



HAL
open science

“ Fournir du chanvre et des toiles à voiles à la marine de guerre au XVIIIe siècle. Aires d’approvisionnement, stratégies économiques et réseaux entrepreneuriaux ”

David Plouviez

► **To cite this version:**

David Plouviez. “ Fournir du chanvre et des toiles à voiles à la marine de guerre au XVIIIe siècle. Aires d’approvisionnement, stratégies économiques et réseaux entrepreneuriaux ”. *Annales de Bretagne et des pays de l’Ouest* : Anjou, Maine, Touraine, 2020, Le chanvre, histoire et techniques d’une fibre végétale (127-3), p. 79-94. 10.4000/abpo.6293 . halshs-03383749

HAL Id: halshs-03383749

<https://shs.hal.science/halshs-03383749>

Submitted on 18 Oct 2021

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.

Fournir du chanvre et des toiles à voile à la marine de guerre au XVIII^e siècle

Aires d'approvisionnement, stratégies économiques et réseaux entrepreneuriaux

David PLOUVIEZ

Maître de conférences en histoire moderne, CRHIA, université de Nantes

Matière première renouvelable, le chanvre est consommé en grande quantité par la construction navale militaire, du XVII^e siècle à la première moitié du XIX^e siècle. Troisième secteur de dépense pour la construction d'un vaisseau de 74 canons¹, après les bois et l'artillerie, l'approvisionnement en chanvre et en produits dérivés (cordages, voiles, etc.) a contraint la marine à adopter une stratégie particulière d'achat et de recrutement de ses fournisseurs. La fibre de chanvre, d'un usage courant pour la proto-industrie textile, constitue un produit phare de l'économie d'Ancien Régime et a suscité, dès le XVI^e siècle, des circuits d'échanges intenses². Si la marine apparaît d'emblée comme un consommateur parmi d'autre et si elle doit perpétuellement « jouer des coudes » pour s'imposer sur les marchés, elle se singularise par les quantités achetées et transformées au sein de ses corderies et de ses manufactures de toiles à voile ainsi que par le développement d'un discours technique spécifique au chanvre, notamment au regard de ses caractéristiques mécaniques. Ces deux éléments ont contribué à la structuration d'un *hinterland* d'approvisionnement entre la fin du XVII^e siècle et l'Empire.

1. 17 % du coût total de la construction d'un vaisseau de 74 canons est absorbé pour l'achat du chanvre et la confection des toiles et des cordages (43 % pour tous les bois et 20 % pour l'artillerie) (BOUDRIOT, Jean, *Le vaisseau de 74 canons*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 4 tomes, 1974, p. 434-436).

2. TANGUY, Jean, *Quand la toile va : l'industrie toilière bretonne du XVI^e au XVIII^e siècle*, Rennes, Édition Apogée, 1994; LESPAGNOL, André, « Des toiles bretonnes aux toiles « Bretagnes ». Conditions et facteurs d'émergence d'un « produit-phare » sur les marchés ibériques », in *Échanges et cultures textiles dans l'Europe pré-industrielle*, in BOTTIN, Jacques et PELLEGRIN, Nicole éd., *Revue du Nord*, hors-série n° 12, 1996, p. 179-192; BOTTIN, Jacques, « Les toiles en France au début de l'époque moderne : production de masse et marché mondial », in BERGERON, Louis et BOURDELAI, Patrice, *La France n'est-elle pas douée pour l'industrie ?*, Paris, 1998, p. 53-78.

Si le chanvre du Nord est toujours plébiscité pour ses qualités mécaniques, les contraintes économique, politique et diplomatique imposées à la France ont conduit la marine à développer une complémentarité entre des fibres d'origine étrangère et d'autres issues des terroirs du royaume. Reconstituer les achats est une première étape pour tenter de dessiner la géographie de préemption du chanvre. Si celle-ci est le résultat des qualités intrinsèques de la matière première disponible, elle est également largement conditionnée par la stratégie économique mise en œuvre par la marine tout autant que par la disponibilité d'entrepreneurs aptes à réaliser un approvisionnement difficile. En effet, ce secteur hautement concurrentiel a contraint l'administration à déployer son personnel (commissaires de la marine, subdélégués des intendants, etc.) partout dans les provinces pour se tenir informé des récoltes à venir et de la conjoncture tarifaire. Mais cette veille, pour avoir une chance d'être utile, devait s'appuyer sur des agents économiques rompus à ce type d'approvisionnement.

Évaluer les besoins et retracer les achats

De prime abord, il semble relativement aisé d'établir les besoins en chanvre de la marine française depuis les travaux de Jean Boudriot, Martine Acerra et Sylviane Llinares³. Leurs descriptions de l'architecture des vaisseaux et frégates et le dénombrement des unités effectivement construites par les arsenaux permettent de calculer les quantités de chanvre nécessaires à l'élaboration des voiles et des cordages. Jean Boudriot compte 200 000 livres en poids de câbles, grelins et cordages ainsi que 18 500 aunes de voiles pour l'équipement d'un vaisseau de 74 canons⁴. À partir de telles données, il est tentant d'extrapoler sur la consommation réelle de la marine française. En réalité, rien n'est plus complexe car les volumes de chanvre achetés sont nettement supérieurs à ceux réellement utilisés. Entre la réception de la fibre dans les magasins et le produit fini, il y a une quantité importante, mais difficilement quantifiable, de chanvre qui est purement et simplement jeté. De la forêt à la charpente du navire, on estime que 50 % des bois coupés terminent en déchet. Jean Boudriot regrettait de ne pouvoir établir ce qu'il a appelé une « comptabilité du rejet » pour le bois, un constat que l'on peut prolonger dans le cas du chanvre⁵. Entre des fibres jugées peu aptes à entrer dans la conception des voiles et des cordages et la transformation proprement dite, on peut envisager d'importants déchets.

3. BOUDRIOT, Jean, *Le vaisseau de 74 canons...*, op. cit. ; *Les vaisseaux de 74 à 120 canons : étude historique, 1650-1850*, Paris, Ancre, 1995 ; *La frégate : étude historique, 1650-1850*, Paris, Ancre, 1992 ; ACERRA, Martine, *Roche fort et la construction navale française, 1661-1815*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993 ; LLINARES, Sylviane, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

4. BOUDRIOT, Jean, *Le vaisseau de 74 canons...*, op. cit., p. 268.

5. BOUDRIOT, Jean, « Propos sur les bois de marine sous l'Ancien Régime », *Neptunia*, Paris, n° 182, p. 12-18.

En 1777, à la corderie du Havre, le commissaire de la marine estime qu'il faut injecter 28200 quintaux de fils de chanvre pour obtenir à peine 20000 quintaux de cordage de premier brin⁶. Il apparaît que la fabrication des voiles est plus rentable, mais ce constat ne peut être qu'une impression *a posteriori* qui ne repose sur aucune base statistique fiable. D'une façon générale, plus le chanvre est travaillé, plus la production de déchets est importante. Or, pour la fabrication des cordages et des voiles de navires de guerre, le soin apporté à la préparation de la matière première par les espadeurs et les peigneurs atteint des sommets. 5 à 7 % du chanvre traité par les premiers terminent au rebut tandis que les seconds peuvent éliminer 15 à 20 % de ce qui reste⁷.

Si la mise en œuvre détermine la proportion des déchets, celle-ci est également fonction de la qualité intrinsèque de la matière première. Tous les chanvres que reçoit la marine ne se valent pas car le terroir d'origine influe sur le produit final. Auteur d'un *Traité de la fabrique des manœuvres des vaisseaux*⁸, le savant Duhamel du Monceau apporte un classement qualitatif des différents chanvres livrés dans les arsenaux, restitué dans le tableau 1.

Tableau 1 – Qualité des chanvres reçus par la marine au XVIII^e siècle⁹

Auvergne	Trop court et trop de déchets
Bretagne Nord	Bon pour les cordages ; trop grossier pour du fil à voile
Normandie	Qualité moyenne
Champagne	Bonne qualité
Europe du Nord	Les plus fins et les plus doux (Riga, Bergues, Königsberg)
Bordeaux-Agen	Bonne qualité mais long
Piémont	Beaucoup trop long
Dauphiné	Qualité moyenne
Bourgogne	Chanvre rude et trop long
Forez	Trop court et déchets

D'un point de vue global, un chanvre de mauvaise qualité ne donnait que 50 à 60 % de premier brin, le seul utilisable pour réaliser des cordages de qualité, contre 75 à 80 % pour des fibres issues d'une plante ayant poussé

6. Arch. nat., Marine, B/3/635, f° 350 (8 septembre 1777).

7. « Plus on affine le chanvre, plus on fait de déchet, mais aussi plus les cordes fabriquées sont résistantes. Tout l'art du cordier est d'obtenir que ce que l'on gagne sur la force des cordages soit supérieur à ce que l'on perd sur la matière » (GAY, Jacques, *La fabrication des cordages au XVIII^e siècle*, Jonzac, Publications de l'Université Francophone d'Été, 1987, p. 13).

8. DUHAMEL DU MONCEAU, Henri Louis, *Traité de la fabrique des Manœuvres pour les vaisseaux, ou l'art de la corderie perfectionné*, Paris, Desaint, 1747, in-4°, xxxvi-572 p.

9. GAY, Jacques, *La fabrication des cordages...*, *op. cit.*, p. 10.

en Europe du Nord, la région réputée pour disposer des meilleurs terroirs et le théâtre d'une concurrence intense de toutes les puissances navales à l'époque moderne.

Tableau 2 – Estimation de la rentabilité du chanvre utilisé dans les arsenaux français au XVIII^e siècle (en %)¹⁰

	Chanvre médiocre	Chanvre excellent
1 ^{er} brin	59 %	76 %
2 ^e brin	22 %	14 %
étoupe	9 %	4 %
déchet	10 %	6 %

Le tableau dressé par Duhamel du Monceau demande sans doute à être nuancé au cours du siècle : même dans des provinces connues pour donner des chanvres médiocres, il y a une élévation incontestable de la qualité que traduit la baisse des rebuts effectués au moment de la réception des cargaisons dans les arsenaux. Il s'agit de données partielles mais elles illustrent ce mouvement qualitatif. Un mémoire de 1726 indique des proportions rejetées de l'ordre de 4 % pour le Nord et 13 % pour la Champagne. L'analyse de quelques documents épars mentionnant le résultat des visites par les autorités portuaires permet de prendre la mesure de la diminution des rebuts : pour le Nord, l'après-guerre de Succession d'Autriche montre que les cargaisons sont reçues presque intégralement, tandis que pour les chanvres français la proportion de déchets se situe entre 6 et 8 % en moyenne. Globalement, il semble y avoir un lissage par le haut de la qualité pour l'ensemble des zones d'approvisionnement, à l'exception peut-être des fibres italiennes dont les écarts sont grands d'une livraison à une autre¹¹. Toutefois, il convient d'être particulièrement prudent avec ces données. La baisse des rebuts n'est pas nécessairement synonyme d'augmentation générale de la qualité. S'il s'agit d'un indice à prendre en compte, il ne faut pas exclure la possibilité d'une adaptation de la marine aux contraintes de ses *hinterland*. Faute de mieux, l'inspection des cargaisons n'aurait écarté que des matières premières inutilisables en acceptant des fibres qui n'auraient peut-être pas été reçues quelques années plus tôt.

La même prudence s'impose pour l'interprétation de la géographie économique des achats de chanvre. En effet, l'évaluation des ponctions réa-

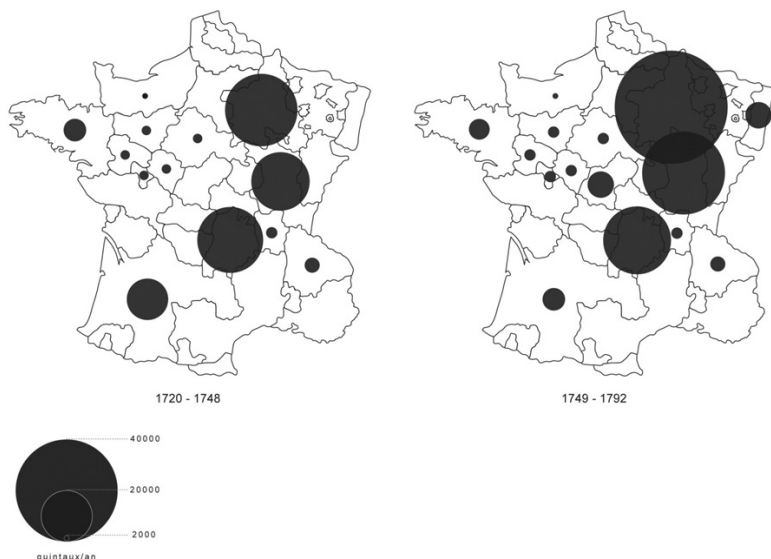
10. *Ibid.*, p. 10.

11. La proportion de déchets en fonction de l'origine des chanvres pour l'ensemble du XVIII^e siècle est la suivante : Nord : entre 0,45 % et 7 % de déchet (2,95 % en moyenne); France : entre 1 % et 13 % de déchet (5,8 % en moyenne); Italie : entre 2 % et 39 % de déchet (6 % en moyenne). Pour les détails de la méthodologie de l'évaluation et la liste des pièces justificatives, voir notre thèse : PLOUVIEZ, David, *La marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, rivages des Xantons, 2014, p. 268-271.

lisées sur telle ou telle province ne traduit pas immédiatement les usages de la marine. Malgré des achats importants en France, le chanvre du Nord reste celui qui est privilégié pour fabriquer les cordages stratégiques et les voiles qui subissent les efforts mécaniques les plus importants. L'évaluation que nous proposons est globale : elle concerne tous les besoins de la marine, ceux destinés aux unités combattantes comme ceux nécessaires aux navires secondaires. Par ailleurs, ces achats doivent être pondérés avec les éléments évoqués précédemment quant à la transformation et la qualité intrinsèque des différents chanvres.

D'emblée, il faut insister sur l'irrégularité des réceptions, répondant aux programmes de construction. Dans les années 1720 et 1730, période de reconstruction lente du potentiel guerrier, les commandes sont modestes. La consommation de l'arsenal de Rochefort s'élève rarement à plus de 6000 quintaux par an mais atteint 16000 quintaux en 1745, en pleine guerre de Succession d'Autriche. Brest et Toulon ont des besoins compris entre 18000 et 30000 quintaux pendant les conflits. La guerre d'Indépendance américaine fait s'envoler les normes de l'approvisionnement de chaque port. Ainsi, pour la seule année 1783, les états de distribution de matières premières envisagent la livraison de pas moins de 35000 quintaux pour l'arsenal de Toulon.

Figure 1 – Géographie de l'approvisionnement en chanvre français pour la marine au XVIII^e siècle¹²

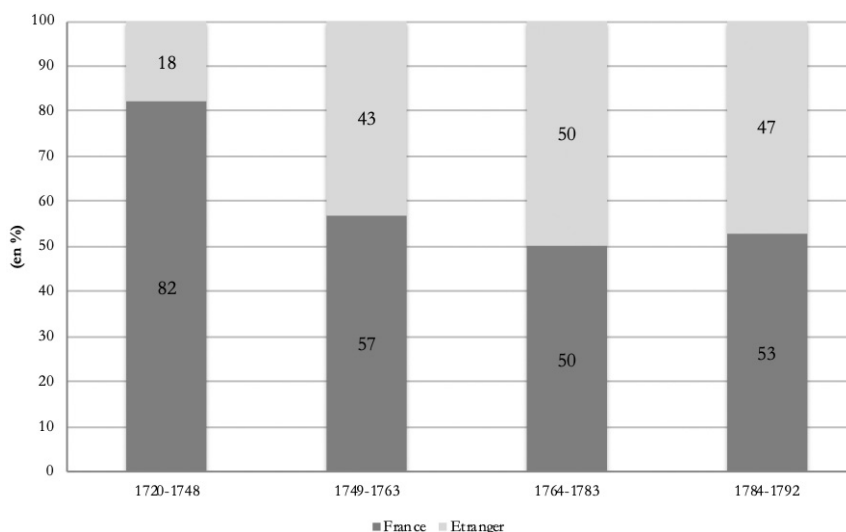


12. *Ibid.*, p. 282.

Malgré ces écarts d'une année à l'autre, l'*hinterland* d'approvisionnement se stabilise rapidement au XVIII^e siècle. À l'intérieur du royaume, la Bourgogne, la Champagne et l'Auvergne contribuent le plus à l'effort de guerre en fournissant plus de 20 000 quintaux de chanvre chaque année entre 1723 et 1792 (cf. figure 1). Néanmoins, la lecture des données concernant les autres parties du royaume peut être trompeuse. De prime abord, il apparaît que la Bretagne, l'Anjou, le Maine, l'Agenois ou encore le Dauphiné sont de piètres contributeurs. Mais les données rassemblées ne concernent que le chanvre acheté directement par les arsenaux. Or, ces dernières provinces abritent des corderies et des manufactures de toiles à voile qui alimentent les arsenaux en produits finis ou semi-finis. Faute de disposer d'une comptabilité pour tous ces établissements, il est impossible d'avancer des données précises quant à leur consommation en chanvre. Dans la mesure du possible, la marine a puisé prioritairement dans les provinces qui ne possédaient pas d'infrastructures stratégiques afin de ne pas empêcher leur fonctionnement.

La part que prend l'étranger dans l'approvisionnement des arsenaux français se stabilise également rapidement, à la faveur de la guerre de Succession d'Autriche, représentant près de 50 % des volumes reçus (cf. figure 2). Le chanvre russe représente l'essentiel des commandes étrangères si l'on retire les 10-15 % de matière première italienne que reçoit Toulon.

Figure 2 – Origine du chanvre consommé dans les arsenaux français 1723-1792 (en %) (synthèse des graphiques 22-25, dans PLOUVIEZ, David, La marine française et ses réseaux..., op. cit., p. 277)



Les contraintes économiques et juridiques d'un approvisionnement stratégique

Toutefois, l'évaluation des besoins de la marine et la cartographie des régions pourvoyeuses ne doivent pas cacher les deux difficultés inhérentes à cet approvisionnement stratégique : s'assurer la priorité de la production de chanvre nationale tout en s'insérant au mieux sur les marchés étrangers et tenter de contenir les prix de cette matière première à des niveaux raisonnables.

Les achats étrangers n'ont pas été une sinécure pour la marine française ou ses partenaires économiques. En Europe du Nord, la France a des difficultés à obtenir des livraisons régulières, autant en résineux qu'en chanvre. Le marché de ces deux matières est verrouillé par la Russie qui a des accords commerciaux avec l'Angleterre¹³. De nombreux travaux ont montré à la fois l'incapacité diplomatique de la France à s'affirmer dans cet espace autant que le manque d'entrain des acteurs économiques à faire flotter le pavillon français en Baltique¹⁴. Les archives de la marine regorgent de courriers d'intendants déplorant le retard des arrivées de chanvre russe, particulièrement au moment des guerres. Néanmoins, il faut souligner que les procès-verbaux de visite sur l'ensemble du siècle laissent apparaître une régularité de la qualité des matières premières baltes arrivées dans les arsenaux. C'est une différence majeure avec les mâts issus des mêmes régions. Matière première agricole, et donc renouvelable, le chanvre ne subit que des contraintes économiques et évite les problèmes liés à l'éloignement des ressources. Toutes ces difficultés sont moins prégnantes dans le cas de l'Italie où le marché des *naval stores* est moins concurrentiel. En dehors de l'Espagne et de son arsenal de Carthagène¹⁵, de Malte et des marines italiennes, Toulon a moins de peine à subvenir à ses besoins même s'il doit batailler pour obtenir des tarifs raisonnables.

Mais si les achats à l'étranger se heurtent à des contraintes multiples, la marine a dû également défendre perpétuellement sa position sur le marché national face aux acheteurs concurrents. Si le bois de construction bénéficie d'un cadre juridique destiné à assurer la préférence à la marine dans les exploitations forestières du royaume, il n'existe rien de comparable

13. Le tarif douanier russe de 1724 malmena les intérêts français dans cet espace autant que les deux traités commerciaux successifs signés avec l'Angleterre en 1734 et 1766. Voir HELLIE, Richard, « Le commerce franco-russe dans la seconde partie du XVIII^e siècle (1740-1810) », in POUSSOU, Jean-Pierre, MEZIN, Anne, PERRET-GENTIL, Yves (dir.), *L'influence française au XVIII^e siècle*, Paris, Institut d'étude slaves – PUPS, 2004, p. 80 ; ÅSTROM S.-E., "Britain's Timber Imports from the Baltic, 1775-1830", *Scandinavian Economic History Review*, 37, 1-1989, p. 57-71.

14. POURCHASSE, Patrick, *Le commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006.

15. En dehors de son approvisionnement régional avec la Catalogne, Carthagène, comme Toulon, achetait son chanvre sur les marchés d'Ancone, Bologne et Ferrare (PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, Maria-Teresa, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 1992, p. 135-143).

pour le chanvre. Consommateur au même titre que d'autres industries, la marine doit être la première à saisir les marchandises en espérant les trouver à un rapport qualité-prix optimal. Le 24 avril 1714, le conseil du Roi rend un arrêt interdisant la sortie du chanvre de France, arrêt qui est régulièrement rappelé dans les provinces tout au long du siècle. Or, les particuliers n'avaient aucun intérêt à vendre le fruit d'une année de travail à un acheteur aussi retors que la marine. Les pouvoirs publics doivent donc lutter contre des fraudes nombreuses. En 1726, le commissaire Tassin de Rochefort se rend en Auvergne pour un approvisionnement et l'intendant de la province prévient le ministre que toutes les dispositions ont été prises pour faciliter la collecte :

Le sieur Tassin, commissaire de la Marine, est arrivé dans cette province pour faire l'achat de 130 milliers de chanvre que vous luy avez ordonné, j'ay rendu l'ordonnance que vous trouverez cy jointe par laquelle j'ay défendu la sortie des chanvres de la province jusqu'à ce que son achat soit fait et j'ay fixé le prix à 13 [livres] le cent pesant qui m'a paru un prix raisonnable¹⁶ [...]

La correspondance des intendants d'Auvergne montre toutes les difficultés à conserver une matière première très demandée. En 1733, l'intendant Trudaine presse Maurepas de lui indiquer la quantité de chanvre qu'il souhaite prélever afin de prendre les dispositions législatives en conséquence¹⁷. Cet approvisionnement s'apparente à une course de vitesse où la marine a intérêt à être la première. Profitant d'une baisse de la vigilance des autorités locales, les producteurs sont prompts à faire sortir leur récolte hors de la province :

Le Sieur Violette qui est chargé de fournir au port de Rochefort 6000 quintaux de chanvres d'Auvergne me représente que la facilité qu'ont les particuliers qui font le commerce de cette marchandise d'en faire sortir a dos de mulet ou autrement par les doüanes de Vichy et de Moulins, l'empesche de rassembler la quantité de chanvre dont la fourniture luy a été ordonnée. Comme il est important pour le service de la marine que ces abus ne soit point continué afin de faciliter au Sieur Violette ses achats de chanvres je vous prie de vouloir bien rendre une ordonnance pour deffendre le service de cette marchandise par les doüanes de Moulins et de Vichy, jusqu'à ce que cet Entrepreneur se soit assuré de la quantité de chanvres qu'il doit livrer au port de Rochefort et de donner vos ordres en conséquence aux Receveurs des traittes¹⁸.

16. Arch. nat., Marine, B/3/319, f° 83, l'intendant de Clermont-Ferrand, de Granville, à Maurepas (19 décembre 1726).

17. « Monsieur, Si vous songez a faire cette année une acquisition de chanvre du crû de cette province, je crois que voicy le Temps le plus propre pour faire un marché avantageux, l'année dernière il fut conclu trop tard pour que l'Entrepreneur eut le temps de prendre toutes des mesures, je crois cependant que vous avez été content de la fourniture qu'il vous a faite et je pense que l'on pourra faire cette année un Traitté encore plus avantageux en s'y prenant de meilleure heure. ». Arch. nat. Marine, B/3/361, f° 255, l'intendant d'Auvergne, Trudaine, à Maurepas (19 août 1733).

18. Arch. nat., Marine, B/3/405, f° 7 (15 janvier 1741).

Au moment des guerres ou en cas de mauvaises récoltes, les autorités d'Ancien Régime multiplient l'envoi de représentants dans les provinces pour sillonner les marchés et acheter tout ce qui reste¹⁹. Durant la période révolutionnaire, un seuil est franchi avec l'usage de la réquisition. En 1794, sur proposition du directeur de la manufacture de toiles à voile d'Agen, le Comité de Salut Public décrète la réquisition du chanvre de la région agenoise :

Je pense donc qu'il seroit à propos d'obtenir par la voie de la réquisition les fils filés & préparés, que j'obtenois autrefois dans les campagnes qui depuis la loi du maximum ne se présentent plus dans nos marchés, par la raison que plusieurs acquéreurs y mettent par dessous main, des prix beaucoup plus élevés que ceux qui sont autorisés par les lois²⁰.

Faute d'un arsenal législatif permettant d'éviter toutes les fraudes, l'intendant déploie dans la province qu'il administre, en collaboration avec le personnel de la marine, une veille permanente. L'arme la plus efficace est alors l'information. Surveiller les récoltes à venir, prévoir les volumes produits, s'enquérir de l'état du marché, autant d'outils qui s'affinent au cours du XVIII^e siècle. Une intelligence économique se développe pour tenter de faire de la marine un client averti et réactif. À l'échelle du siècle, et en dépassant les cas de fraudes recensés précédemment, il faut reconnaître que cette stratégie a plutôt porté ses fruits quant aux volumes commandés. Il n'y a pas de rupture d'approvisionnement et les quantités exigées par chacun des arsenaux arrivent sans trop de difficultés. En revanche, malgré tous les efforts déployés dans les provinces, la compression des prix a échoué. Cet échec est davantage le résultat de la concurrence que se livrent tous les usagers du chanvre que de l'incurie du réseau d'information économique mis en place par la marine. Car, entre les intendances des provinces, les ports et Versailles, les échanges de renseignements ont été

19. « Le quintal pesant de chanvre vaut ordinairement en temps de paix, environ 30 livres, un peu plus, ou un peu moins, suivant l'abondance ou la rareté de la récolte; en temps de guerre par mer comme a présent, il vaut 40 livres le quintal et même un peu plus, lorsqu'on choisit le plus beau [...] La Marine marchande n'en tire pas beaucoup a présent, et il en est toujours de même lorsqu'on est en guerre par mer, parce qu'alors le commerce maritime languit, ou du moins ne fleurit pas; les négociants équipent, et envoient beaucoup moins de vaisseaux, dans la crainte qu'ils ne soient pris, et ne pouvant les faire partir que sous escorte; mais c'est la Marine Royale, qui en temps de guerre tire beaucoup de chanvre pour ses fournitures, soit en voiles, soit en cordages [...] depuis trois a quatre ans que la Marine Royale consomme beaucoup de chanvre, et qu'ils ont augmenté de valeur d'environ un quart et plus, seme-t-on et recolte-t-on beaucoup plus de chanvres dans ce pays-cy; en temps de paix, la diminution de son prix fait aussy diminuer cette culture, qui exige plus d'engrais qui sont chers, et qui éprouve des inconviens dans ses récoltes par la sécheresse ordinaire des étés. » (Arch. dép. d'Indre-et-Loire, C 82 (23 novembre 1781), lettre de La Marsaulaye, subdélégué d'Angers, citée dans PLOUVIEZ, David, « Logistique des réseaux d'approvisionnement des marines de guerre française et anglaise à la fin du XVIII^e siècle », in CHALINE, Olivier (dir.), *Marines de la guerre d'Indépendance*, Paris, PUPS, 2013, p. 207-224).

20. GRANAT, Olivier, *La manufacture de toiles à voiles d'Agen*, Agen, Imprimerie moderne, 1902, p. 44.

intenses. La marine est informée en permanence de l'état du marché, rien ne lui échappe dans ce domaine. Sachant interpréter les signes avant-coueurs d'une augmentation des prix, de l'abondance ou de la cherté d'une récolte, les intendants et leur personnel font preuve d'une incontestable réactivité. L'information économique est transmise au secrétariat d'État à la marine qui l'analyse et agit selon les circonstances en envoyant sur place un homme capable d'évaluer à son tour l'opportunité d'un ramassage du chanvre et de donner l'ordre à un entrepreneur de l'acheter. Les bureaux versaillais et les intendances portuaires croulent sous une masse documentaire, souvent statistique, qui présente régulièrement l'état des marchés.

Mais les pouvoirs publics n'ont jamais pu faire pression de quelque manière que ce soit sur les prix pour limiter les augmentations conjoncturelles. Les conflits sont l'occasion d'une envolée des tarifs qui ne reviennent jamais à leur niveau initial au moment du retour de la paix.

Tableau 3 – Évolution du prix du chanvre en période de guerre au XVIII^e siècle (en livres tournois)²¹ (PLOUMIEZ, David, *La marine française et ses réseaux...*, op. cit., p. 272)

	Prix moyen avant le conflit (lt.)	Prix maximum atteint pendant le conflit (lt.)	Prix moyen après le conflit (lt.)
Guerre de Succession d'Autriche (1740-1748)	21	33	26
Guerre de Sept Ans (1756-1763)	27	31	28
Guerre d'Indépendance américaine (1776-1783)	29,5	44	32,5
Guerres révolutionnaires (à partir de 1792)	36	54	—

Les variations consécutives aux conditions saisonnières plongent toujours les services de la marine dans la même expectative. Une année de mauvaise récolte a des conséquences évidentes sur le niveau des prix. À Lorient, en 1786, on ne peut que constater les effets des conditions météorologiques sur les volumes et les prix du chanvre :

[...] Il n'y a point de chanvre actuellement dans le territoire de Lannion et Tréguier. Les derniers ont été vendus dans le pays 30 à 31 livres le quintal. On ne pourra s'en procurer que vers le mois d'octobre après la récolte à laquelle il est bien à craindre que la sécheresse qui se fait sentir depuis longtemps ne nuise beaucoup, c'est le plus souvent les conditions de guerre qui ruinent les tentatives de l'État de maintenir des prix d'achat raisonnables²².

21. La moyenne des prix payés par la marine avant et après un conflit a été réalisée sur trois années. Par ailleurs, il faut indiquer que ces moyennes ont été réalisées sur les chanvres étrangers et français.

22. Arch. nat., Marine, B/3/771, f^o 173 (1^{er} juillet 1786).

Les profils socio-professionnels des fournisseurs de chanvre et de toiles

Tous ces éléments énoncés, il reste que la logistique d'achat du chanvre ou de fabrication des toiles revient le plus souvent à des fournisseurs recrutés par la marine. Au XVIII^e siècle, les arsenaux s'occupent très peu de manière directe de leur approvisionnement. Quelques campagnes ont lieu par « économie », notamment en Auvergne, mais il s'agit d'un mode d'achat qui tend à disparaître au profit d'une délégation de service à des acteurs économiques extérieurs. La spécificité de la collecte de cette fibre ou du tissage des toiles à voile détermine le profil socio-professionnel des hommes qui en prennent la charge. Pour le rassemblement du chanvre brut destiné à alimenter les ateliers de la marine, il faut disposer d'hommes capables de mettre en branle une logistique bien huilée non seulement pour faire face rapidement aux cas de fraude évoqués précédemment mais également parce qu'il est nécessaire de couvrir de vastes espaces, de sillonner les marchés et les foires. Ici, le fournisseur de la marine doit disposer d'un personnel, de relais ou de *go between* dans les provinces, capables de réaliser pour lui une intermédiation commerciale avec les vendeurs. Ce qui est déjà difficile dans les limites du royaume de France prend une ampleur énorme lorsqu'il s'agit de se projeter en Baltique et en Italie où la nécessité d'intégrer un réseau marchand ou négociant idoine est encore plus crucial. Pour les manufactures de toiles à voile, il faut acheter ou construire un espace de travail, entretenir des ouvriers, se doter des machines et établir un réseau de collecte de la matière première et de sous-traitance pour la réalisation des pièces de toile. Ce n'est pas tant le rassemblement des capitaux qui pose problème ici que la nécessité de disposer d'hommes ayant des compétences entrepreneuriales reconnues.

Si tous ces facteurs structurels ont un impact sur le profil des hommes qui se chargent de ces approvisionnements, il faut encore y ajouter le poids et la pression des besoins de la marine comme éléments déterminants. Ceux-ci ont évolué et avec eux la physionomie des acteurs économiques. Fournir un État qui lance à peine deux unités en moyenne par an entre 1710 et la guerre de Succession d'Autriche contre huit au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle n'a pas les mêmes conséquences sur le volume des commandes de chanvre et de toiles. Si l'on pense immédiatement à la logistique d'approvisionnement qui se complexifie d'autant et contraint les fournisseurs à des investissements plus importants, il faut aussi se représenter les gains potentiels que représentent les marchés militaires pour ces derniers. Ces deux éléments indissociables aboutissent à la création de structures commerciales aux ramifications de plus en plus complexes.

Pour autant, les marchés militaires présentent une série de caractéristiques sociales que les spécificités du chanvre et des toiles ne remettent pas en cause. Comme pour toutes les matières premières ou ouvrées, cet approvisionnement est dominé par le monde des officiers de finance et de judicature. Sous cette dénomination, ce sont des hommes aux origines

diverses qui se côtoient : marchands et négociants décidés à faire des affaires avec le roi et passant par la « savonnette à vilain » pour intégrer un monde que leur condition de roturier leur interdisait ou noblesse de robe déjà bien installée et volontaire pour prendre part aux lucratives commandes militaires de l'État²³. Dans le cas du chanvre ou des toiles, le « stock » des fournisseurs étant relativement limité, la reconstitution de quelques parcours individuels permet de dégager des éléments permettant une appréciation globale du groupe.

La famille Vallet, originaire de Saintonge, illustre, au cours de la première moitié du XVIII^e siècle, ce profil d'entrepreneurs investis dans l'approvisionnement en chanvre et en toiles. Installée à Marennes pour la branche Vallet de la Touche et à Royan pour les Vallet de Salignac, ces hommes bâtirent leur fortune sur le commerce du sel dans le grand Ouest²⁴. Trois générations se succèdent avec Pierre Vallet, ses deux fils Pierre Vallet de Salignac et Nicolas Vallet et, enfin, Pierre Armand. Cumulant leurs affaires sur le sel avec des fonctions curiales²⁵, ils enchaînent avec les marchés avec la marine à partir de 1727 et jusqu'au début des années 1740. Bien que de nombreux contrats concernent des matières premières baltes²⁶, on constate une nette spécialisation dans l'approvisionnement en chanvre²⁷ tandis que

23. Pour un panorama des acteurs économiques impliqués dans les marchés militaires, nous renvoyons à deux de nos textes : PLOUVIEZ, David, "The French Navy and War Entrepreneurs: Identity, Business Relations, Conflicts and Cooperation in the Eighteenth Century", in TORRES-SANCHEZ, Rafael, T'HART, Marjolein et PEPLIN, Brandon (dir.), *Business of War, Business History*, vol. 60, 2017, p. 41-56 ; « Privilèges et économie de la guerre : la construction du réseau d'entreprises militaires au XVIII^e siècle », in GARNER, Guillaume (dir.), *Die Ökonomie des Privilegs Westeuropa 16.-19. Jahrhundert/L'économie du privilège, Europe occidentale XVI^e-XIX^e siècles*, Frankfurt-sur-le-Main, Vittorio Klostermann, Studien Zu Policey, Kriminalitätsgeschichte und Konfliktregulierung, 2016, p. 257-278.

24. DELAFOSSE, Marcel, LAVEAU, Claude, *Le commerce du sel de Brouage aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, Cahiers des Annales, Armand Colin, 1960.

25. En dehors des activités de négoce, le catalogue des fonctions exercées par la famille Vallet est caractéristique des lignages investis dans les marchés militaires et manieurs d'argent en général. Ainsi, Pierre Vallet, son fils et son petit-fils ont tous été secrétaire du Roi de la grande chancellerie de France (cf. FAVRE-LEJEUNE, Christine, *Les secrétaires du Roi de la grande chancellerie de France. Dictionnaire biographique et généalogique (1672-1789)*, Paris, SEDOPOLS, 1986). Localement, Pierre Vallet et Nicolas Vallet furent greffier de la juridiction consulaire de Saintes tandis que le fils de ce dernier, Pierre Armand occupe des fonctions encore plus importantes en étant successivement receveur général des finances des Trois Évêchés puis trésorier général de l'hôtel de ville de Paris entre 1785 et 1793. De son côté, Pierre Vallet de Salignac n'est pas en reste puisqu'il devient contrôleur ordinaire des guerres en 1737 tout en étant receveur des droits levés sur les sels pour le prince de Conti. Intérêts dans le négoce, fonctions curiales locales et nationales et appartenance à la noblesse par une charge aussi classique que celle de secrétaire du roi, des traits communs à tous les détenteurs de marchés militaires d'importance.

26. Arch. nat., Minutier central. Étude xcvi-289 (27 octobre 1727).

27. Le contrat de 1729 est le premier à faire figurer des quantités importantes de chanvre, signe probant de l'investissement de cette famille dans l'approvisionnement de cette matière première mais également dans le tissage des toiles comme le montre la reprise de la manufacture de Brest l'année suivante. Arch. nat. Minutier central. Étude xcvi-297 (9 décembre 1729).

la famille prend le contrôle de la manufacture des toiles de Pontaniou à Brest en 1730²⁸. L'analyse des actes notariés successifs permet de dessiner les ressorts des marchés des Vallet. Pour l'essentiel, il s'agit d'une affaire familiale, rassemblant Pierre Vallet, ses fils et son gendre, Claude Pierre Testu. Un mystérieux La Chauvene, qui n'a pu être identifié, apparaît sur l'un des marchés signés avec la marine mais ceci ne remet pas en cause le fait qu'il s'agit d'un commerce reposant sur les fonds propres de la famille. Jusqu'au début des années 1740, les Vallet s'autofinancent et n'ouvrent pas leurs marchés à des acteurs économiques extérieurs. Le capital nécessaire aux entreprises militaires nécessite souvent peu d'intervenants au cours des années 1720-1740. C'est le cas de la manufacture de toiles à voile de Toulon tenue par Pierre Portalis et Louis Leguier, deux hommes impliqués dans des affaires de négoce en Méditerranée²⁹. Toutefois, cette autonomie n'implique pas une absence de liens avec d'autres négociants. La maison Dufour et C^{ie} de Troyes, qui s'occupe de l'approvisionnement en chanvre de Bourgogne et de Champagne pour les arsenaux du Ponant entre les années 1720 et la guerre de Sept Ans, possède des ramifications dans la banque protestante, un gage pour bénéficier d'un entregent profitable à l'entreprise ou s'appuyer sur des leviers financiers en cas de difficultés³⁰.

L'augmentation des besoins de la marine à partir des années 1750 ne change guère le profil des entrepreneurs mais modifie substantiellement la physiologie des entreprises, notamment en ce qui concerne la constitution du capital. La bourgeoisie urbaine et le monde des officiers de finance ou de justice sont toujours dominants. Le fondateur de la manufacture des toiles à voile d'Angers, Pierre Deshayes, manufacturier originaire de Saumur, est remarqué pour ses qualités entrepreneuriales. Dans un autre registre, Jean-Charles Dujardin de Ruzé, chargé de l'approvisionnement en chanvre balte et français à partir de 1769, est un homme issu du monde parlementaire³¹. En apparence, rien ne semble très différent du demi-siècle précédent si ce n'est la base capitaliste sur laquelle reposent manufactures et entreprises d'approvisionnement.

L'augmentation des volumes suscite une convoitise nouvelle, d'autant mieux acceptée par l'État que ses marchés exigent d'importants investissements de départ. L'approvisionnement en chanvre ou la construction d'une manufacture de toiles à voile drainent désormais les capitaux de

28. Arch. nat., Minutier central. Étude xcvi-300, 301 et 321 (15 septembre 1730, 28 octobre 1730, 9 septembre 1735).

29. CARRIÈRE, Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, p. 590, 820.

30. LÜTHY, Herbert, *La banque protestante de la Révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution*, tome 2, *De la banque aux finances (1730-1794)*, Paris, SEVPEN, 1961, p. 66-69, 83, 225, 252, 333 ; GAYOT, Gérard, « La main invisible qui guidait les marchands aux foires de Leipzig : enquête sur un haut lieu de la réalisation des bénéfices, 1750-1830 », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, Paris, n° 48, 2/3, avril-septembre 2001, p. 77-78.

31. CORRE, Olivier, PLOUVIEZ, David, « Jean-Charles Dujardin de Ruzé. Affairiste et entrepreneur général de la Marine française », *Histoire, Économie et Société*, n° 3, 2015, p. 377-391

nombreux hommes issus en majorité de la noblesse d'affaires, pour l'essentiel parisienne. La mise de fonds initiale est sans commune mesure avec ce que réclament les grands ensembles sidérurgiques contemporains, mais les principes de construction sont identiques³². Le capital nécessaire pour poursuivre une activité en rapport avec le chanvre ou les toiles à voile nécessite une large ouverture. Si Pierre Deshayes est l'entrepreneur de la manufacture de toiles à voile d'Angers et le véritable maître d'œuvre de la production, il n'en tient pas les leviers financiers. L'acte de société contracté le 31 juillet 1751 montre qu'une part énorme du capital investi provient de financiers angevins et parisiens³³. Signe complémentaire d'un glissement progressif du centre de gravité des provinces du royaume au monde des affaires parisien, de nombreux personnages à la tête d'offices aussi stratégiques que prestigieux financent les manufactures militaires. Après maintes péripéties, le trésorier de la marine Baudard de Saint-James acquiert le pôle toilier d'Angers en 1778 en mettant sous sa coupe les deux manufactures jusque-là concurrentes³⁴. Bien que bénéficiant de relais marchands et négociants répartis dans toute l'Europe, la société Dujardin et C^{ie} est nettement parisienne. Tous ses commanditaires sont établis dans la capitale et propriétaires d'offices leur permettant d'être à l'écoute des besoins militaires de la monarchie. Ainsi, trois des huit associés dans la compagnie fondée en 1769 sont désignés conseillers du Roi et contrôleurs des rentes de l'Hôtel de Ville, une institution majeure pour le financement de la guerre sous l'Ancien Régime³⁵. Longtemps, on a cru que les entrepreneurs du secteur textile n'avaient pas bénéficié d'investisseurs importants, baignés dans le monde de la finance³⁶. Ce constat doit être sérieusement nuancé lorsque les matières premières sont destinées à alimenter les arsenaux. Encore une fois, si les ordres de grandeur sont sans commune mesure avec ceux observés pour les fonderies de canons ou les manufactures d'armes portatives de la même époque, les besoins nouveaux qui apparaissent au cours de la guerre de Succession d'Autriche conduisent aussi à une transformation de la composition du capital des entreprises et manufactures liées au chanvre et contraignent à une multiplication des acteurs responsables des investissements.



32. Si l'on se borne à observer l'outil productif, les écarts sont phénoménaux entre les manufactures de toiles à voile et les fonderies de canons. Avec 130 métiers à tisser le chanvre en 1757 pour la manufacture d'Angers à l'unité, le coût des machines représente 6500 livres. Des données très éloignées des deux millions nécessaires à l'édification d'Indret par exemple.

33. Arch. nat., Minutier central. Étude LIV-10 (30 juillet 1751).

34. PLOUVIEZ, David, *La marine française...*, *op. cit.*, p. 285-301.

35. On se reportera aux travaux de Katia Béguin sur ces questions : *Financer la guerre au XVII^e siècle : la dette publique et les rentiers de l'absolutisme*, Paris, Champ Vallon, 2012 ; « Estimer la valeur de marché des rentes d'État sous l'Ancien Régime », *Histoire et Mesure*, 2011, n° 2, p. 3-30.

36. RICHARD, Guy, *La noblesse d'affaires au XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 1997 [1974], p. 131-141.

Au terme de cette brève présentation, il apparaît que l'approvisionnement en chanvre et en toiles est une activité qui s'intègre à la fois dans les changements économiques liés aux prémices de la première industrialisation mais également dans la poursuite de la construction de l'État moderne.

Par l'ampleur de la logistique à mettre en œuvre – préemption dans tout le royaume et en Europe – et les capitaux à mobiliser, fournir du chanvre et fabriquer des toiles a contraint les acteurs économiques à constituer des associations de plus en plus complexes. Amélioration des conditions d'achat de la matière première et modernisation de l'outil de production ont bénéficié de ces regroupements. C'est une évolution qu'il faut mettre en relief pour ce secteur, même s'il n'échappe pas aux contraintes de l'Ancien Régime, notamment au fait que le financement est assuré par une poignée d'hommes se reposant sur la gestion des deniers publics et non sur une structure bancaire performante. Ce passage aura lieu en France au début du XIX^e siècle.

Par ailleurs, la collecte d'informations et l'anticipation des récoltes et des mécanismes économiques autour d'un produit stratégique témoignent de nouvelles aptitudes de l'administration de la marine, qui sont à relier au mouvement général d'un État épris de raison statistique, mesurant et évaluant en permanence et dans tous les domaines. Secteur hautement technique, le chanvre n'échappe pas au déploiement de ces nouvelles compétences, même si le résultat n'est pas toujours à la hauteur des moyens mis en œuvre. Enfin, c'est une occasion de saisir les mécanismes de prise de décision au sein d'une administration qui ne s'appuie pas uniquement sur ses propres forces mais sait orchestrer le savoir-faire d'autres serviteurs de l'État, en particulier les intendants des provinces.