....</i>	<i>52</i>
<i>B. L'aire coloniale rochefortaise et son articulation.....</i>	<i>61</i>
3. Une nouvelle politique coloniale de valorisation des possessions.....	70
<i>A. Après Saint-Domingue, la Marine et la « colonisation nouvelle ».....</i>	<i>70</i>
<i>B. Ravitailler les colons et permettre l'exploitation des colonies.....</i>	<i>72</i>
<i>C. Représenter et défendre les intérêts de la France dans le monde.....</i>	<i>78</i>

Chapitre II

De la « colonie rochefortaise » aux colonies ultramarines

1. Le départ pour les colonies.....	86
<i>A. Les types et profils de voyageurs.....</i>	<i>86</i>
<i>B. Considérations spatio-temporelles.....</i>	<i>103</i>
<i>C. Les circulations de l'émigration depuis Rochefort.....</i>	<i>116</i>

2. Destination : Outre-mer.....	121
<i>A. Conditions pour passer aux colonies.....</i>	<i>121</i>
<i>B. Prendre place à bord du navire.....</i>	<i>124</i>
3. Destination : Rochefort.....	128
<i>A. Le retour des troupes et des personnels de la Marine.....</i>	<i>128</i>
<i>B. La réception des déportés, réfugiés, colons et créoles.....</i>	<i>129</i>
<i>C. « Indigènes », gens de couleur, condamnés et coolies.....</i>	<i>133</i>

Chapitre III

Des liaisons maritimes transimpériales

1. Le mouvement des navires et l'accueil de leurs passagers.....	137
<i>A. Les navires et leurs provenances.....</i>	<i>137</i>
<i>B. L'aménagement des navires pour les passagers.....</i>	<i>147</i>
<i>C. La mise à disposition des places de passagers.....</i>	<i>152</i>
2. Des flûtes et gabares aux paquebots.....	154
<i>A. Les types de transporteurs de la Marine.....</i>	<i>154</i>
<i>B. Les spécificités des navires de charge de la Marine.....</i>	<i>157</i>
<i>C. Les transporteurs du Service colonial de Rochefort.....</i>	<i>161</i>
3. Les navires de guerre de la logistique coloniale.....	164
<i>A. Les types d'unités navales en liaison avec les colonies.....</i>	<i>164</i>
<i>B. La polyvalence des bâtiments de transport.....</i>	<i>169</i>
<i>C. L'opportunité des départs de condamnés.....</i>	<i>172</i>

Deuxième partie

*

LES NAVIRES ET LES HOMMES. LE PORT-ARSENAL CHARENTAIS ET LA PROJECTION OUTRE-MER

Chapitre IV

Approvisionner et préparer les navires pour intervenir aux colonies

1. Assurer le service colonial.....	179
--	------------

<i>A. Fournitures et transports</i>	179
<i>B. L'ampleur des besoins</i>	187
<i>C. Répondre promptement et efficacement aux besoins</i>	189
2. Les fournisseurs et transporteurs	198
<i>A. Les marchés passés avec les fournisseurs</i>	198
<i>B. Les traités passés avec les transporteurs</i>	210
<i>C. L'importance du profil des transporteurs</i>	222
3. L'aire d'approvisionnement	226
<i>A. Rochefort-sur-Mer et son arrière-pays</i>	226
<i>B. L'insertion dans la mondialisation</i>	234
<i>C. Tirer parti des ressources coloniales</i>	240

Chapitre V

Le « service colonial » : organisation opérationnelle

1. L'organisation des opérations du service colonial	247
<i>A. La réception des fournitures</i>	247
<i>B. L'accueil des passagers des colonies</i>	256
<i>C. Choisir et faire préparer les bons navires</i>	263
<i>D. Les opérations d'embarquement</i>	273
2. Assurer le bon déroulement du service colonial	288
<i>A. Une maîtrise du temps et de l'espace qui se rationalise</i>	288
<i>B. Optimiser la fonction logistique de l'arsenal</i>	300

Chapitre VI

Les modalités de la logistique coloniale au XIX^e siècle

1. La défense et la reprise des colonies	317
<i>A. Sous la Révolution, une logistique coloniale de guerre</i>	317
<i>B. La relance du Service des Colonies sous la Restauration</i>	324
2. L'adaptation aux guerres coloniales	331

<i>A. La réorganisation matérielle du service colonial.....</i>	<i>331</i>
<i>B. Les conquêtes de l'Indochine et de la Nouvelle-Calédonie une mobilisation permanente.....</i>	<i>337</i>
<i>C. Maintenir la France ultramarine malgré la défaite en Europe.....</i>	<i>344</i>
3. Les engagements impériaux au tournant du XX^e siècle.....	356
<i>A. De Madagascar à la Chine via Fachoda, les mutations de la mobilisation logistique.....</i>	<i>356</i>
<i>B. Entre guerres et paix : l'empire colonial à la Belle Époque.....</i>	<i>363</i>

Troisième partie

*

LA GARNISON ET LA VILLE. EMPIRE ET SOCIÉTÉ EN AUNIS ET SAINTONGE

Chapitre VII

De l'Amérique à l'Asie : l'« ornementalisme » de Rochefort

1. Une atmosphère coloniale permanente.....	374
<i>A. Un carrefour entre le Ponant et le Levant.....</i>	<i>374</i>
<i>B. L'exotisme ultramarin de la ville-arsenal.....</i>	<i>382</i>
<i>C. Produits et objets des « ailleurs ».....</i>	<i>389</i>
2. Des Rochefortais entre l'Atlantique et l'Asie-Pacifique.....	403
<i>A. Des personnels au service de la Marine et des Colonies.....</i>	<i>403</i>
<i>B. Des grandes familles coloniales.....</i>	<i>410</i>
3. L'apogée du pôle scientifique et technique de la Marine.....	415
<i>A. La médecine botanique, une spécialité rochefortaise.....</i>	<i>415</i>
<i>B. La lutte contre les maladies des colonies.....</i>	<i>424</i>
<i>C. Un pôle d'échanges des savoirs au XIX^e siècle.....</i>	<i>433</i>

Chapitre VIII

Le port-arsenal et la mondialisation au siècle des empires coloniaux

1. Le rejaillissement économique du service colonial.....	439
--	------------

<i>A. Les avantages financiers qu'offre l'activité coloniale</i>	439
<i>B. Les répercussions économiques induites par la colonisation</i>	443
2. À qui profite l'empire colonial ?	450
<i>A. Profiter de la « mise en valeur »</i>	450
<i>B. À chaque individu son profit</i>	453
<i>C. La défense des intérêts du port-arsenal de Rochefort</i>	465
3. L'empire colonial, matrice du décollage économique de Rochefort ?	481
<i>A. Le développement du port de commerce de Rochefort</i>	481
<i>B. La Marine et les Colonies, les activités et les trafics</i>	486
<i>C. Quelle intégration du port de Rochefort dans la mondialisation ?</i>	495
Conclusion	503
Sources et bibliographie.....	522
Sources.....	522
Bibliographie.....	530
Index des noms de personnes et de navires.....	570
Index des noms de lieux et de colonies.....	590
Annexes.....	610
Table des annexes.....	610
Table des documents.....	693
Table des matières.....	697

De l'Atlantique aux mers de Chine :
Rochefort port impérial au XIX^e siècle
(1793-1913)

Résumé :

Arsenal secondaire de la Royale au XIX^e siècle, Rochefort demeure pourtant, dans la continuité du siècle des Lumières, une base navale dévolue au ravitaillement des colonies. Insérée au sein du réseau des ports-arsenaux de l'État, la cité charentaise demeure un lieu de concrétisation de la politique coloniale de la France. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, son arsenal prépare ainsi des cargaisons destinées aux possessions françaises dans les Amériques, en Afrique, en Asie et dans l'océan Pacifique. S'embarquent aussi de Rochefort et des autres ports de guerre et de commerce dans le cadre de son service colonial des milliers de passagers destinés aux outre-mers : administrateurs, officiers, soldats, colons, familles et domestiques ou encore religieux et condamnés. À l'inverse, l'arsenal est également un port de retours et d'arrivées en métropole. L'ampleur de la tâche demande en conséquence une mobilisation constante. Infrastructures portuaires, navires et réseaux d'approvisionnement sont utilisés au mieux de leurs capacités, faisant de l'arsenal de Rochefort un des centres de la logistique coloniale de l'époque. L'objet de ces travaux est donc de mettre en lumière, à partir d'un corpus documentaire riche mais trop peu exploité, cette mission singulière qu'est l'apport de soutien aux colonies depuis un arsenal de rivière comme celui de Rochefort. Il s'agit aussi de voir comment rejaillissent ses activités navales et coloniales sur une ville-garnison liée au ministère de la Marine et des Colonies. Enfin, cette thèse s'attache à montrer l'importance de la logistique dans la constitution de l'empire colonial français.

Mots clés : Rochefort, arsenal, port, base, garnison, colonies, empire, logistique, administration, État

From the Atlantic Ocean to the Chinese Seas :
Rochefort imperial port in the 19th century
(1793-1913)

Summary :

Secondary arsenal of the *Royale* in the 19th century, Rochefort nevertheless remains, in the continuity of the Age of Enlightenment, a naval base devoted to supplying the colonies. Inserted within the network of ports-arsenals of the State, the city of Charente remains a place of concretization of the colonial policy of France. Until the First World War, its arsenal thus prepared cargoes intended for French possessions in the Americas, Africa, Asia and the Pacific Ocean. Thousands of passengers destined for overseas also embarked from Rochefort and other war and commercial ports as part of its colonial service : administrators, officers, soldiers, settlers, families and servants or even religious and convicts. Conversely, the arsenal is also a port for returns and arrivals in mainland France. The magnitude of the task therefore requires constant mobilization. Port infrastructure, ships and supply networks were used to the best of their abilities, making the Rochefort arsenal one of the centers of colonial logistics at the time. From a rich but too little exploited documentary corpus, the purpose of this work is therefore to highlight this singular mission of providing support to the colonies from a river arsenal like that of Rochefort. It is also a question of seeing how its naval and colonial activities reflect on a garrison town linked to the Ministry of the Navy and the Colonies. Finally, this thesis aims to show the importance of logistics in the constitution of the French colonial empire.

Keywords : Rochefort, arsenal, port, base, garrison, colonies, empire, logistics, administration, State



LIENSs
(Laboratoire LIttoral ENvironnement et Sociétés)

Bâtiment ILE, 2 rue Olympe de Gouges

17000 LA ROCHELLE

