



HAL
open science

Du Fleuve à l'océan, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : une expérience atlantique (1666-1792)

Jean-Christophe Temdaoui

► **To cite this version:**

Jean-Christophe Temdaoui. Du Fleuve à l'océan, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : une expérience atlantique (1666-1792). Sciences de l'Homme et Société. Université de Poitiers (France), 2020. Français. NNT: . tel-03207417

HAL Id: tel-03207417

<https://shs.hal.science/tel-03207417>

Submitted on 31 Mar 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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NoDerivatives 4.0 International License

THÈSE

Pour l'obtention du grade de
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE POITIERS
UFR de sciences humaines et arts
Centre de recherches interdisciplinaires en histoire, histoire de l'art et musicologie (Poitiers)
(Diplôme National - Arrêté du 25 mai 2016)

École doctorale : Humanités (Poitiers)
Secteur de recherche : Histoire des mondes modernes et contemporains

Présentée par :
Jean-Christophe Tendaoui

Du Fleuve à l'Océan : l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, une expérience atlantique (1666-1792)

Directeur(s) de Thèse :
Thierry Sauzeau

Soutenue le 02 décembre 2020 devant le jury

Jury :

Président	Frédéric Régent	Maître de conférences HDR - Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
Rapporteur	Philippe Jarnoux	Professeur - Université de Bretagne occidentale
Rapporteur	Caroline Le Mao	Maître de conférences HDR - Université Michel de Montaigne Bordeaux 3
Membre	Thierry Sauzeau	Professeur - Université de Poitiers
Membre	Vincent Cousseau	Maître de conférences - Université de Limoges
Membre	Silvia Marzagalli	Professeur - Université Nice Sophia Antipolis

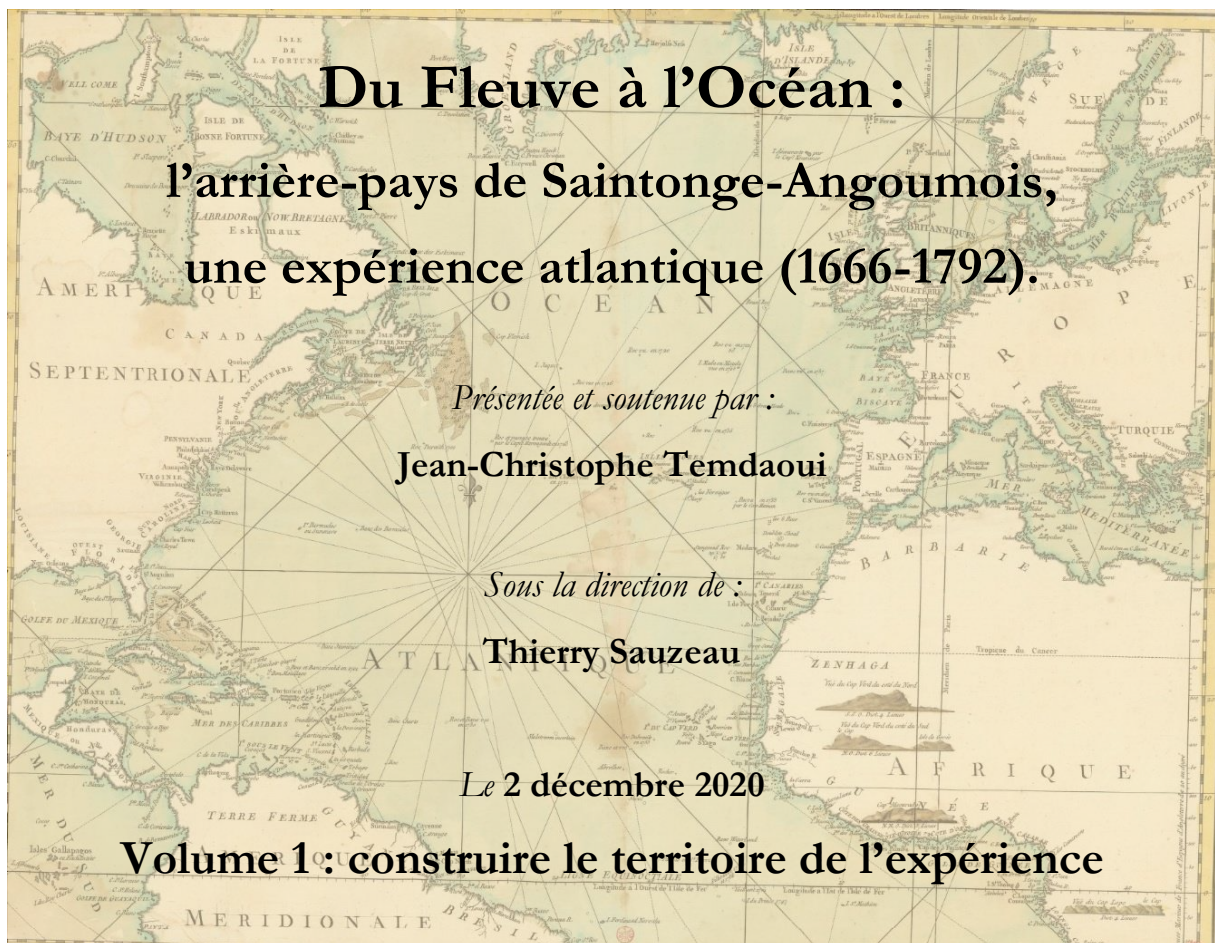
Pour citer cette thèse :

Jean-Christophe Tendaoui. *Du Fleuve à l'Océan : l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, une expérience atlantique (1666-1792)* [En ligne]. Thèse Histoire des mondes modernes et contemporains. Poitiers : Université de Poitiers, 2020. Disponible sur Internet <<http://theses.univ-poitiers.fr>>

École Doctorale 612 Humanités

THÈSE DE DOCTORAT

Spécialité : Histoire des mondes modernes et contemporains



Membres du jury :

Frédéric RÉGENT, Maître de conférences HDR, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, président.

Caroline LE MAO, Maîtresse de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne, rapporteur.

Philippe JARNOUX, Professeur des Universités, Université de Bretagne Occidentale, rapporteur.

Silvia MARZAGALLI, Professeure des Universités, Université Nice Côte d'Azur, examinateur.

Vincent COUSSEAU, Maître de conférences, Université de Limoges, examinateur.

Thierry SAUZEAU, Professeur des Universités, Université de Poitiers, directeur de thèse.

Université de Poitiers
Université confédérale Léonard de Vinci
Laboratoire CRIHAM EA 4270
École Doctorale 612 Humanités

THÈSE DE DOCTORAT

Spécialité : Histoire des mondes modernes et contemporains

**Du Fleuve à l’Océan, l’arrière-pays de Saintonge-Angoumois,
une expérience atlantique (1666-1792).**

Présentée et soutenue par :

Jean-Christophe Temdaoui

Sous la direction de :

Thierry Sauzeau

Le 2 décembre 2020

Volume 1 : construire le territoire de l’expérience

Membres du jury :

Frédéric Régent, Maître de conférences HDR, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, président.

Caroline Le Mao, Maîtresse de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne, rapporteur.

Philippe Jarnoux, Professeur des Universités, Université de Bretagne Occidentale, rapporteur.

Silvia Marzagalli, Professeure des Universités, Université Nice-Côte d’Azur, examinateur.

Vincent Cousseau, Maître de conférences, Université de Limoges, examinateur.

Thierry Sauzeau, Professeur des Universités, Université de Poitiers, directeur de thèse.

*Aux souvenirs brumeux de grand-père Tayeb,
À son périple entre les deux rives de la Méditerranée...
À la fratrie...*

Illustration de couverture :

© BnF, Arsenal, EST-1500 (24),

Carte de l'Océan Atlantique, par Jean Lattré, Paris, Chez Lattré, graveur du roi, rue Saint-Jacques, 1788.

Remerciements

Du *Clair de Lune* de Vernet, toile peinte en 1772, se dégage une atmosphère à la fois rassurante et réconfortante, où se mêlent soulagement, retrouvailles et satisfaction d'avoir atteint un horizon et d'en être revenu. La nuit tombée est illuminée par sa sentinelle pleine, la lune, gardienne de l'horizon jusqu'à l'aube. La mer est calme. Le va-et-vient de ses vagues apparaît comme une berceuse rythmée, dont la perfection des lignes d'eau caresse le sable. Le clapotis des vagues et la légère agitation des arbres exposés à la houle endort les habitants de la côte, de la citadelle et les équipages flottants des trois mâts. Quelques lueurs plongent dans une intimité retrouvée après le labeur de la journée : qu'il s'agisse de ce foyer rassurant du potager qui conjure la fraîcheur nocturne et reluit dans le regard de quelques particuliers s'y réchauffant dans l'attente du souper, ou du gaillard arrièrè des officiers éclairé par la lanterne et la bougie, le feu signe un ressourcement entre proches auquel prendront aussi part bientôt, on l'espère, ces travailleurs encore en plein effort, les pieds trempés, les bras chargés, qui remplissent une ultime tâche. L'un d'eux, épuisé, déjà allongé sur quelques ballots, baigne dans les bras de Morphée. La beauté de la nuit peinte par Vernet, métaphore des seuils de vie, entre achèvement et recommencement, rejoint ici la fin d'une entreprise savante et académique, l'occasion de remercier avec générosité les membres du grand équipage de la recherche qui ont suggéré, encadré, participé, et encouragé, de près ou de loin, la production de ce travail de doctorat d'une nouvelle recrue.

Je tiens dans un premier temps à remercier le professeur Thierry Sauzeau, rencontré en avril 2015, qui a accepté la perspective de la réalisation d'une thèse de doctorat sur les relations entre un arrière-pays, l'océan et les outre-mer. Soucieux de me laisser naviguer librement dans l'océan des archives, ses conseils avisés et structurants m'ont permis de donner une étoffe à des horizons de recherche fructueux qui manifestent la diversité des canaux de la projection maritime des terres intérieures de Saintonge-Angoumois. Grâce à lui, j'ai rencontré Sylviane Llinarès et Christophe Cérino, et ai eu le plaisir de pouvoir être associé aux activités du GIS Histoire et Sciences de la Mer très rapidement. Je leur adresse mes remerciements pour m'avoir accueilli et intégré lors des sessions du GIS à Poitiers, Boulogne, Montpellier ou encore Las Palmas. S'immerger dans des rencontres pluridisciplinaires où se fait jour la richesse des approches de l'histoire maritime rassure un doctorant qui a travaillé sur une périphérie maritime, objet historique qui mérite une attention croissante.

La réalisation de ce doctorat n'aurait d'ailleurs pas eu lieu sans la pertinence, l'appui et le soutien, en 2016, de Guillaume Bourgeois, alors directeur du Criham, qui m'a permis de participer aux auditions pour l'allocation doctorale après lui avoir présenté les enjeux de mon sujet d'étude. Tous mes remerciements à la région Nouvelle-Aquitaine et au Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche qui m'ont permis trois années durant de pouvoir réaliser cette recherche dans de bonnes conditions matérielles. Par la suite, Guillaume Bourgeois a eu à cœur de m'associer au projet de l'Atlas Historique de la Nouvelle-Aquitaine. S'il ne m'était pas possible d'y participer pleinement, l'exploitation des résultats de ce travail de thèse peut constituer une perspective pour contribuer à cet atlas numérique d'envergure.

Parvenu dans une université d'arrière-pays à Poitiers, je n'oublie pas l'apport de ma formation à la recherche historique lors de mes études de master dans une université atlantique, à Bordeaux Montaigne. Sous la direction du professeur Michel Figeac, je faisais alors mes premiers pas dans les archives du XVIII^e siècle en travaillant sur le Cognaçais, sous les conseils d'un esprit et d'une plume faite d'exigence, d'ambition et d'encouragements constants à donner le meilleur de soi. J'adresse également ma gratitude à madame Caroline Le Mao, directrice du programme de recherche « La Nouvelle-Aquitaine et les Outre-Mers » (2016-2019), qui a eu à cœur dès la conception du projet, de m'y associer et d'encourager mon investissement. Le soutien apporté par le programme de recherche aux doctorants a permis de mener des missions d'archives et de valorisation essentielle et je lui en sais gré. Le congrès de la Fédération Historique du Sud-Ouest de 2017 que Madame Le Mao a organisé et le colloque supervisé par Michel Figeac sur le métissage des cultures matérielles en 2019 ont été l'occasion d'esquisser des aspects nouveaux de la projection océanique et ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Également membre du programme NAOM, Vincent Cousseau m'a cordialement invité à l'université de Limoges pour évoquer un fonds d'archives privées d'une famille saintongaise à Saint-Domingue à l'occasion d'un atelier de master et pour une journée d'étude sur les correspondances coloniales. Je lui adresse ma reconnaissance et le remercie grandement pour ses encouragements, ses conseils, ses orientations et les réflexions échangées. À l'occasion d'une communication à la journée des doctorants de l'IHMC en 2019, j'ai eu le plaisir d'échanger avec monsieur Frédéric Régent que je remercie particulièrement pour ses conseils bibliographiques et sur l'échange de données relatives aux Saintongeais et Angoumoisins partis en Guadeloupe.

Dans la généalogie du goût pour la recherche et pour l'archive, je ne peux omettre des enseignants qui ont compté depuis les débuts de ma formation post-bac. Avant que Stéphane Coviaux, professeur en CPGE au lycée Joliot Curie de Nanterre, ne rejoigne la région

parisienne, j'ai eu le plaisir d'assister 3 ans durant au lycée Guez de Balzac à son enseignement, fait d'une rigueur et d'une exactitude rares, à même de m'orienter vers la discipline historique. Je le remercie et salue son apport. Certains sont devenus de grands amis aujourd'hui. Je pense à Pierre-Sauge-Merle, mon ancien professeur de géographie à Angoulême, aujourd'hui en CPGE au lycée Albert Schweitzer du Raincy, devenu Charentais d'adoption. Si composer l'histoire et la géographie pour écrire une thèse de géohistoire a été une évidence, c'est grâce à lui. Il m'a toujours conduit sur la voie d'une pensée fondée sur la clarté en me rappelant combien parfois mes phrases étaient tantôt sibyllines, tantôt byzantines. Que les discussions soient angoumoises à la Sicilia ou parisiennes au Père Tranquille, nul doute que ses conseils et son amitié ont beaucoup compté et je ne peux que lui en être aimablement reconnaissant. Du collège de Jarnac, je salue et remercie vivement une autre amie, Claire Mallard, professeure de lettres, mais surtout grande âme sensible. Admirative du parcours mené depuis mon année de 4^{ème}, soucieuse de voir évoluer ma fratrie, elle est devenue une amie incontournable avec qui discuter d'histoire, c'est nécessairement s'interroger sur le passé, mais aussi comprendre nos racines et les méandres de notre humanité avec philosophie.

La recherche universitaire est également faite de rencontres inopinées autour d'un papier, d'une interrogation ou d'une curiosité. J'ai ainsi rencontré Paméla de Montleau et Katia Lagorsse à la suite des fouilles archéologiques menées sur l'Îlot Renaudin à Angoulême qui ont mis au jour des formes à sucre à proximité du site d'une ancienne faïencerie. Des échanges et des discussions fructueuses s'en sont suivis et je remercie chaleureusement Paméla de Montleau pour sa curiosité, ses interrogations, ses demandes paléographiques, ses discussions autour de la famille Sazerac ainsi que pour m'avoir fait découvrir le fonds d'archives privées Georgeon, d'autant qu'il présente un bel intérêt pour étudier une famille transatlantique de l'arrière-pays, fait suffisamment rare pour être souligné. J'ai une pensée et des remerciements généreux pour les historiens et érudits charentais que j'ai rencontrés aux archives départementales de la Charente : Patrick Huraux, Jean-Marie Sauvignon, Jean-Paul Gaillard et Patrick Poncet qui m'ont soutenu dans mon travail de dépouillement des fonds notariés charentais avec humour et bienveillance. C'est comme avoir le sentiment de faire partie d'une petite confrérie de passionnés ! Quelques membres du Groupe de Recherches et d'Études Historiques sur la Charente Saintongeaise ont contribué à me faire découvrir quelques sources comme Alain Braastad, de Jarnac, passionné des correspondances négociantes du Cognçais. Je remercie également son président, Gilles Bernard, pour m'avoir associé à des actions de valorisation.

Réaliser une histoire connectée de l'arrière-pays induit des pérégrinations parmi les dépôts d'archives. Je remercie vivement le personnel des archives nationales de Paris et

Pierrefite-sur-Seine, des archives nationales de l'outre-mer, des archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Gironde, de la Charente-Maritime. Des salutations et des remerciements particuliers s'imposent pour les archives départementales de la Charente où j'ai siégé plusieurs mois durant place n°9. Un personnel à l'écoute et intéressé par la dimension océanique et ultra-marine de l'Angoumois au XVIII^e siècle a permis d'ouvrir quelques perspectives de valorisation pédagogiques ou culturelles. Je remercie tout particulièrement toute l'équipe de la salle de lecture pour son amabilité, sa gentillesse et sa disponibilité. Je salue également David qui m'a communiqué des pièces d'un fonds non classé relatif à la famille Delaville et son ancrage à Saint-Domingue. Que Carine Craipeau-Ségalen, cheffe du service d'archivage de Grand Cognac, et Murielle Lévêque, son assistante, soient également généreusement remerciées pour leur disponibilité, ainsi que Jean-Claude Mignon, président de l'Association Généalogique de la Charente, toujours prêts à livrer quelque précision familiale. J'ai eu le plaisir de collaborer avec eux sur le classement du fonds Erable des Barrières et cette enrichissante expérience avait l'esquisse d'une amitié. Enfin, conduit aux Services Historiques de la Défense de Vincennes et de Rochefort, je ne peux oublier la sympathie, le soutien et l'intérêt apportés par Sylvie Tallinaud aux recherches que je menais à Rochefort. Une collaboration mémorable, merci ! Toujours à l'écoute, soucieuse de voir repartir ses lecteurs avec des recherches fructueuses, j'ai eu le plaisir de dépouiller tous les mardis de l'année 2015-2016, la matricule des gens de mer du département de la rivière de Charente, sous ses bons augures et encouragements.

Des amitiés de longue date ont accompagné l'évolution de ce travail de doctorat et je les remercie grandement pour leur fidélité. Soucieuse d'encouragements constants, je remercie Aurore Pelluchon, amie de longue date, mon autre sœur à bien des égards, pour ses encouragements adressés depuis les terres picardes. Que soit remerciée également Claire Thibault, journaliste à Bordeaux, amie depuis les années prépas, passionnée par l'histoire grecque, toujours prompte à mettre en évidence mon intérêt pour la géologie. Outre le fait de lui prouver que la campagne environnante de Saint-Cybardeaux en Angoumois était connectée à Saint-Domingue au XVIII^e siècle, je lui sais gré de son travail de relecture et des corrections qu'elle a pu me suggérer. Les bons amis de la fac d'histoire de Bordeaux Montaigne ont aussi accompagné cette page de vie académique, parallèlement aux étapes clefs de notre vie, et je me confonds en remerciements et en gratitude. Tout d'abord, Sandra Holgado, experte archives, passionnée par l'outre-mer français Nord-Américain, qui a toujours eu à cœur d'assurer de bonnes conditions au chercheur en formation que je suis. Voici de nouveau l'occasion de la remercier pour l'accueil généreux qu'elle m'a offert au sud de Paris lorsqu'il fallait passer les

épreuves du concours de l'agrégation ou, de retour en Angoumois, lorsque je quittais ma province pour aller faire des recherches aux Archives Nationales. Son affinité et sa curiosité constante pour l'histoire ultra-marine ont été source de discussions et d'échanges qui ont pu orienter des réflexions. Et d'un coup de patte ou d'un ronronnement, Gaspard, puis Octave, ont pu participer et cautionner ces discussions d'un miaulement ! Je remercie Christophe Jacobs pour son soutien et lui assure que je vais compléter mon répertoire de citations comiques ! Du même cercle d'amis fidèles, je pense également à Pauline Valade et Sylvain Calleja qui ont toujours répondu présents pour que je puisse effectuer des recherches dans de bonnes conditions. Les discussions étaient fructueuses, le soutien constant sur le fond de conseils de lectures historiques ou d'anecdotes. Merci de m'avoir fait partager vos passions respectives ! Après des journées d'archives éreintantes, il y avait toujours la possibilité de se retrouver autour de ce parcours parisien rassurant : manger japonais rue Saint-Anne à quelques pas de la Comédie Française puis faire une balade nocturne pour se rendre chez Grom rue Montorgueil. C'était devenu un rituel !

Arriver à l'université de Poitiers a été l'occasion de nouer des liens d'amitié rares. Je salue l'amitié d'Elise Vernerey, doctorante en histoire médiévale, et Marine Remblière, doctorante en histoire antique, avec qui j'ai eu le plaisir d'être représentant des doctorants durant deux années. Surtout, je voudrai saluer et remercier Marie Cloutour, doctorante en histoire moderne et maritimiste également, qui met en lumière les contours de l'évolution de la Saintonge louis-quatorzienne. Elle a contribué à ce que je prenne mes marques à l'université. Nous avons formé un binôme de travail où l'entraide et le soutien dans les cours à préparer à la faculté nous ont permis d'essayer de répondre au mieux, nous l'espérons, aux exigences de la formation universitaire des étudiants de Licence et de Master du département d'Histoire. Si Saint-Simon et La Bruyère sont devenus des incontournables de nos bibliothèques, si l'étage du Fournil d'Elina avec vue sur Notre-Dame-La-Grande a été le refuge de nos discussions, par-delà la collaboration, cette amitié a été essentielle dans ce parcours académique. Les rencontres scientifiques ont permis de nouer des contacts amicaux durables. Ma rencontre avec Frédéric Candelon-Boudet lors de la journée des doctorants du GIS qu'il a organisée à l'université Bordeaux Montaigne en 2018 a été l'occasion de discuter avec un désormais docteur plein d'étoffe, passionnant spécialiste du capitonat bordelais. J'ai toujours plaisir à le retrouver et salue sa qualité et son amitié. Je remercie également Julie Duprat, archiviste-paléographe, docteure de l'École des Chartes, pour les échanges que nous avons eus sur les présences noires dans le Sud-Ouest qui m'ont permis d'envisager pertinemment cette question pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Ce travail universitaire est né parallèlement à mon entrée dans le métier d'enseignant et s'achève dans le même contexte après une disponibilité pour études ou recherche à l'université. Que soient remerciés les collègues des établissements où j'ai enseigné pour leurs encouragements. Je pense aux équipes pédagogiques des collèges de Jarnac et Saint-Amant-de-Boixe en Charente, mais également à trois collègues franciliens, Sylvie Fritsch et Jean-Christophe Blanchard du collège François Rabelais de Beynes, et Sandra Gandy du lycée Marie Curie de Versailles.

L'achèvement d'un doctorat est aussi une aventure familiale. Elle marque une longue page de vie dont les lignes conjuguent les récits et les œuvres. Je voudrai donc également témoigner ma reconnaissance infinie envers Aude, mon épouse, qui m'accompagne depuis 11 années, exceptionnelles à bien des égards. De Bordeaux à Fléac, par l'escale de Rambouillet, je me confonds en louanges pour ma tendre historienne qui a toujours su trouver les mots pour maintenir ma motivation et faire en sorte que l'effervescence des idées devienne aujourd'hui ce pesant manuscrit. Également doctorante en histoire moderne, nous avons pu nous soutenir mutuellement dans cette entreprise académique dont on pouvait partager les contours, comprenant les joies produites par une archive rare, les pesanteurs du travail quantitatif ou le chemin tortueux de l'écriture. Aux trajectoires des marins ou planteurs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois répondaient alors des itinéraires de femmes, classiques, singuliers, aventureux, conduites dans les couvents de Bordeaux ou de Rouen. Ses précieux conseils et sa relecture attentionnée ont contribué indéniablement à la réalisation de ce manuscrit. Les derniers mois de son élaboration ont également été égayés par l'arrivée d'un moussaillon dans notre équipage, Corentin, à qui nous aurons bien des histoires d'hommes et de femmes à raconter pour lui faire découvrir l'humanité.

Liste des abréviations

ADC : Archives départementales de la Charente

ADCM : Archives départementales de la Charente Maritime

ADLA : Archives départementales de la Loire Atlantique

ADG : Archives départementales de la Gironde

ADHV : Archives départementales de la Haute-Vienne

ANOM : Archives Nationales de l'Outre-Mer

ASHDL : Association des Amis du Service Historique de la Défense de Lorient

BFML : Bibliothèque Francophone Multimédia de Limoges

BNF : Bibliothèque Nationale de France

BNF, Ars. : Bibliothèque Nationale de France, Arsenal.

BNF, CP : Bibliothèque Nationale de France, Cartes et plans

BNF, Ms. : Bibliothèque Nationale de France, Manuscrits

SHDL : Service Historique de la Défense de Lorient

SHDR : Service Historique de la Défense de Rochefort

SHDV : Service Historique de la Défense de Vincennes

UFDC : University of Florida Digital Collections.

La mer, l'océan et l'outre-mer, regarder au-delà des forges : comment repenser l'histoire d'un arrière-pays à l'époque moderne ?

L'histoire des mers et des océans place l'analyse des relations entre les territoires construits par les sociétés littorales et les pouvoirs d'une part et la mer, l'océan et les mondes ultra-marins d'autre part au cœur de ses études scientifiques. Les archives de la monarchie administrative de l'époque moderne étant abondantes, elles ont orienté les recherches dans plusieurs voies. Parmi elles, et sans exhaustivité aucune, le pouvoir et la mer¹, la conquête, la domination des océans et les concurrences produites à travers les explorations et les guerres maritimes qui définissent la construction d'une vision du monde, d'un rôle et d'un positionnement stratégique², les zones de non-droit maritime, de piraterie ou de l'illicite³, la constitution et les recompositions de la flotte, guerrière⁴ ou marchande, et de ses avant-pays⁵, les trajectoires portuaires dans leurs fonctions, leur urbanité, leur patrimoine hérité et leurs acteurs clefs⁶, la navigation commerciale du long cours, du petit, moyen ou grand cabotage⁷, les modalités de l'investissement et de l'entreprise de mer, la nature des produits échangés par mer des *naval stores* aux produits ultra-marins à l'essor d'une marine marchande, ou encore le

¹ CHALINE Olivier, *La Mer et la France : quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016 ; VILLIERS Patrick, *La France sur mer, de Louis XIII à Napoléon I^{er}*, Paris, Pluriel, 2015 ; VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Les politiques et le développement de la puissance maritime sous l'Ancien Régime*, Paris, PUPS, 2004 ; CASTAGNOS Pierre, *Richelieu face à la mer*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1989.

² BUCHET Christian, MEYER Jean, POUSSOU Jean-Pierre (dir.), *La Puissance maritime*, Paris, PUPS, 2004.

³ « Entre Exclusif et contrebande : le commerce maritime aux Antilles (fin XVII^e - début XIX^e siècle) », Colloque organisé par l'AIHP-GEODE, HARC MAR, Université des Antilles, Schoelcher, 24-26 octobre 2019 ; BUTI Gilbert, HRODĚJ Philippe, *Histoire des pirates et des corsaires de l'Antiquité à nos jours*, Paris, CNRS Éditions, 2016 ; FIGEAC-MONTHUS Marguerite, LASTÉCOUÈRES Christophe, *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle*, Paris, Armand Colin, 2012.

⁴ ACERRA Martine, ZYSBERG André, *L'essor des marines de guerre européennes, vers 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997 ; VILLIERS Patrick, *La Marine de Louis XVI*, Grenoble, J.-B. Debbane, 1983.

⁵ MARZAGALLI Silvia, *Bordeaux et les Etats-Unis, 1776-1815 : politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial*, Genève, Droz, 2015.

⁶ LESPAGNOL André, "Messieurs de Saint-Malo". *Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1996 ; LESPAGNOL André, *Histoire de Saint-Malo et du pays malouin*, Toulouse, Privat, 1984.

⁷ LE BOUËDEC Gérard, *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*, Revue d'histoire maritime, 8, Paris, PUPS, 2008 ; POURCHASSE Pierrick, *Le Commerce du Nord : les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

monde des gens de mer et des condamnés sous autorité royale⁸, celui des officiers de la Royale⁹ ou de la marine marchande¹⁰, des matelots ou encore des galériens¹¹, dont l'étude est rendue possible par la pléthorique documentation des registres de matricules maritimes.

Et les arrière-pays ? L'historiographie maritime analyse les espaces intérieurs, désignés sous les termes arrière-pays, *hinterland* ou aires portuaires et déclinés selon plusieurs schémas configurant le port en tant qu'interface entrante et sortante dans un environnement le connectant à un arrière-pays et à un avant-pays¹² et comme pôle de pouvoir territorial sur une région¹³. La Bretagne de l'époque moderne fait figure de laboratoire privilégié de l'analyse de la structuration des espaces portuaires et de leur arrière-pays avec les travaux de Claude Nières et d'André Lespagnol sur Lorient et Saint-Malo¹⁴ qui déclinent les variantes de la configuration d'un arrière-pays qui n'est pas toujours nécessairement fluvial. Bernard Michon rappelle que la caractérisation des environnements portuaires met en débat la terminologie pour qualifier la place d'un port dans son environnement¹⁵. Il distingue les espaces concentriques de l'aire portuaire de Nantes recomposée notamment par les relations transatlantiques¹⁶ : l'organisme portuaire estuarien autour du port-source de commandement, Nantes, pôle ayant l'apanage¹⁷ du commerce colonial de la Loire, les avant-ports spécialisés et l'aire des ports d'approvisionnement en produits vivriers multipolarisés. Gérard Le Bouëdec, à partir de l'exemple de Lorient, inscrit le port dans une triple territorialité à partir de la première

⁸ STURMEL Philippe, *Navires et gens de mer du Moyen-Âge à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2011 ; CABANTOUS Alain, *Dix milles marins face à l'océan*, Paris, Publisud, 1991.

⁹ HAUDRÈRE Philippe, « Les officiers de vaisseaux de la compagnie des Indes. Un corps d'élite dans la Marine française du XVIII^e siècle », *Histoire, Économie & Société*, 16, 1997, 1, p. 117-124 ; VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Les Officiers des marines de guerre française et anglaise*, Paris, PUPS, 1997 ; Id., *Les officiers de marine au XVIII^e siècle*, Marseille, Fédération Historique de Provence, 1978.

¹⁰ CANDELON-BOUDET Frédéric, *Commander au long cours depuis la Guyenne : les capitaines de navire bordelais au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat sous la direction de Michel Figeac, Université Bordeaux Montaigne, 2018 ; BUTI Gilbert, LO BASSO Luca, RAVEUX Olivier (dir.), *Entrepreneurs des mers. Capitaines et mariniers du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Riveneuve, 2017 ; « Être capitaine de navire en Europe occidentale de la fin du Moyen-Âge à 1914 », Journée d'étude organisée par David Plouviez et Bernard Michon, Nantes, 5 octobre 2017 ; « "Négociants sur mer", "marchands mariniers" et patrons de barque. Identités, savoirs et fonctions des capitaines dans les économies et sociétés méditerranéennes depuis l'époque moderne », Journée d'étude de l'UMR Telemme, Aix-en-Provence, 13 novembre 2013 ; JARNOUX Philippe, « Capitaines et maîtres de barques en Basse-Bretagne au XVIII^e siècle », CHAUVAUD Frédéric, PÉRET Jacques, *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2006, p. 91-97.

¹¹ ZYSBERG André, *Les Galériens : vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Paris, Seuil, 1987.

¹² VIGARIÉ André, *Port de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.

¹³ LE BOUËDEC Gérard, *Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiment et de rivalités (1666-1914)*, Rennes, PUR, 2019.

¹⁴ « Ensemble de sites organisés autour d'un pôle principal et pouvant être regardés à l'extérieur comme constituant un seul et même ensemble portuaire participant en l'occurrence à deux types d'aires : estuarien et linéaire ».

¹⁵ MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, 2011, p. 16.

¹⁶ *Ibid.*, p. 22.

¹⁷ *Ibid.*, p. 31.

mondialisation : l'*hinterland* ou aire de collecte intérieure et l'aire de captation des flux de circulation des trafics de cabotage, l'aire portuaire maritime associant plusieurs pôles hiérarchisés autour d'un pôle de commandement et l'aire de projection maritime entre les rivages avec un éventail très large d'échelles. De cette triple territorialité émergent deux modèles principaux : la grappe portuaire pour les estuaires structurés autour d'un pôle directeur, et la ligne éclatée avec des cellules portuaires hiérarchisées comme sur le littoral d'Aunis et de Saintonge à partir de 1666 avec le duopôle La Rochelle-Rochefort. L'intérêt des travaux sur les trajectoires des ports bretons entre le XVI^e et le XVIII^e siècle est de mettre en évidence combien l'ouverture des horizons océaniques dès le XVI^e siècle a conduit à la complexification de l'aire d'arrière-pays par la juxtaposition d'une périphérie immédiate, dite fondamentale, fondée sur la distance euclidienne et incarnée dans une métrique topographique, « l'hinterland de production à portée de charrette du port »¹⁸ pour Gérard Le Bouëdec, à une périphérie éclatée, dite projetée¹⁹, multipliant les points de connexion dans les terres avec le port, fondée sur une distance géométrique produisant une métrique réticulaire. Cette juxtaposition des arrière-pays topographique et réticulaire va de pair avec la double perception, depuis le port, de l'arrière-pays comme un espace fondamental et un espace de projection ou arrière-pays théorique²⁰, c'est-à-dire un espace de perspectives, associant la prospection par l'investigation, la construction de potentialités à exploiter pour les orienter vers le port et son avant-pays. Les études sur les fournisseurs de la Marine royale illustrent le mieux cette organisation réticulaire. À l'inverse, l'arrière-pays n'est pas lié à une porte maritime et peut être dans l'aire d'influence de plusieurs ports, superposant ainsi les aires portuaires. En ce sens, en reprenant la terminologie fondée par Christian Grataloup²¹, les fondations de Lorient et Rochefort en 1666 constituent pour l'époque moderne des « événements géographiques »²² qui ouvrent une nouvelle « période de l'espace » portuaire et de son environnement. Par cet oxymore associant le temps et le territoire, Christian Grataloup entend des « bifurcations fortes qui aboutissent à un changement de période et donc de système spatial »²³. L'implantation de la Compagnie des Indes à Lorient et le développement de l'arsenal dans l'estuaire charentais restructurent

¹⁸ LE BOUËDEC Gérard, « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle », *Rives méditerranéennes*, 35, 2010, p. 61-78.

¹⁹ LE MAO Caroline, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, p. 71.

²⁰ *Ibid.*, p. 72.

²¹ « Affronter la complexité, c'est considérer les discontinuités spatiales et les discontinuités temporelles des sociétés comme un seul problème », GRATALOUP Christian, *Lieux d'histoire. Essai de géohistoire systématique*, Montpellier-Paris, GIP-Reclus-La Documentation Française, 1996, p. 86.

²² GRATALOUP Christian, « Les périodes de l'espace », *Espace Temps*, 82-83, 2003, p. 80-86.

²³ DEBRIE Jean, GUERRERO David, « (Re) spatialiser la question portuaire : pour une lecture géographique des arrière-pays européens », *L'Espace géographique*, 37, 2008, 1, p. 48.

profondément des organisations spatiales héritées et produisent une différenciation des arrière-pays.

Cette approche de l'arrière-pays est d'autant plus essentielle qu'elle permet de recontextualiser celui de Saintonge-Angoumois et d'envisager les perspectives de son rapport au littoral, à la mer, à l'océan et aux outre-mer entre 1666 et 1792, au cœur de cette recherche, participant à conjurer ainsi ce que Jean Glénisson et Marc Seguin appelaient le « régionalisme étroit » dont était empreint l'historiographie régionale²⁴. Par cette expression est désignée peut-être une historiographie de l'arrière-pays qui ancre l'image des territoires et des sociétés de Saintonge, d'Angoumois et du Limousin dans une forme d'inertie ou de pesanteurs des structures remise en cause par des travaux axés sur les facteurs qui mettent en mouvement les campagnes. Sébastien Jahan résume à l'alternative « traverser ou rester » le sort des étrangers en Poitou au XVIII^e siècle²⁵. Cette nécessaire recontextualisation souligne combien l'histoire maritime a été porteuse d'un renouvellement historiographique du Centre-Ouest atlantique qui a mis en lumière l'intensité des circulations et l'extraversion des sociétés littorales. Le portrait des gens de mer du quartier de Marennes, les fluctuations de la course rochelaise, l'évènement naufrage comme fait social total sur les côtes de Saintonge, l'empreinte protestante, la présence d'étrangers ou de gens de couleurs dans les ports du Centre-Ouest constituent autant d'objets historiques qui ont rompu avec le temps d'une lecture historiographique régionale du littoral fondée sur les principaux ports, La Rochelle et Rochefort, pour manifester l'ampleur géographique des sociétés concernées par l'imprégnation maritime. Pourquoi donc ne pas étendre cette mise à jour historiographique du rapport des sociétés avec les horizons maritimes, océaniques et ultra-marins aux terres intérieures de Saintonge et d'Angoumois ? En effet, rares sont les travaux sur le rapport à l'océan et aux outre-mer de ces terres périphériques du Centre-Ouest atlantique. L'historiographie régionale de la Saintonge et de l'Angoumois se concentre essentiellement sur l'insertion maritime, océanique et américaine de la Saintonge fluviale en aval de Saintes et de Saint-Jean-d'Angély, et résume la place de l'Angoumois à quelques figures notables, André Thévet au Brésil²⁶, Jean de Verrazane à la Nouvelle-Angoulême²⁷ ou Jean-Baptiste de La Brosse, jésuite rédigeant un dictionnaire de la langue Abénaquis au Saguenay. Les portraits de gens se projetant aux Antilles sont rares et Marcel Reible est ainsi le premier

²⁴ GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge, Le début des Temps Modernes*, t. III, La Crèche, Geste éditions, 2005.

²⁵ JAHAN Sébastien, *Les étrangers en Poitou au XVIII^e siècle, traverser ou rester*, La Crèche, Geste éditions, 2016.

²⁶ LESTRINGANT Franck, *Le Brésil d'André Thévet : les singularités de la France antarctique (1557)*, Paris, Chandeigne, 1997.

²⁷ HABERT Jacques, *Verrazane. Quand New-York s'appelait Angoulême*, Paris, Perrin, 1993.

historien et érudit à rechercher des Angoumoisins aux îles de l'Amérique. Il recense alors les protestants d'Angoumois dans les Îles de l'Amérique au temps de Louis XIV et décrit les travaux des esclaves de la plantation établie en sucre de Jean Pasquet de Lugé de Roumazières²⁸. L'implantation de la Marine à Rochefort a connecté le tissu manufacturier de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord avec l'estuaire pour l'orienter vers la production d'artillerie. La projection de l'arrière-pays d'Angoumois est pourtant un phénomène plus large qui dépasse les aléas de la production et de la circulation des produits d'artillerie sur la Charente pour la Marine de guerre. Ainsi est-il nécessaire de regarder au-delà des forges d'Angoumois pour brosser un portrait plus global et montrer combien la mer, l'océan et l'outre-mer ont constitué des stimulants de trajectoires d'hommes, de femmes, d'enfants qui ont envisagé la perspective du port, du navire, du vaisseau, de la plantation d'outre-mer comme des horizons à atteindre, des horizons définis comme atlantiques et qui donnent forme à des sociétés et des circulations atlantiques dont l'étude approfondie peut aussi ajouter aux analyses urbaines des études sur les périphéries océaniques des terres intérieures, rurales et liées aux ports²⁹. Les grandes études sur Rochefort incarnent cette recherche vers un approfondissement des perspectives : si Martine Acerra analyse finement la constitution et l'évolution de l'arsenal de Rochefort autour de la problématique de l'approvisionnement et la flotte de la Marine royale³⁰, Sébastien Martin par l'étude du ravitaillement colonial, lie l'estuaire à des horizons ultra-marins et questionne l'escale de Rochefort³¹ et les transformations du paysage et de la société portuaire rochefortaise marquée par un processus d'américanisation³². Pourquoi ne pas étendre le champ géographique des transformations produites par l'océan et les outre-mer à l'époque moderne en amont de Rochefort afin de percevoir les espaces imprégnés par l'horizon marin et ultra-marin ? En interrogeant l'atlantinité des villes portuaires d'Europe, Guy Saupin souligne combien l'intégration à un espace maritime a marqué le processus de développement urbain à l'époque moderne : l'internationalisation du port, portée par une fonction commerciale soutenant la croissance économique de la ville, devient un facteur structurant producteur de spécificités³³. Parmi ces particularités, le placement des territoires urbains portuaires, existants ou créés *ex-*

²⁸ REIBLE Marcel, « Les esclaves et leurs travaux sur la sucrerie Lugé à Saint-Domingue, 1788-1791 », *Mémoires de la Société d'Archéologie et d'Histoire de la Charente*, Angoulême, SAHC, 1974 ; Id., « Les Angoumoisins aux Antilles, quelques destinées hors-série », *Mémoires de la Société d'Archéologie et d'Histoire de la Charente*, SAHC, 1968, p. 211-228 ; Id., « L'émigration coloniale en Angoumois sous Louis XIV et la question protestante », *Mémoires de la Société d'Archéologie et d'Histoire de la Charente*, SAHC, 1958, p. 97-180.

²⁹ ACERRA Martine, MICHON Bernard, *Horizons atlantiques*, Rennes, PUR, 2019.

³⁰ ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française*, 4. vol., Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

³¹ MARTIN Sébastien, *Rochefort arsenal des colonies, au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p. 87.

³² *Ibid.*, p. 283-310.

³³ SAUPIN Guy (dir.), *Les villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 14.

nihilum comme Rochefort, sous l'autorité de l'État, la présence étrangère d'individus venus de l'aire « atlantique » et les recompositions du paysage matériel et immatériel qui rendent lisible l'Atlantique en ville³⁴. En repensant le rapport entre les villes portuaires atlantiques et leur arrière-pays, n'est-il pas possible de construire une définition de l'arrière-pays atlantique à partir de l'exemple des terres intérieures de Saintonge-Angoumois ? Lorsque Marion F. Godfroy décrit l'ampleur de la structuration des dépôts d'accueil pour les familles destinées à Cayenne dans l'arrière-pays Saintongeais, ne contribue-t-elle pas à donner sens à cette notion d'arrière-pays atlantique ? Au-delà des terres de l'arrière-pays fondamental, la mise en perspective de l'intérieur, du littoral et de la colonie ultra-marine fait l'objet d'études manifestant la dimension généralisée de la projection ultra-marine aux XVIII^e siècle. Les travaux d'Olivier Le Gouic³⁵ interrogent la dimension maritime et ultra-marine de Lyon en mettant en évidence une connexion en réseau qui lie la capitale du Lyonnais avec la Bretagne³⁶, Cadix et les Antilles. Boris Deschanel souligne la projection des terres montagnardes et met en évidence la maille des circulations atlantiques des négociants et des marchands du Haut-Dauphiné qui s'implantent principalement au Cap-Français, à Port-au-Prince et à Jérémie sur l'Île de Saint-Domingue³⁷.

Dans ce courant historiographique, l'étude de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois offre des perspectives d'étude pour envisager le rapport à la mer et à l'océan des terres de l'intérieur à l'époque moderne sous ses différentes formes. Afin de l'appréhender comme un objet d'étude historique viable, la narration d'une généalogie de la relation à la mer de cette région intérieure permet de contextualiser l'approfondissement océanique du XVII^e siècle, en interrogeant la place du fleuve dans la liaison avec la mer dans une perspective géohistorique. Avant tout, l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois est une région fluviale. La Charente, méandrée, navigable à partir d'Angoulême, constitue une double interface capitale : une interface fleuve / mer jusqu'aux confins de l'Angoumois, une interface fleuve / terre, arrimant les régions méridionales, orientales et septentrionales périphériques. Entre le bassin ligérien au Nord et la vallée de la Garonne au Sud, son bassin hydrographique met en relation plusieurs régions du Centre-Ouest Atlantique intérieur formant une zone intermédiaire

³⁴ *Ibid.*, p. 35.

³⁵ LE GOUÏC Olivier, *Lyon et la mer, 1661-1793. Approche des relations économiques entre Lyon et la Bretagne*, Mémoire de DEA, Université Lyon Lumières, 2001.

³⁶ LE GOUÏC Olivier, *Lyon et la mer. Connexions atlantiques et commerce colonial*, Rennes, PUR, 2011.

³⁷ DESCHANEL Boris, « Des Alpes à Saint-Domingue : les commerçants du Haut-Dauphiné et les colonies caribéennes au XVIII^e siècle », DUMA Jean (dir.), *Des Ressources et des hommes en montagne* [en ligne], Paris, CTHS, 2019 ; *Id.*, *Commerce et révolution : les négociants dauphinois entre l'Europe et les Antilles (années 1770 – années 1820)*, Fontaine, Presses Universitaires de Grenoble, 2018.

entre le Midi et la région capitale. Une lecture géohistorique de la relation à la mer distinguerait alors 5 moments d'inégale chronologie de l'Antiquité au XVII^e siècle.

Le moment antique (I^{er}-IV^e siècle) est celui d'une relation à qualifier d'émergente entre l'arrière-pays et la mer dans le cadre de la province romaine d'Aquitania. Médiolanum est un carrefour fluvial et routier qui s'affirme comme une ville marchande de portée provinciale dans l'arrière-pays antique. La présence d'un port fluvial, d'ateliers de potiers et d'entrepôts, si elle occupe encore les réflexions et les fouilles des archéologues, témoigne d'une configuration urbaine stratégique. Situé sur la rive gauche du fleuve, un pont, situé sur l'axe du Decumanus Maximus, porte l'Arc dit de Germanicus et relie la rive droite. Au sud, deux voies romaines, identifiées par des vestiges de bornes routières, conduisent à l'estuaire, l'une au site portuaire de Barzan, l'autre, via Pons, à Blavia³⁸, étape vers Burdigala³⁹. À l'Est, la Via Agrippa ouvre la route vers Augustoritum⁴⁰ et Lugdunum⁴¹. D'un point de vue économique, la période gallo-romaine est celle d'une extension de la culture de la vigne et d'une consolidation d'un foyer de production céramique. Le commerce du vin et du sel anime des échanges entre l'intérieur, l'estuaire de la Gironde ou le littoral saintongeais. En amont, les ports de Cognac et Jarnac sont intégrés aux circulations fluviales de Saintes et quelques chroniqueurs romains évoquent le trafic fluvial de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois.

Le moment médiéval (IX^e-XV^e siècle) place l'arrière-pays fluvial dans une situation de corridor frontalier de vassalités et de suzerainetés. C'est le temps d'une permanente intermittence fluviale en matière de navigation, car alternent des temps de paix et de guerre impactant les rythmes de la navigation commerciale de cabotage fluvial vers la mer. Le fleuve joue à la fois son double rôle d'interface fleuve / mer et fleuve / terre, mais il peut constituer aussi une frontière stratégique en raison des liens vassaliques féodaux qui mettent à l'épreuve des suzerainetés fragiles en quête de consolidation. Parallèlement, cette période est celle d'une première extraversion maritime de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois, mis en relation par le commerce des vins avec les espaces maritimes d'Europe du Nord, la Baltique, la Mer du Nord et la Manche.

Au IX^e siècle, la vallée fluviale est un axe d'invasion pour les Vikings : Saintes et Angoulême sont pillées entre 845 et 863⁴². De la fin du IX^e siècle au XIII^e siècle, la

³⁸ Blaye.

³⁹ Bordeaux.

⁴⁰ Limoges.

⁴¹ Lyon.

⁴² GLÉNISSON Jean, FAVREAU Robert (dir.), *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge, Le Moyen-Âge*, t. 2, La Crèche, Geste Éditions, 2014.

castralisation renforce progressivement les défenses de la région tout en consolidant l'assise des seigneurs Taillefer. Jusqu'au XIII^e siècle, la Charente est une artère de circulations commerciales vers la mer à protéger d'intentions belliqueuses extérieures ou intérieures. Le XIII^e siècle marque une conversion de son statut territorial. Dominique Guillemet évoque la « Charente frontière⁴³ », structure de l'arrière-pays fluvial jusqu'aux débuts du règne de Louis XIV, car ce corridor vers la mer concentre des enjeux qui lient des acteurs de pouvoirs ayant une lecture divergente de cet espace.

Du XIII^e au XV^e siècle, l'arrière-pays fluvial de la vallée de la Charente et plus généralement les provinces de Saintonge et d'Angoumois s'insèrent dans une conflictualité triangulaire et mobile, associant la Couronne de France capétienne, la Couronne d'Angleterre Plantagenêt et les grandes familles comtales Taillefer et Lusignan, dominant la Marche, l'Angoumois et la Saintonge. Au XIII^e siècle, les dominations territoriales vont et viennent entre ces trois suzerainetés à la faveur des hommages et des tensions liées à leurs contestations. Cette configuration territoriale caractéristique d'un État monarchique en formation, en reconquête d'autorité sur ses vassaux, place la vallée de la Charente dans une situation alternante tantôt de frontière, tantôt d'interface. Dans ce contexte, le processus de mise en frontière de la Charente trouve un écho particulier dans l'affrontement qui oppose le roi Louis IX et Hugues de Lusignan en 1241-1242 à l'occasion de la révolte du vassal contre son suzerain. Le fleuve, tant dans le conflit que dans les négociations de paix, devient une zone frontière : dans le conflit, une frontière stratégique, le camp de Louis IX hésitant entre Taillebourg, Saintes et Cognac pour franchir le fleuve et piquer sur Pons ; et à l'issue du conflit, l'installation d'une garnison royale au château de Merpins étant le signe d'un marquage fort d'une autorité royale conquérante en quête d'extension et d'affirmation. À la fin du XIII^e siècle, l'autorité du roi Philippe III Le Hardi s'étend sur les terres de la défunte Jeanne de Toulouse, épouse du comte de Poitou et d'Auvergne Alphonse, en dépit de l'accord du traité de Paris de 1258 qui prévoyait que les trois provinces de Saintonge, d'Agenais et du Quercy formant la dot de Jeanne pouvaient être revendiquées par le roi d'Angleterre si Jeanne mourrait sans enfant. En 1271, Jeanne de Toulouse et Alphonse de Poitiers meurent sans descendance. Le roi ordonne au sénéchal de Carcassonne de prendre possession du comté de Toulouse, une partie de l'héritage d'Alphonse de Poitiers, et des trois provinces qui constituaient la dot de Jeanne de

⁴³ GUILLEMET Dominique, « Structuration de l'espace et identités entre Loire et Gironde : Le rôle de la Charente et de la Sèvre niortaise », dans PETIT Jacques-Guy et SANGUIN André-Louis (dir.), *Les Fleuves de France atlantique, identités, espaces, représentations, mémoires*, L'Harmattan, « Géographie et Cultures », Paris, 2003, p. 132.

Toulouse. Le roi d'Angleterre Édouard 1^{er} ne recouvre la Saintonge qu'en 1279 par le traité d'Amiens. Le XIII^e siècle est donc un moment où la vallée de la Charente s'affirme progressivement comme une frontière entre deux États tantôt belliqueux, tantôt diplomates, entre la rive droite, royale et capétienne, et la rive gauche sous suzeraineté anglaise. Les vicissitudes des relations entre les souverains d'une part, entre les souverains et les comtes d'autre part, témoignent de la dimension stratégique des provinces de Saintonge et d'Angoumois. La cité de Saintes incarne cette dimension de frontière fluviale à la fin du XIII^e siècle⁴⁴ : le château, la cathédrale et le bourg de Saint-Eutrope font partie du duché d'Aquitaine dirigé par les Plantagenêt, tandis que le faubourg Saint-Palais avec l'abbaye Notre-Dame ressortent de la zone capétienne.

La Guerre de Cent Ans (1337-1453) approfondit et dépasse cette frontière fluviale qui structure une région frontière, non sans empêcher toutefois des échanges avec la mer et l'océan. Les villes fluviales d'arrière-pays sont marquées par un processus de mise en défense : les châteaux d'Angoulême et de Saintes, remis en état, sont dotés d'artillerie entre 1349 et 1351, après la chevauchée du Comte de Derby. Les bourgeois de Cognac, autorisés à lever une taille, renforcent les fortifications de la ville en 1352⁴⁵. La guerre de Cent Ans place l'arrière-pays dans une situation de frontière mouvante, une sorte de zone-tampon. Sans revenir sur le détail des opérations militaires qui placent le fleuve au cœur d'opérations stratégiques, la période de 1361 à 1385 est particulièrement instructive : après les sièges d'Angoulême (1346) et Saint-Jean-d'Angély (1351) et après la bataille de Taillebourg (1351), les provinces de Saintonge et d'Angoumois passent sous autorité anglaise et intègrent le duché d'Aquitaine des Plantagenêt à la faveur du traité de Brétigny du 8 mai 1360⁴⁶. L'accord suivant est conclu : les Anglais ont désormais toute souveraineté sur la Guyenne et la Gascogne ainsi que sur Calais, le Ponthieu et le comté de Guînes. Ils obtiennent également le comté d'Armagnac, l'Agenais, le Quercy, le Rouergue, la Bigorre et le comté de Gaure. Le duché anglais de Guyenne s'agrandit dans sa partie Nord avec la cession du Poitou, de la Saintonge septentrionale, de l'Angoumois, du Limousin et du Périgord. En échange le duc de Guyenne Édouard III abandonne la revendication de la Couronne de France, des duchés de Normandie et de Touraine, des comtés du Maine et d'Anjou ainsi que la suzeraineté sur la Bretagne et les Flandres. L'estuaire de la Charente et son arrière-pays saintongeais et angoumois constituent alors une zone stratégique

⁴⁴ JOUANNET Gérard, *op. cit.*, p.63.

⁴⁵ AUGUSTIN Jean-Marie, *Histoire du Poitou-Charentes. Des provinces à la région*, Geste, La Crèche, 2011, p. 122-123.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 124.

convoitée par les deux camps ennemis. Jean Chandos, missionné par le roi Édouard III d'Angleterre⁴⁷, prend possession de la vallée de la Charente en octobre 1360, entre donc à Saint-Jean-d'Angély sur la Boutonne, puis à Saintes avant de remonter le fleuve et de prendre possession de Cognac et Angoulême avant de se diriger au nord à Verteuil et Ruffec. L'itinéraire de Jean Chandos marque la prise de possession de l'axe fluvial précédant l'établissement de la nouvelle organisation administrative et fiscale par la nomination d'un gouverneur et d'un prévôt de ville. Le cas de l'entrée dans la ville de Saintes le 11 octobre illustre la mainmise sur une cité stratégique. Il est en effet précisé dans le procès-verbal que les consuls et habitants de la ville de Saintes ont acté la possession et saisine de la ville par la remise des clefs et du pont de la ville de Saintes à Jean Chandos représentant le roi d'Angleterre. Jean Chandos nomme alors Jehan de Boursy capitaine de ville de Saintes et l'investit garde et gouverneur du pont de la ville de Saintes pour le roi d'Angleterre. Les grandes châtelainies (Merpins, Cognac, Jarnac) et prévôtés (Rochefort, Saintes...) riveraines du fleuve passent sous l'autorité du Prince Noir, Édouard, Prince de Galles, fils d'Édouard III, qui s'est vu confié par son père toute la principauté de Guyenne en 1355. Une sénéchaussée de Saintonge-Angoumois⁴⁸ est créée en octobre 1361, confiée à l'Anglais Richard Tottesham.

De 1372 à 1387, la phase de reconquête replace progressivement la vallée de la Charente, la Saintonge et l'Angoumois sous l'autorité de la Couronne capétienne. Bertrand Du Guesclin, connétable de France, joue un rôle clef jusqu'en 1380. La maîtrise de la vallée est un objectif capital et un impératif stratégique. Sa reconquête s'opère de l'aval vers l'amont. La défaite du captal Jean III de Grailly, vassal fidèle du Prince Noir, le 23 août 1372 à Soubise libère le cours inférieur de la Charente, qui repasse sous autorité capétienne. Puis, jusqu'en 1380, Du Guesclin dirige des opérations militaires contre les Anglais : Froissart, dans ses *Chroniques*, pour 1372, mentionne les libérations successives d'Angoulême, Saint-Jean-d'Angély, Taillebourg, Saintes et Pons. Cognac est libérée en 1375. En 1385, Bourg-Charente et Verteuil sont reprises comme Taillebourg après un second affrontement. Châteauneuf et Jarnac le sont en 1387⁴⁹. Ces manœuvres militaires lèvent à n'en pas douter un blocage de navigation sur le fleuve⁵⁰ que laisse sous-entendre Froissart⁵¹ dans ses *Chroniques* lorsqu'il

⁴⁷ *Ibid.*, p. 127.

⁴⁸ COMBES Jean, LUC Michel (dir.), *La Charente, de la Préhistoire à nos jours*, Bordessoules, Saint-Jean-d'Angély, 1986, p. 135.

⁴⁹ AUGUSTIN Jean-Marie, *Histoire du Poitou-Charentes. Des provinces à la région*, Geste, La Crèche, 2011, p.129-132.

⁵⁰ GLÉNISSON Jean, FAVREAU Robert (dir.), *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge, Le Moyen-Âge*, t. 2, La Crèche, Geste Éditions, 2014.

⁵¹ « Comment les François prindrent plusieurs forts sur les Anglois ès marches de Poitou et de Xaintonge [...] », BUCHON Jean Alexandre C. (éd.), *Les Chroniques de sire Jean Froissart*, Paris, Chapitre 227.

évoque le début de la bataille de 1385. La Saintonge, dont une partie donne naissance à l'Aunis, et l'Angoumois reviennent dans le domaine royal. De 1200 à 1387, l'arrière-pays fluvial de Saintonge et d'Angoumois constitue donc un couloir tampon où alternent à la faveur des périodes de conflits et de paix des phases de circulations fluviales actives ou dépressives avec le littoral et la mer : les rythmes du commerce du sel et du vin⁵², véritable poulx d'une efficience de la complémentarité entre l'intérieur et le littoral, durant ces deux siècles, bénéficient ou pâtissent de la conflictualité endémique qui caractérisent cette période.

Le XVI^e siècle ouvre le temps d'une extension de l'horizon maritime de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois qui juxtapose alors les espaces maritimes anciens d'Europe, ceux du cabotage de l'Europe du Nord à l'Europe du Sud, aux horizons maritimes occidentaux et atlantiques lointains, esquissés par des navigations pionnières. C'est le temps de la seconde extraversion maritime de l'arrière-pays fluvial, celle du passage des mers d'Europe, qui ont structuré non seulement un commerce séculaire mais aussi des verrous géopolitiques à plusieurs échelles de pouvoir, à l'Océan atlantique, un espace vaste, porteur de perspectives, traversé, exploré, en voie d'exploitation et d'internationalisation. Cette seconde extraversion maritime n'est pas un processus lisse : elle touche inégalement, sous la forme de l'approfondissement ou de l'innovation, les territoires de l'arrière-pays. Parallèlement la situation intérieure du royaume met à l'épreuve cette seconde maritimisation au point d'en révéler la volatilité.

Le rétablissement de la paix après la guerre de Cent Ans régularise le commerce du sel et des vins. Les sels blanc, roux, noir s'exportent dans les terres par la Sèvre Niortaise et par la Charente jusqu'au Limousin⁵³, et par l'estuaire de la Gironde et les vallées de la Dordogne et de l'Isle, vers le Périgord et l'Auvergne, alimentant des flux retours en denrées (oignons, lards, vins du Bordelais, froment...) ou en matériaux (tuiles, houille...). Les complémentarités fonctionnelles entre les ports du littoral d'Aunis et de Saintonge et les terres de l'intérieur deviennent synergiques : le port de La Rochelle commande par exemple ses barques à Saint-Savinien et Cognac⁵⁴. En 1566, La Perle, de Saint-Savinien, joint en 1566 La Rochelle pour être armée avec à son bord 70 tonneaux de vin pour Middelbourg⁵⁵. La Rochelle assure avec le port de Tonnavy-Charente, en situation d'entrepôt, les exportations des vins de Saintonge et d'Angoumois vers l'Europe du Nord, alimentant l'extension progressive de la surface viticole

⁵² GUILLEMET Dominique, PÉRET Jacques, *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique, de la Préhistoire à nos jours*, Actes du colloque tenu au Centre International de la Mer à Rochefort du 18 au 20 avril 1995, Mémoires de la SAO, 5^e / 1996, Tome IV.

⁵³ GLÉNISSON Jean, SEGUIN Marc (dir.), *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge, Le début des Temps Modernes, 1480-1610*, t. 3, La Crèche, Geste Éditions, 2014, p. 107.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 113.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 111.

dès la seconde moitié du XVI^e siècle. François de Corlieu rappelle en 1576 la qualité et la réputation des vins de l'arrière-pays : « Il y a une contrée en Engoumois [...] qu'on appelle Champagne [...] elle porte grand quantité de vins excellens, qui par la rivière se transportent ès autres parties du monde »⁵⁶. Ce XVI^e siècle est aussi celui de l'innovation papetière en Haut Angoumois : la Charente et ses affluents (la Boëme, le Charreau, les Eaux-Clares, l'Anguienne, la Touvre, la Lizonne) accueillent des migrations entrepreneuriales d'artisans papetiers d'Europe du Nord, d'Angleterre ou de Hollande⁵⁷ qui fondent des moulins à papier ou reprennent de vieux moulins à blé ou à draps qu'ils reconvertissent⁵⁸. L'activité papetière du Haut Angoumois renforce le commerce fluvial. À ces deux dynamiques s'ajoute l'implication indirecte de l'arrière-pays dans l'ouverture des horizons atlantiques, à l'ombre du port de La Rochelle et des actifs marins de la Seudre. Il est attesté que des Saintongeais traversent l'Atlantique au moins depuis 1538. Jean Moyzan, marchand de Saint-Just-de-Marennes, entretient un navire de 160 tonneaux « pour aller en marchandises, tant es pais du Pérou, Flandres, Terres-Neufves que autres »⁵⁹. Les ports de Saint-Savinien et Tonnay-Charente mettent en chantier des navires dont le tonnage augmente au XVI^e siècle : en 1565, le navire *Le Croissant*, construit à Saint-Savinien, a une capacité de 100 tonneaux environ, tandis que *Le Henry*, de Tonnay-Charente, peut atteindre une charge de 200 tonneaux. Cette augmentation du tonnage est en lien avec le développement des expéditions hauturières vers Terre-Neuve : la première expédition daterait de 1546. Jean Devaux d'Arvert, Arnaud Martin de Saint-Just-de-Marennes, Guillaume Roux de Vaux-sur-Mer et Pierre Laloué de Royan, empruntent du capital à Bordeaux pour armer *Le Vicaire*, *La Françoise*, *La Trinité* et *la Marie*, quatre navires de 60 à 90 tonneaux pour faire la pêche morutière à Terre-Neuve. Une vingtaine d'années plus tard, en 1567, 42 navires sont armés pour Terre-Neuve. Portée par le secteur fluvio-maritime de la Charente, l'intégration à l'Atlantique touche peu la Saintonge intérieure en amont de Saintes et l'Angoumois, plutôt marqués par un approfondissement de leur intégration maritime européenne. André Thévet, natif d'Angoulême, réalise la traversée de l'Atlantique pour explorer le Brésil en 1555-1556.

Si la Charente a pu se constituer comme une frontière entre deux domaines de souveraineté, le littoral et la vallée de la Charente deviennent, dans le cadre de la genèse de l'État moderne, des territoires qui catalysent des tensions liées à la fiscalité du sel, opposant

⁵⁶ CORLIEU François, *Recueil en forme d'histoire de ce qui se trouve par escrit, de la ville et des comtes d'Engolesme*, Angoulême, Jean de Minières, 1576, chapitre 1.

⁵⁷ DELÂGE Gabriel, *L'Angoumois au temps des marchands flamands, 17^e siècle*, Paris, Bruno Sépulchre, 1990.

⁵⁸ *Id.*, *Moulins à papier d'Angoumois, Périgord et Limousin, 17^e siècle*, Paris, Bruno Sépulchre, 1991.

⁵⁹ GLÉNISSON Jean, SEGUIN Marc (dir.), *op. cit.*, p. 120.

une région de production et de consommation d'un côté à la Couronne de l'autre. Les troubles liés à la réforme de l'impôt indirect sur le sel (la gabelle) en Saintonge et en Angoumois au milieu du XVI^e siècle illustrent l'image d'une région marquée par des rapports de force et par des inégalités qui « *exposent une majorité paysanne qui profite peu de la prospérité générale*⁶⁰ ». Ces troubles s'inscrivent dans le contexte d'une genèse de l'État moderne où la reconstruction de l'autorité royale à la suite de la Guerre de Cent Ans rencontre des nécessités fiscales qui ciblent des produits de consommation et leurs transactions pour offrir à la Couronne une rente financière durable. Le sel est une denrée soumise à une sorte de monopole public⁶¹. La gabelle, droit royal sur le sel, s'ajoute au prix de vente pratiqué par le marchand de sel. Elle est généralisée sous Philippe VI mais la géographie de la taxation varie entre les pays de grande et de petite gabelle⁶². Depuis la fin du règne de Louis XII, le Poitou et la Saintonge paient le quart de sel, aussi appelé « *quartage* » tandis que l'Angoumois paie le « *quint* » ou « *quintage*⁶³ ». Si dans les pays de grande gabelle, le sel est vendu dans des greniers ou chambres à sel tenus par des mesureurs et des grenetiers qui sont des officiers royaux, en Saintonge, les marchands de sel doivent transporter la denrée dans des lieux désignés par le pouvoir royal. Le sel est voituré par gabarre des marais salants littoraux vers Taillebourg, où se paie le quart de la valeur de la marchandise. Le fleuve revêt alors une importance capitale dans l'approvisionnement de l'arrière-pays et des provinces limitrophes au-delà du domaine navigable. La frontière entre Saintonge et Angoumois matérialisée par le « *Pal d'Argent*⁶⁴ », poteau au bord du fleuve entre Saintes et Cognac, laisse fleurir des perspectives de contrebande entre les deux provinces. L'enjeu fiscal associé à la circulation des sels apparaît indéniable. Le roi François 1^{er} entend unifier le mode de distribution par les greniers. Entre 1515 et 1537, la taxation royale sur le sel est multipliée par 3 et atteint donc 15 livres par muid de sel en Saintonge et 12 livres en Angoumois. En 1541, par l'édit de Châtelleraut, la gabelle est unifiée par un impôt unique de 44 livres par muid de sel pris au marais, avant d'être réduit à 24 livres l'année suivante. Parallèlement sont créés des offices pour lutter poursuivre les contrebandiers et les fraudeurs du sel. L'extension en 1542 de la taxation aux sels destinés à l'exportation et à la pêche puis l'installation dès 1544 des greniers à sel le long de la Charente à Tonnay, Saintes, Cognac, Châteauneuf et Ruffec, ouvrent une période de tensions : le pays des Isles de Saintonge

⁶⁰ GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge. Le début des Temps modernes, 1480-1610*. Tome 3, Geste, La Crèche, 2005, p. 211.

⁶¹ DESSERT Daniel, *L'argent du sel : le sel de l'argent*, Paris, Fayard, 2013.

⁶² LIMON Marie-Françoise, « Gabelle », dans BÉLY Lucien (dir.), *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Quadrige, PUF, 2006 (1996), p. 581-583.

⁶³ AUGUSTIN Jean-Marie, *op. cit.*, p. 177-179.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 212.

et d'Aunis se révolte en 1542 contre les « Chevaucheurs du Sel » ou « Gabeleurs du populaire », qui traquent les contrebandiers du sel appelés « faux sauniers »⁶⁵. Parallèlement, les mouvements des soldats en Poitou et en Angoumois à la même période contribuent à une atmosphère de malaise populaire, *a fortiori* si les troupes passantes sont pillardes. Guillaume Paradin relate cette insurrection tant contre les soldats Gascons que contre les officiers de la gabelle dans le menu détail, manifestant le double sentiment d'exaspération de la population locale dans sa *Continuation de l'Histoire de notre temps*⁶⁶, publiée en 1556. Les premiers troubles populaires contre les magasins à sel et leurs officiers débutent dans l'arrière-pays fluvial, à Châteauneuf-sur-Charente : 3 000 à 4 000 paysans demandent la libération de fraudeurs faits prisonniers à Châteauneuf par les employés de la gabelle de Barbezieux et menacent le receveur du grenier à sel de Châteauneuf. Châteauneuf se trouve dans un environnement régional éloigné des pôles de pouvoirs judiciaires régionaux, entre les sénéchaussées de Saintonge et d'Angoumois, mais aussi entre les ressorts des Parlements de Paris et Bordeaux⁶⁷. Un rapport de force entre les intérêts provinciaux et la Couronne s'installe alors : Bois-Ménier, bourgeois de Blanzac en Angoumois et Antoine Bouchard, sieur de Puymoreau, du pays de Barbezieux représentent l'Angoumois et la Saintonge face au gouverneur de Guyenne. En août 1548, à Cognac, Bouchonneau, fermier et receveur du grenier à sel de Cognac et un de ses commis, sont la cible d'une bande parcourant le Cognaçais. Les insurgés les mettent à nu sur des planches et leurs brisent les membres à coups de bâtons avant de les noyer dans le fleuve au cri « Allez méchants gabeleurs, saler les poissons de la Charente⁶⁸ ! ». S'ensuivent les marches de trois colonnes du sud de la Saintonge vers les cités de Saintes, Cognac et Ruffec, abritant toutes trois un magasin royal. Le 12 août, la colonne se dirigeant vers Saintes, après avoir passé Pons, rallie un contingent du Pays des Isles, entre dans la cité : maisons de magistrats pillées, grenier à sel mis à sac et prisonniers libérés. Le 14 août, un détachement de la colonne de Puymoreau, prend la ville de Cognac et y applique le même traitement : le grenier à sel est pillé et les maisons des employés de la gabelle saccagées. La colonne de Bois-Ménier passe Angoulême pour rejoindre Ruffec où le grenier à sel est également vidé. Après avoir licencié ses troupes, il fait marche vers le Sud. Il est fait prisonnier par le seigneur de Saint-Séverin, près de Saint-Amant-de-Boixe, et conduit à Angoulême où il est

⁶⁵ Voir aussi SAUZEAU Thierry, « Les indésirables : criminels et faux-sauniers à destination de la Nouvelle-France », AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique (dir.), *Sur les traces de la Nouvelle-France en Poitou-Charentes et au Québec*, Presses Universitaires de Laval, Québec, 2008, p. 106-107.

⁶⁶ PARADIN Guillaume, *Continuation de l'histoire de notre temps depuis 1550 jusqu'en 1556*, Paris, M. Sonnius, 1575.

⁶⁷ GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *op. cit.*, p. 216.

⁶⁸ JOUANNET Gérard (dir.), *La Charente, fleuve et symbole*, Le Croît Vif, Paris, 1992, p. 79.

placé sous la responsabilité de La Rochebeaucourt, sénéchal de Saintonge et gouverneur d'Angoumois. La nouvelle de l'emprisonnement connue, les colonnes d'insurgés se dirigent vers Angoulême, placée alors en état de siège. La répression royale se déroule d'octobre 1548 à la fin de l'année 1549 : elle conduit au désarmement de la population ainsi qu'à l'occupation de la région et de la vallée de la Charente. Les armes et les cloches sont confisquées. Louis Prévost de Sansac, successeur de La Rochebeaucourt, inflige des amendes aux coupables de l'insurrection et Puymoreau est exécuté. En décembre 1553, l'impôt sur le sel est aboli moyennant une indemnité provinciale conséquente : le Poitou, l'Angoumois, la Saintonge, l'Aunis, le Limousin, la Marche et le Périgord, la Guyenne et la Gascogne doivent s'acquitter de 1 194 000 livres tournois⁶⁹. L'Angoumois et la Saintonge font alors partie des « provinces rédimées ». Le quart et demi est rétabli et prélevé dans 24 bureaux dans ces provinces⁷⁰. Le littoral charentais, la vallée fluviale et l'arrière-pays drainé ont ainsi été au cœur d'un affrontement avec la Couronne au milieu du XVI^e siècle. Le sel, par son commerce, constitue un levier de développement régional ancestral. Cet épisode témoigne dans une certaine mesure, à travers l'exemple des acteurs investis dans la circulation du sel, d'une conscience émergente d'une communauté d'intérêts provinciaux à défendre face au Roi. On peut considérer les émotions populaires de la période 1541-1553 comme le creuset d'une certaine unité régionale émergente.

Du règne d'Henri IV à celui de Louis XIV, le processus de réaffirmation et d'approfondissement de l'autorité royale, dont les racines absolutistes prennent sous François 1^{er}, cible la Saintonge et l'Angoumois comme deux provinces clefs. En effet, une ligne s'étendant de La Rochelle à Angoulême, construite à la faveur des affrontements religieux, verrouille la progression et l'extension de la projection de la monarchie absolue en Centre-Ouest dans la première moitié du XVII^e siècle. La Saintonge et l'Angoumois connaissent tout d'abord une diffusion de la Réforme du littoral vers les terres. En 1526, à Paris, un Rochelais, fils d'un avocat du roi, acquis aux idées de Luther, est supplicié. En 1533, Calvin, fuyant Paris, séjourne en Angoumois⁷¹ où il réalise une œuvre missionnaire. En 1554, à Saint-Jean-d'Angély, les premières manifestations anticatholiques sont le fait d'artisans, de libraires avant que les moines de l'abbaye n'affichent leurs convictions. Dès 1558, les premiers actes iconoclastes dans l'intérieur touchent Cognac et Angoulême avec le pillage de statues de la Vierge. En 1562, la vallée de la Charente est marquée par une vague iconoclaste avec la progression des Gascons

⁶⁹ AUGUSTIN Jean-Marie, *op. cit.*, p. 179.

⁷⁰ GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *op. cit.*, p. 228.

⁷¹ AUGUSTIN Jean-Marie, *op. cit.*, p. 175.

de Condé : la cathédrale d'Angoulême et l'abbaye de La Couronne sont pillées, les villes de Cognac, Saintes, Saint-Jean-d'Angély sont saccagées. Dans les terres, Barbezieux connaît le même sort. La décennie 1550-1560 étend l'influence du protestantisme. Les foyers ouverts, insulaires et portuaires, du littoral d'Aunis et de Saintonge, en contact avec les mers d'Europe du Nord par le commerce, sont les réceptacles d'une mobilité et d'une sociabilité professionnelles, celles des marchands et des marins, qui sont des vecteurs soutenus de conversion. Le port de La Rochelle fait figure de centre de diffusion de prédicateurs protestants originaires de Genève⁷². La presqu'île d'Arvert fait également partie des régions rapidement converties. Les rencontres entre marins et marchands d'Aunis et de Saintonge avec des Anglais, des Flamands, des Allemands, en Europe du Nord dans des ports comme Torbay, ou à La Rochelle, ont joué un rôle crucial dans l'essor du protestantisme⁷³. Dans l'intérieur des terres, l'abbé de Bassac, le prieur de Bouteville, les moines de Saint-Jean-d'Angély accueillent les thèses réformées au même titre que les nobles de Saintonge et d'Angoumois, à l'instar de la famille de La Rochefoucauld ou de celle des Chabot de Jarnac⁷⁴. En 1558, la géographie du protestantisme en Saintonge et en Angoumois dessine plusieurs zones protestantes : la Saintonge maritime et son chapelet de petits ports, la Saintonge intérieure avec la région Saintes-Cozes-Mirambeau-Montendre-Barbezieux, et le Nord-Ouest de l'Angoumois (Ruffec, Villefagnan, Segonzac, Jarnac). Dans ce contexte, les villes fluviales de l'arrière-pays (Saintes, Saint-Jean-d'Angély, Cognac, Jarnac, Angoulême, Ruffec) et quelques gros bourgs (Gémozac, Segonzac, Villefagnan) ont plus de la moitié de leur population acquise à la Réforme⁷⁵.

De 1562 à 1628, les manœuvres militaires liées aux guerres de religion et à la reconquête de l'autorité royale lèvent un verrou territorial en Saintonge-Angoumois. Ce verrou territorial associant partie de la vallée fluviale et partie du littoral d'Aunis-Saintonge s'est construit à la faveur de l'émergence et de la consolidation d'un bastion protestant indépendant à La Rochelle. En 1568, La Rochelle, jusque-là fidèle à la Couronne, devient rebelle⁷⁶ : son maire, Hugues Pontard, s'engage dans le parti protestant. Les citoyens catholiques et les prêtres sont arrêtés. La Rochelle acquiert un statut de capitale du protestantisme avec l'arrivée d'acteurs majeurs des manœuvres protestantes : le prince de Condé, Jeanne d'Albret et le prince Henri de Navarre,

⁷² RAMBEAUD Pascal, *De La Rochelle vers l'Aunis. L'histoire des réformés et de leurs Églises dans une province française au XVI^e siècle*, Paris, Honoré Champion, 2003.

⁷³ GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *op. cit.*, p. 260.

⁷⁴ AUGUSTIN Jean-Marie, *op. cit.*, p. 175.

⁷⁵ POTON Didier, « Géographie du protestantisme et réseau urbain dans le Centre-Ouest à l'époque moderne (XVI^e-XVII^e siècles), *Les réseaux urbains dans le Centre-Ouest atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Actes du colloque organisé par le GERHICO, Poitiers, 13-15 mai 1993, MSAO, 5^e série, t. III, 1995, p. 213-228.

⁷⁶ RAMBEAUD Pascal, *La Rochelle fidèle et rebelle*, Saintes, Le Croît Vif, 1999.

l'amiral de Coligny... L'itinéraire, cette année-là, du prince de Condé et des chefs huguenots pour rejoindre La Rochelle emprunte la vallée de la Charente dont le cours supérieur est polarisé par la cité catholique d'Angoulême. À Verteuil, dans le nord de l'Angoumois, Condé, hébergé chez son beau-frère le comte de La Rochefoucauld, est rejoint par des contingents du Poitou et de l'Angoumois. Il fait alors route vers Saintes, Saint-Jean-d'Angély et La Rochelle. La reine de Navarre Jeanne d'Albret et le prince Henri rencontrent le prince de Condé à Archiac en septembre 1568. Elle remet au prince les troupes gasconnes dirigées par Armand de Clermont, sieur de Piles, et celles commandées par François d'Estuer de Caussade, baron de Saint-Maigrin. L'armée huguenote se met alors en route pour Angoulême, prend Châteauneuf-sur-Charente, pont sur le fleuve, avant de s'établir aux portes de la capitale de l'Angoumois, à La Couronne et dans l'abbaye de Saint-Cybard. L'artillerie et 12 000 hommes soutiennent le siège. La ville est prise le 14 octobre puis mise à sac. Dans l'arrière-pays, la prise d'Angoulême, point catholique le plus oriental de la ligne protestante dessinée depuis La Rochelle, est un moyen de consolider une assise protestante que conforte la présence des domaines de la famille de La Rochefoucauld. Dès 1538, le port devient un pôle attractif dont l'identité protestante se construit par cinq canaux : l'attraction des protestants du royaume de France, qu'ils s'agissent de grands seigneurs réformés, d'artisans, de marchands, de marins d'ailleurs ; l'organisation de synodes réformés (1571) ; des conquêtes militaires en Poitou et en Saintonge, jusqu'en Angoumois ; la pratique d'un commerce au long cours rémunérateur (pêche hauturière à Terre-Neuve) ; enfin des négociations d'une alliance protestante intérieure avec la ligue des Provinces-Unies née dans le Midi du royaume, et extérieure avec l'Angleterre anglicane élisabéthaine. Dans ce contexte, l'arrière-pays fluvial de Saintonge et d'Angoumois est à la fois une zone-tampon stratégique et un espace périphérique dont il faut prévenir et garantir les approvisionnements. Le 13 mars 1569, les camps catholiques et protestants s'affrontent lors de la « bataille de Jarnac ». La victoire catholique du duc d'Anjou sur le prince de Condé, signifiant une progression des troupes catholiques, est un revers inquiétant pour La Rochelle. Les troupes protestantes des 18 compagnies de Condé avaient pourtant été déployées dans ce contexte sur les points de passage stratégique du fleuve. La mise en déroute des troupes protestantes par les soldats du duc d'Anjou lors du siège de Saint-Jean-d'Angély, « *Sentinelle de La Rochelle*⁷⁷ », du 16 octobre au 2 décembre 1569, ouvre la voie à un « *reflux protestant*⁷⁸ » vers l'Ouest, destiné à isoler le bastion rochelais de son arrière-pays en coupant les voies intérieures d'approvisionnement. Début 1570, la route du blé est rompue avec la reprise de

⁷⁷ GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *op. cit.*, p. 306.

⁷⁸ GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *op. cit.*, p. 318.

Marans, les communications fluviales sont coupées avec la reconquête de Saintes qui déconnectent le port de l'Aunis du cours supérieur de la Charente (Cognac et Angoulême), motivant Jeanne d'Albret à soutenir une reconquête de la Saintonge : Saintes repasse sous domination protestante en 1570 à la faveur d'un siège de moins de deux semaines. Le siège de La Rochelle de février à juillet 1573 conforte la place portuaire comme bastion protestant au prix d'une usure importante : la ville est ruinée, les remparts sont endommagés, la population est décimée. De 1562 à 1573, l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois est un théâtre d'affrontements religieux particulier qui vit au rythme du bastion protestant rochelais, esquissant une ligne de fracture d'Ouest en Est, du port de l'Aunis à Angoulême.

De 1621 à 1652, les places fortes qui verrouillaient la zone aunisienne, saintongaise et angoumoisine de l'expansion du pouvoir monarchique tombent pour réintégrer le littoral d'Aunis et de Saintonge ainsi que son arrière-pays dans le champ de vision des horizons du développement de l'État absolu. Les trois sièges de Saint-Jean-d'Angély, La Rochelle et Cognac s'inscrivent dans ce moment de réaffirmation monarchique⁷⁹. Le pouvoir royal interdit en 1620 l'assemblée générale des protestants qui doit se tenir à La Rochelle. Le non-respect de l'interdit royal provoque la répression. La marche des troupes du Roi sur La Rochelle entraîne le siège de Saint-Jean-d'Angély, après la soumission de Saumur, Thouars et Saint-Maixent. La cité capitule le 24 juin 1621 : ses remparts sont rasés, ses privilèges communaux abolis tandis qu'elle est renommée Bourg-Louis. La « Sentinelle de La Rochelle » tombée, la voie vers le bastion rochelais est ouverte. Depuis l'édit de Nantes, le port est une place de sûreté du culte protestant. Après les fragiles paix de 1622 et 1626, consécutives à des victoires navales royales, Louis XIII ordonne le siège de La Rochelle dont il confie le commandement à Richelieu. En juillet 1627, c'est un débarquement inopiné de troupes anglaises sous l'autorité du duc de Buckingham sur l'île de Ré qui ravive les craintes du pouvoir royal d'une invasion anglaise anglicane réveillant l'opposition protestante qui fragiliserait la Couronne. Soutenue, La Rochelle entre dans une rébellion contre le pouvoir royal et Jean Guiton, fraîchement désigné maire de la ville en 1627, organise la résistance. Richelieu ordonne la formation d'un blocus dense avec lignes de circonvallation, forts et redoutes pour encercler la ville côté terre, tandis qu'une vaste digue en pierre destinée à limiter tout secours venus de la mer est érigée pour barrer la baie. Les escadres anglaises qui croisent au large n'osent pas forcer le blocus établi. Le 30 septembre 1628, les troupes royales entrent dans La Rochelle et trouvent une population épuisée et décimée. Les fortifications sont rasées, à l'exception de celles regardant le rivage, et

⁷⁹ LE ROY LADURIE Emmanuel, *L'Ancien Régime : de Louis XIII à Louis XV, 1610-1770*, Histoire de France Hachette, t. 3, Hachette, Paris, 1991.

la commune est supprimée. Le maire Jean Guiton est exilé de l'Aunis. La neutralisation de l'opposition protestante à Saint-Jean-d'Angély et à La Rochelle déverrouille un horizon littoral en Aunis et en Saintonge. Stratégiquement, ces espaces sont réorganisés sous Richelieu par la modification de la carte des gouvernements : l'Aunis forme un petit gouvernement délimité par les embouchures de la Sèvre au Nord et de la Charente au Sud, incluant les îles de Ré et d'Oléron ainsi que la presqu'île d'Arvert ; la Saintonge et l'Angoumois sont réunis en un seul gouvernement depuis 1633, mais deux lieutenants généraux représentent le gouverneur dans chacune des provinces⁸⁰. Par suite du siège de La Rochelle, le conseiller d'État Gaspard Coignet de La Thuillerie, qui était intendant auprès de l'armée lors du siège, est nommé aux fonctions d'intendant dans une vaste circonscription regroupant l'Aunis, la Saintonge, l'Angoumois et le Poitou jusqu'en 1632.

L'arrière-pays fluvial de Saintonge et d'Angoumois est parallèlement le théâtre de tensions dirigées contre les conséquences du développement de la monarchie absolue, notamment la fiscalité. Il devient une frontière de rébellion. Les émeutes antifiscales privilégient certaines villes fluviales, sièges d'élection : en 1624, Cognac, Saint-Jean-d'Angély et Angoulême ouvrent la voie. En juillet 1635, les « *croquants* » se réunissent notamment à Saintes, autre siège d'élection. En 1636, la révolte se généralise et les villes fluviales sont de nouveau secouées : à Saint-Savinien, 12 commis sont égorgés. Ces mouvements de contestation paysanne dénoncent l'augmentation du prélèvement de la taille et son inégale répartition. La hausse des impôts indirects sur le vin mécontente les producteurs qui voient leurs débouchés se réduire. Les vigneron ne peuvent vendre leur production ou doivent la céder à des prix faibles pour en faire des eaux-de-vie. À Saintes et Angoulême, en août et septembre 1636, les représentants des insurgés, dont Estancheau dit La Galoche, et les représentants du Roi comme La Villemontée, négocient l'abolition de la surcharge sur la taille et la suppression de la taxe de 15 livres par tonneau de vin embarqué sur la Garonne. La reprise des contestations au printemps 1637 par Estancheau le conduit à l'échafaud à Angoulême après sa condamnation à la roue par l'intendant en novembre.

La Fronde des Princes fait de l'arrière-pays fluvial de Saintonge et d'Angoumois⁸¹ un théâtre d'affrontements stratégiques entre Poitiers au nord, séjour de la Régente, de Louis XIV et de la Cour, et Bordeaux au sud, quartier général de Condé, fraîchement allié à l'Espagne. La

⁸⁰ AUGUSTIN Jean-Marie, *op. cit.*, p. 196.

⁸¹ LACROIX Paul, *La Fronde en Angoumois pendant les années 1651 et 1652, contenant le siège de Cognac, la prise des châteaux d'Ambleville, de Barbezieux, de la Tranchade et autres avantages remportés par le comte d'Harcourt sur le prince de Condé*, Dumoulin, 1863.

vallée de la Charente se trouve sur la périphérie septentrionale de la vaste zone placée sous l'influence de Louis II de Bourbon, prince de Condé, regroupant la Guyenne, l'Aunis, la Saintonge et le Limousin. Quelques figures de la noblesse de Saintonge et d'Angoumois soutiennent l'initiative par leur proximité avec Condé : le duc François VI de La Rochefoucauld, gouverneur du Poitou, et amant de sa sœur, la duchesse de Longueville, Henri-Charles de La Trémoille, prince de Tarente, fils aîné du duc de Thouars, cousin du Prince de Condé, ou encore le lieutenant général du gouverneur de l'Aunis à Brouage et dans l'île d'Oléron, Louis Foucault, comte du Daugnon. La Charente devient la frontière stratégique de Condé : Brouage, Saint-Jean-d'Angély, Saintes placent l'aval du réseau fluvial sous ses ordres. La maîtrise du cours supérieur du fleuve permettrait d'établir un verrou jusqu'à Angoulême. Mais, la victoire des troupes royales dirigées par le comte d'Harcourt sur La Rochefoucauld lors du siège de Cognac du 6 au 15 novembre 1651⁸² marque un coup d'arrêt à la progression du camp de Condé : la noblesse du Cognaçais réfugiée dans la cité manifeste, aux côtés d'un Conseil de Guerre improvisé par le corps de ville, sa fidélité au roi de France aux dépens d'un gouverneur du château qui rallierait bien le parti adverse⁸³. Le loyalisme de la cité et sa capacité à tenir le siège ont valu aux maires de Cognac l'anoblissement par lettres patentes du 2 décembre 1651. La fragilisation des positions de Condé est renforcée par la fidélité que donne la ville de La Rochelle à la Couronne fin novembre 1651 dans une région où la présence de Du Daugnon, gouverneur de Brouage, et ses hommes suscitent une animosité générale auprès de la population. Le port de Tonnay-Charente, point de passage vers La Rochelle, devient un point névralgique capital du passage des soldats avec ponts de bateaux. L'arrivée des troupes du comte d'Harcourt est une nouvelle rassurante qui brise le parti de Condé dans ce secteur. Les derniers bastions de Condé tombent quelques mois plus tard. Les troupes de la Fronde sont défaites à Saintes et Taillebourg en mars 1652 face aux armées royales menées par Plessis-Bellièvre et Montauzier⁸⁴. L'épisode de la Fronde réactualise sur la vallée de la Charente des enjeux stratégiques militaires anciens où se jouent la reconquête et la reconnaissance de l'autorité royale. Les villes fluviales portuaires fortifiées, points de franchissement, ont été à nouveau les champs de manœuvres et de batailles qu'illustrent le siège de Cognac, les ponts de bateaux de Tonnay-Charente ou le démantèlement du château de Taillebourg avec la finalité de

⁸² « Relation véritable de tout ce qui s'est passé au siège de Cognac par l'armée du Roi commandée par Monsieur Le Comte d'Harcourt, à la vue du Prince de Condé », par les Imprimeurs et Libraires du Roi, Paris, 1651, dans *Bulletin de la Société des Archives Historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, par Jules Pélisson, t. XII, 1884, p. 313-378.

⁸³ PÉLISSON Jules, *La Fronde à Cognac, 1650-1657*, pièces publiées par M. Jules Pellisson, Pons, Impr. de N. Texier, 1884.

⁸⁴ DE COSNAC Gabriel-Jules, *Souvenirs du règne de Louis XIV*, t. IV, Paris, Vve J. Renouard, 1866.

rétablir, en déverrouillant une opposition de l'arrière-pays vers le littoral, un équilibre territorial favorable à la monarchie. Après 1651, la capacité de projection de la monarchie absolue dans le Centre-Ouest Atlantique angoumois, saintongeais et aunisien est rétablie. Elle s'incarne notamment dans le choix géostratégique d'implanter un arsenal dans l'estuaire de la Charente, à Rochefort. Cette narration de la généalogie du rapport à la mer et à l'océan de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois de l'Antiquité à la première moitié du XVII^e siècle inscrit dans le temps long la construction d'une conversion au Ponant de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à partir de 1666.

Qu'entendre alors par l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois ? La notion d'arrière-pays ou hinterland est étroitement associée en géographie à l'aménagement portuaire et induit donc une relation de complémentarité entre le port et sa zone d'influence, une attraction, dont l'aire est fonction de l'intensité de l'activité du port : « Au départ, arrière-pays d'un port. Par extension tout espace fournissant des ressources à un nœud de réseau qui fonctionne comme commutateur avec cet espace »⁸⁵. Cette définition économique et fonctionnelle inscrit les terres intérieures de Saintonge et d'Angoumois dans une relation économique les connectant par le chapelet des ports fluviaux de la Charente et de la Boutonne avec les ports du cabotage atlantique du royaume de France avant la fondation de Rochefort en 1666, La Rochelle et Bordeaux principalement depuis le XIII^e siècle⁸⁶. Avant 1666, la cellule portuaire de Charente dans l'estuaire est une synapse essentielle de la poussière portuaire de Saintonge point de rupture de charge essentiel de « l'import-export des produits de la mer contre ceux de leur hinterland », le sel contre les vins, tandis que celle de Saint-Saturnin-de-Séchaux est un entrepôt du sel⁸⁷. Dans un XVII^e siècle qui fait entrer les ports de la côte de Saintonge dans l'économie-monde, la fondation de Rochefort en 1666 intensifie cette liaison et l'étend par une intégration plus approfondie de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans les aires portuaires de Bordeaux, Nantes ou Lorient. Se limiter à une relation de complémentarité fonctionnelle centre portuaire – périphéries intérieures fondée sur les circuits de l'échange serait réducteur, limitant l'approche à des liens de dépendances. En complétant l'approche du rapport entre l'arrière-pays et son avant-pays par une lecture fondée sur une gamme portuaire atlantique, il est possible de mieux mettre en évidence la complexité des circuits certes, mais surtout l'ampleur de la capacité de mobilisation des ports atlantiques par les sociétés de l'arrière-pays. Par ailleurs,

⁸⁵ BERNARD Alain J. M., « Hinterland », LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2013, p. 497-498.

⁸⁶ SAUZEAU Thierry, « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles), *Rives méditerranéennes*, 35, 2010, p. 79-97.

⁸⁷ *Ibid.*

l'identification de périmètres produits par l'administration de la Marine et des Classes, les recrutements de soldats, les passages transocéaniques à destination des Antilles par les portes atlantiques, les réseaux des marchands et négociants liés aux places portuaires, superposent des surfaces de projection territoriale vers la mer, l'océan et les outre-mer plus étendues. Elles manifestent une réelle imprégnation de l'horizon maritime, océanique ou ultra-marin par les sociétés des terres intérieures de Saintonge-Angoumois. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, structuré par le fleuve Charente et son principal affluent navigable, la Boutonne, rend possible cette analyse multidimensionnelle de l'arrière-pays juxtaposant ainsi deux lectures du rapport à la mer, à l'océan et aux outre-mer : celle d'une relation de dépendance fonctionnelle, évidente, par un regard ports/arrière-pays (topographique ou réticulaire) et celle, moins mise au jour, d'une projection océanique et ultra-marine par les sociétés d'arrière-pays depuis les terres par un regard arrière-pays/ports. C'est peut-être dans ce double regard que repose une perception plus équilibrée de l'atlantinité d'un arrière-pays.

En prenant en compte les périmètres de l'administration de la Marine, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est alors délimité, en amont du petit quartier estuarien de Rochefort, par les quartiers maritimes de Saintes et d'Angoulême. Ces trois quartiers formaient dès la fin du XVII^e siècle, le « *département de la Rivière de Charente* » qui dépendait du vaste arrondissement de Rochefort. L'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois constitue alors une région s'étendant d'Ouest en Est de Tonnay-Charente à La Rochefoucauld, qui correspondaient en 1727 au « *Haut de la Rivière* » par opposition au « *Bas de la Rivière*⁸⁸ ». Cette délimitation fluviale de l'arrière-pays n'est cependant pas suffisante, parce qu'elle ne repose que sur le critère d'un périmètre administratif et professionnel. Sur le plan géographique, la vallée de la Charente met en contact ces régions de l'intérieur avec l'océan. Le fleuve est un vecteur du renforcement d'une intégration maritime déjà ancienne, prise en charge et remodelée par la monarchie aux XVII-XVIII^e siècles dans le cadre de sa conversion à la mer et à l'Océan. À l'Est, l'intendant du Limousin Turgot recherche et convoite les bénéfices d'une insertion maritime pour sa province au milieu du XVIII^e siècle. Le fleuve joue un rôle d'interface avec la mer, mais également celui d'une interface interne à l'arrière-pays entre le fleuve et la terre, maillée de routes et chemins, ponctuée de bourgs, de villages et de villes. Des effets de polarisation et de rayonnement d'un chapelet de petites (Tonnay-Charente, Saint-Savinien, Port-d'Envaux, Taillebourg, Jarnac, Châteauneuf) et moyennes (Saintes, Cognac, Angoulême) villes portuaires d'Ancien Régime nichées dans les nombreux méandres du fleuve au rôle de

⁸⁸ AN, Marine, C4 220, Classes, Recensement des gens de mer du département de la rivière de Charente, 1727.

carrefour marquent les régions riveraines du fleuve et les connectent par le fleuve à la mer. Ces effets de rayonnement permettent de borner l'arrière-pays sur les deux rives du fleuve (voir Annexe 3, carte n°28). Sur la rive gauche, une ligne débutant à Tonnay-Charente pointe vers le Sud-Est en longeant les paroisses limitrophes du quartier maritime de Royan pour rejoindre Gémozac, Pons, Jonzac, et Chalais, à la limite de la Saintonge, avant de passer en Angoumois pour atteindre Villebois-Lavalette et de rejoindre au Nord-Est La Rochefoucauld, Chasseneuil et Champagne-Mouton puis Ruffec en Angoumois. Sur la rive droite, à partir de Ruffec, la limite septentrionale de la région étudiée longe toutes les paroisses limitrophes entre l'Angoumois et le Poitou pour rejoindre Saint-Jean-d'Angély en Saintonge puis Tonnay-Charente. Ainsi, un prisme de configurations urbaines et villageoises dans des contextes spatiaux différenciés (situation fluviale simple, situation fluviale carrefour, situation sur routes, situation sur chemins...) offre la possibilité d'établir finement les termes et les vecteurs de la connexion d'une population de l'arrière-pays à la mer et à l'océan. En excluant les zones de Saintonge maritime et estuarienne, la Saintonge intérieure et la province d'Angoumois forment alors l'arrière-pays au cœur de cette étude, intégrant alors des zones de confins / contacts avec les autres provinces limitrophes, du nord au sud, le Poitou, le Limousin, le Périgord et la Guyenne. En s'appuyant sur la réflexion de Dominique Guillemet, cet ensemble peut alors constituer le cadre d'analyse d'un processus d'homogénéisation régionale⁸⁹. Si l'historien évoquait alors le rôle du fleuve et de son commerce comme fondements d'une communauté unie socialement et culturellement, il est plausible d'envisager le rapport à la mer, à l'océan et aux outre-mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois comme un autre indicateur propre à la période moderne de cette unité. Cet arrière-pays présente également cette spécificité d'être en situation institutionnelle périphérique sous l'Ancien Régime. Les sièges des grandes administrations royales, l'intendance et l'amirauté, sont localisés hors du périmètre de l'arrière-pays. Deux généralités, La Rochelle (créées en 1694) et Limoges, disposent de relais dans l'arrière-pays au moyen entre autres des sièges d'élections, tandis que l'intendance de la Marine de Rochefort supervise l'activité des bureaux des Classes de Saintes et Angoulême. Les prérogatives des Amirautés de Marennes et La Rochelle, nées en 1587 et 1631⁹⁰, semblent en revanche peu toucher cet arrière-pays. Si en 1653, l'amirauté aunisienne a autorité sur tout le cours de la Charente, en 1713, un partage est défini entre rive gauche sous prérogative de l'amirauté de

⁸⁹ GUILLEMET Dominique, « Structuration de l'espace et identités entre Loire et Gironde : Le rôle de la Charente et de la Sèvre niortaise », PETIT Jacques-Guy, SANGUIN André-Louis (dir.), *Les Fleuves de France atlantique, identités, espaces, représentations, mémoires*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 135.

⁹⁰ PÉRET Jacques, SAUZEAU Thierry, « Les amirautés du Centre-Ouest aux temps modernes », *Les Amirautés en France et Outre-Mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*, *Revue d'Histoire Maritime*, 19, 2014, p. 181-200.

Saintonge et rive droite sous autorité de l'amirauté de La Rochelle⁹¹. L'autorité de ces amirautés dans l'arrière-pays semble anecdotique, au-delà du secteur fluvio-maritime, au moins jusqu'en 1681, lorsqu'elles sont associées au contrôle des gens de mer classés⁹². En matière maritime, l'arrière-pays n'a donc aucun pouvoir décisionnel important. Les ressorts de l'influence de la mer et de l'océan sont donc extérieurs au périmètre de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Sur le plan économique, l'importance du fleuve Charente dans les relations commerciales n'est plus à démontrer. Dès l'Antiquité, le fleuve Charente est une artère commerciale majeure de la province d'Aquitaine à l'époque gallo-romaine. Au Moyen-Âge, le commerce du sel et du vin est florissant. Les relations commerciales avec les côtes du Nord du royaume, notamment Dunkerque sont attestées au XIV^e siècle⁹³. Si du XVI^e au XVIII^e siècle, les papeteries d'Angoumois et le commerce des eaux-de-vie prennent leur essor, c'est notamment en raison de l'implantation d'étrangers d'Europe du Nord sur les bords de la Charente. Au carrefour entre des flux Nord-Sud et des flux Est-Ouest, le fleuve Charente présente une organisation commerciale qui est le résultat d'une histoire économique étroitement liée à la mer et aux vicissitudes des équilibres stratégiques incarnés par les provinces de Saintonge et d'Angoumois. L'interface entre le fleuve et la terre, une terre de carrières, une terre de vignobles, une terre de forêts, arrime une périphérie productive. De même, les configurations politiques des États européens et la législation religieuse du royaume de France justifient à la fois l'attractivité de la vallée de la Charente et la relative volatilité des implantations étrangères entre le XVI^e et le XVIII^e siècle comme les papetiers d'Angoumois avec la révocation de l'Édit de Fontainebleau de 1685. Cet arrière-pays revêt cependant une importance avec la fondation du port-arsenal de Rochefort qui produit une « conversion au Ponant » de la Saintonge et de l'Angoumois à partir de la fin du XVII^e siècle.

La conversion au Ponant de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois s'inscrit dans une période cohérente. L'année 1666 est celle de l'aboutissement de la réflexion de Colbert du Terron qui conduit à l'établissement de l'arsenal de Rochefort dans l'estuaire de la Charente. Du projet aux aménagements portuaires, l'établissement de Rochefort est le produit d'une expertise fondée sur une statistique⁹⁴ associant une approche géostratégique du littoral à l'évaluation des potentialités à capter dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. En ce sens,

⁹¹ *Ibid.*, p. 184.

⁹² *Ibid.*, p. 195.

⁹³ GUILLEMET Dominique, PÉRET Jacques, *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique, de la Préhistoire à nos jours*, Actes du colloque tenu au Centre International de la Mer à Rochefort du 18 au 20 avril 1995, Mémoires de la SAO, 5^e / 1996, Tome IV.

⁹⁴ Au sens premier de collecte d'informations destinées à connaître l'état.

la fondation de Rochefort ne crée pas une liaison maritime que l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pratiquait déjà par le cabotage fluvio-maritime, mais la recompose en créant un centre d'impulsions structurant. Désormais, aux circuits commerciaux fluvio-maritimes s'ajoute la constitution d'un bassin d'approvisionnement en ressources matérielles et de recrutement de travailleurs pour la Marine de Louis XIV qui étend son onde dans les terres intérieures. Avec La Rochelle et Bordeaux, ports à vocation commerciale structurant au tournant du XVIII^e siècle, après la guerre de Succession d'Espagne (1703-1713), un horizon atlantique de navigation et d'affaires, nord-américain puis antillais, l'arsenal de Rochefort, par ses navigations militaires ou de ravitaillement colonial, devient un point de connexion avec l'océan et les outre-mer. Ces trois ports constituent des espaces producteurs d'opportunités pour les sociétés d'arrière-pays. Progressive, l'intégration par ces ports de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à ces horizons atlantiques est une réalité qui touche un territoire plus vaste dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, après la guerre de Sept Ans (1756-1763). En ce sens, l'expression « conversion au Ponant » désigne alors la projection sur les mers, les océans et vers les outre-mer d'un espace d'arrière-pays et de ses sociétés, et l'intégration des horizons coloniaux lointains, médiatisées par une gamme de pôles portuaires, producteurs d'opportunités, militaires ou commerciaux, qui tend à s'élargir du Centre-Ouest (le binôme Rochefort-La Rochelle) à l'Ouest Atlantique (de Bayonne à Brest). Si le début de la période étudiée dans le cadre de cette recherche se définit par une date métropolitaine centrée sur la fondation d'un espace de projection, l'année 1792 qui marque la fin de la période d'étude relève des contextes coloniaux et métropolitains. Après la prise du Palais des Tuileries et la bataille de Valmy, la France entre en République dès sa proclamation le 21 septembre⁹⁵. Pour Bernard Gainot, 1792 signe le début de la décennie de l' « empire éclaté »⁹⁶. Trois caractéristiques font de cette année une rupture forte dans les trajectoires ultra-marines documentées par des écrits du for privé comme ceux du négociant bordelais Antoine Lajard⁹⁷ ou du lieutenant Jacques d'Ounous⁹⁸. Tout d'abord, les Antilles françaises sont entrées dans le temps de la révolution coloniale. À Saint-Domingue, l'insurrection servile qui avait débuté en août 1791 dans la Plaine du Nord atteint l'arrondissement Sud dans la plaine des Cayes. Dans ce contexte, la

⁹⁵ BIARD Michel, BOURDIN Philippe, LEUWERS Hervé, SERNA Pierre (dir.), *1792. Entrer en République*, Paris, Armand Colin, 2013.

⁹⁶ GAINOT Bernard, *L'Empire colonial français de Richelieu à Napoléon*, Paris, Armand Colin, p. 133.

⁹⁷ CAUNA Jacques, « La Révolution à Port-au-Prince (1791-1792) vue par un Bordelais », *Annales du Midi*, 101, 1989, p. 169-200.

⁹⁸ DONNADIEU Jean-Louis, « Un officier français face à la Révolution outre-mer. Les infortunes du lieutenant-colonel Jacques d'Ounous à Saint-Domingue, aux Etats-Unis et en Louisiane (1792-1802) », *Revue historique des armées*, 265, 2011, p. 75-86.

proclamation de l'égalité civile des gens de couleur par le décret du 4 avril 1792 conduit à des tentatives de conciliation des intérêts des planteurs Blancs et de couleur pour tenter de préserver l'économie de plantation : cette année-là, des concordats entre Blancs et propriétaires de couleur sont ainsi conclus à Saint-Domingue tandis que l'organisation d'un Congrès Général des Îles de l'Amérique, visant à unifier les colons autour d'un projet autonomiste, se heurte en Guadeloupe et en Martinique à une hétérogénéité de perspectives entre aristocrates autonomistes et patriotes⁹⁹. En Guadeloupe, l'affirmation des planteurs de sensibilité monarchiste domine jusqu'en décembre 1792. Elle conduit à l'éviction des patriotes des villes et à un engagement militaire des planteurs dans la Contre-Révolution à l'annonce de la Première République. Les esclaves des planteurs contre-révolutionnaires, armés massivement, peuvent intégrer des équipages de bâtiments pratiquant une flibuste sur les côtes de la Petite Antille¹⁰⁰. L'année 1792 casse donc le cadre de la colonie d'outre-mer du royaume de France tel qu'il avait été défini après la suppression de la Compagnie des Indes Occidentales en 1674 et ouvre un temps de recompositions du rapport aux outre-mer. Économiquement et géopolitiquement, l'élévation du prix des denrées ultra-marines, consécutive à la révolution coloniale, décline le commerce colonial français au profit de l'Angleterre. Pour Paul Butel, les catastrophes de Saint-Domingue offrent aux Antilles anglaises une opportunité sans précédent pour reprendre le contrôle des marchés européens du sucre¹⁰¹.

Entre 1666 et 1792, la conversion au Ponant fait de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois un territoire d'expériences de la mer dans le sens que peut lui donner Liliane Hilaire-Pérez¹⁰², et au-delà, pour intégrer l'immensité du monde maritime et impérial des XVII^e-XVIII^e siècles auquel se retrouvent confrontés des natifs de l'arrière-pays, un territoire d'expériences des océans et des outre-mer. Les ports du Ponant du royaume de France sont des portes ouvertes sur l'océan atlantique : espace du travail maritime pour les gens de mer et les officiers, marins ou non, des flottes de navires marchands ou de bâtiments de la Royale, couloir du passage transocéanique vers l'Amérique, continentale ou archipélagique, ou les océans Indien et Pacifique. Pour des passagers, hommes, femmes et enfants, engagés, colons, négociants, marchands ou planteurs, et des soldats, l'Atlantique joue un rôle clef par les flux

⁹⁹ GAINOT Bernard, *op. cit.*, p. 138 ; RÉGENT Frédéric, « Devenir républicain aux Petites Antilles (Guadeloupe, Martinique) à travers l'exemple de l'élection des députés à la Convention », BIARD Michel, BOURDIN Philippe, LEUWERS Hervé, SERNA Pierre (dir.), *op. cit.*, p. 153-166.

¹⁰⁰ RÉGENT Frédéric, *Les Maîtres de la Guadeloupe, propriétaires d'esclaves, 1635-1848*, Paris, Tallandier, 2019 ; Id., « Armement des hommes de couleur et liberté aux Antilles : le cas de la Guadeloupe pendant l'Ancien Régime et la Révolution », *Annales Historiques de la Révolution française*, 348, 2007, 2, p. 41-56.

¹⁰¹ BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Perrin, 2007 (2002), p. 295.

¹⁰² HILAIRE-PÉREZ Liliane, *L'Expérience de la mer*, Paris, Seli Arslan, 1996.

œuvrant au « tissage européen du monde »¹⁰³. L'océan et les avant-pays atteints sont le cadre d'une grande diversité d'expériences biographiques de la mer et de l'outre-mer, choisies ou subies. Ce que le géohistorien nomme la grande connexion de l'époque moderne repose sur une intensification des flux d'idées et le brassage des cultures, des flux humains, volontaires ou forcés, et des flux de biens et marchandises¹⁰⁴. Rarement documentées pour les sociétés des terres d'arrière-pays, les expériences et les trajectoires biographiques transatlantiques présentent l'intérêt de dépasser l'approche de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois comme un bassin d'approvisionnement en ressources portuaires ou coloniales pour restituer l'épaisseur d'une connexion humaine des terres d'un voisinage océan à un moment où la mer et les outre-mer ont constitué des perspectives de vie qui pouvaient toucher un large spectre de la société d'Ancien Régime.

L'identification de la peur, de l'inquiétude, du déracinement, livrés par quelques papiers suffit à poser les enjeux de ce rapport à l'océan et aux outre-mer qu'éprouvent les sociétés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à travers quelques exemples d'expériences renseignées dans les sources. Le 14 mars 1756, Pierre Thomas, maître de gabarre à Jarnac, au port Gros Jean, est embarrassé. Il vient de recevoir la visite du notaire Roux qui lui remet une sommation de la part de Pierre Bonniot, commissionnaire pour le magasin des vivres au port de Rochefort. Sa gabarre est chargée de 33 tonneaux de vin rouge à conduire au port de Rochefort sur ordre du roi. Ses confrères sont partis. Le voilà seul sur les quais du port. Il lui est intimé de mettre les voiles et de justifier la raison de son retard. Pour s'en expliquer, il fait la réponse suivante, recopiée par le notaire : « qu'à défaut de matelots, il ne lui a pas été possible de partir, que s'il en avait, il ne demanderait pas mieux que de descendre à Rochefort, [...] qu'il allait faire son tour, que s'il pouvait trouver quelque monde, il partirait dès demain au matin ». Trois mois plus tard, Ruis-Embito, intendant de la Marine à Rochefort, exprime dans une lettre son inquiétude quant aux difficultés de navigation sur le cours de la Charente. L'arrivée des canons des forges de l'Angoumois pour Rochefort, Brest et les colonies est retardée au point qu'il envisage d'étudier d'autres moyens de les voiturier que par l'eau. Le mois suivant, Nicolas Bonneau, commissaire aux Classes au bureau de Saintes, accompagné d'un officier et d'un ingénieur du port de Rochefort, visitent à bord d'une chaloupe le cours du fleuve. Ils manquent d'une journée de rencontrer des officiers de la généralité de Limoges, à bord d'une gabarre venant d'Angoulême, accompagnés de marchands du port de L'Houmeau, réalisant le même type de visite aux fins d'établir un procès-verbal destiné à moderniser la navigation sur le fleuve. Ils

¹⁰³ GRATALOUP Christian, *Atlas historique mondial*, Paris, Les Arènes, 2019, p. 247.

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 254-255.

ont inspecté le fleuve de la confluence avec la Touvre, au lieu du Gond, jusqu'en amont de Cognac, au lieu-dit de La Trache et ont couché, à l'Hôtel de la Maîtrise-des-Eaux-et-Forêts d'Angoumois, sur un procès-verbal le résultat de leurs observations, le 25 juillet 1756. Petit village de la rive droite de la Charente, en amont de Cognac, Boutiers est un bourg calme où réside la famille Delaville, enrichie par la plantation, revenue de Saint-Domingue. Le 1^{er} juillet 1759, dans la chapelle Saint-Marmet, sur le domaine du Solençon, François Léger Disrésir, esclave né en Afrique, de la nation Capelaoï, domestique de la famille, est baptisé. Son parrain est François de Ganalaque, ingénieur de la Marine au département de Rochefort. Le vaisseau du Roi l'*Intrépide*, commandé par le lieutenant de vaisseau Bigot, quitte Rochefort le 29 avril 1760. À son bord, 49 gens de mer du quartier de Saintes dont il est difficile de cerner l'esprit sur un rôle d'armement : quartier maître, aide-chirurgien, matelots ou mousses, quel que soit leur grade et leur fonction à bord, ils partagent l'inquiétude que peut susciter une navigation sur l'océan dans un temps de guerre qui peut les exposer au combat. Ils ont été levés dans un arrière-pays de villes marchandes, de villages et de bourgs riverains du fleuve ou d'un de ses affluents s'étendant jusqu'à Angoulême. Le gabarrier, l'officier de la Couronne, le domestique ou les gens de mer de l'arrière-pays sont autant de figures d'inquiétude dans un siècle indéniablement tourné vers l'océan et les mondes ultra-marins. Et que dire également du passager s'appêtant à embarquer pour les Antilles ? Ces papiers laissent alors entrevoir l'influence de l'océan et des outre-mer sur des sociétés où le paysage littoral, l'identité maritime et les connaissances d'un quotidien maritime sont loin d'être une trame évidente.

Si l'expérience est assimilable à une trajectoire biographique, elle se décline aussi géographiquement par une approche spatiale permettant d'identifier la constitution d'un territoire atlantique. Entre la fondation de l'arsenal de Rochefort et le début du XVIII^e siècle, la mer et les outre-mer ont été des déterminants dans la capacité de l'arrière-pays à se projeter sur mer et outre-mer parce que les horizons atlantiques ont capillarisé le territoire par l'exploitation des potentialités de ressources nécessaires aux activités portuaires et le jeu des connexions familiales. La construction de cette projection a reposé sur plusieurs canaux, politique par l'association du roi et de Marine, socio-économiques par les mondes portuaires du négoce et de la marchandise. L'étude des trajectoires biographiques individuelles fait également des particuliers des acteurs de l'extension du territoire de projection d'expérience maritime et ultra-marine d'arrière-pays dont la perception se réduisait le plus souvent aux lignes fluviales de la Charente et de la Boutonne et aux grappes manufacturières qui approvisionnaient l'arsenal de Rochefort, à l'image du réseau des forges d'Angoumois-Périgord. Venir ou revenir dans l'arrière-pays constitue par ailleurs un autre marqueur de la fin de l'expérience maritime

et ultra-marine. Les horizons maritimes et ultra-marins ont donc infusé un territoire plus vaste. Et cette interrogation mériterait une réponse pour le XIX^e siècle : le rapport à la mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est recomposé par l'établissement du chemin de fer en Charente¹⁰⁵ qui réduit dès le milieu du siècle les interactions de la flottille de cabotage de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et la nouvelle géographie des outre-mer colonisés d'Afrique et d'Asie.

Qu'entendre par Atlantique dans le cadre de cette recherche ? Un temps, un état biographique et un espace. Tout d'abord le temps. La qualification atlantique des expériences biographiques et du territoire de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois entend inscrire la projection de ces terres provinciales intérieures et de ses habitants dans un horizon maritime vaste entre le temps de la constitution de l'« Atlantique français » et sa consolidation, soit pour Silvia Marzagalli une période s'étendant des expéditions de Jacques Cartier en Amérique du Nord en 1534 à l'échec de l'expédition du général Leclerc en 1802¹⁰⁶. Plus que le XVII^e siècle, temps des pionniers où s'esquissent les contours de l'Atlantique français par la continentalité nord-américaine ou l'insularité antillaise, le XVIII^e siècle est le temps de la consolidation par la densité des connexions faisant de l'océan une autoroute humaine, et les opportunités diversifiées que l'aire atlantique produit dans sa partie antillaise au moins jusqu'en 1763, année du début de la perte d'influence française en Amérique¹⁰⁷. Dans ce temps atlantique, notre étude privilégie un repère métropolitain, 1666, qui accélère le rapport d'une périphérie océane fluviale à plusieurs échelles d'horizons maritimes et un repère colonial, 1792, qui ancre la fin de cette recherche dans un temps de troubles et de transformations des deux côtés de l'océan, entre la voie révolutionnaire française éteignant la monarchie et les révolutions antillaises, produisant des flux de retours ou d'exils qui mettent fin à un moment historique.

Un état biographique. L'introduction de l'ouvrage de Karen Ordhal Kupperman signale combien « penser atlantiquement » (*thinking atlantically*) pour un historien repose sur un impératif : « reconnaître le haut degré d'incertitude et le continuuel spectre de l'échec »¹⁰⁸ qui faisait l'identité du candidat à l'horizon atlantique – *à fortiori* dans notre optique pour des natifs d'une région éloignée du littoral. De plus, les mobiles de l'implication atlantique (*atlantic involvement*), au-delà de la réalité documentée des échecs du parcours transocéanique,

¹⁰⁵ AUDET-PERRIER Dominique, *Les Premiers pas du chemin de fer en Charentes, mythe et réalité, 1836-1883*, Paris, Le Croît Vif, 1997.

¹⁰⁶ MARZAGALLI Silvia, « The French Atlantic World in the seventeenth and eighteenth century », CANNY Nicholas, PHILIP Morgan (dir.), *The Oxford Handbook of the Atlantic World, 1450-1850*, Oxford University Press, 2013, p. 235-252.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 239.

¹⁰⁸ ORDHAL KUPPERMAN Karen, *The Atlantic in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2012, p. 2.

pouvaient être pour ces candidats à l'Amérique la recherche d'un « meilleur contrôle de leur destinée » et de « meilleures perspectives futures pour les êtres humains »¹⁰⁹. L'Atlantique est ainsi un espace d'expériences biographiques qui met en tension l'individu face à trois espaces inconnus avant la première mobilité, et surtout pour celui qui n'en a aucune pratique ou connaissance : le port, l'étendue liquide maritime, l'outre-mer forment un faisceau d'images, d'idées, d'appréhensions non expérimentées et productrices de sentiments et d'émotions devant la perspective atlantique. Ces trois espaces sont autant d'horizons d'attentes. Au fil du voyage, l'horizon se mue par la mobilité transocéanique en réalité événementielle ou coutumière. Dans le premier cas, à l'échelle d'une vie, le passage transocéanique et l'implantation outre-mer sont des marqueurs d'une bifurcation biographique forte qu'incarne un déracinement. Dans le second cas, par des navettes régulières, celles des gens de mer ou des officiers de navire et de vaisseaux, celles des négociants et des marchands, naviguer ou faire des affaires font fréquenter un espace totalement intégré à un espace vécu. La dimension perçue de l'expérience biographique liée à l'océan et aux outre-mer peut alors s'apparenter aux approches philosophiques du rapport au temps et de sa conscience par l'individu, combinant rétention, attention, protention et horizon d'attente que développent Edmund Husserl et Martin Heidegger¹¹⁰.

Un espace. L'Atlantique est l'espace maritime et océanique qui lie les rives européennes aux côtes d'Afrique et d'Amérique selon une géographie caractéristique des XVII^e et XVIII^e siècles marqués par la croissance des navigations en droiture, en traite ou de conflits, la construction d'une asymétrie territoriale entre des colonies fondées sur l'économie de plantation esclavagiste et des métropoles de commandement où les ports sont les portes maritimes de cette connexion. C'est également un océan qui constitue un espace de transit vers les outre-mer des océans Indien et Pacifique. Envisager la projection de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois suppose d'exploiter une gamme portuaire large pour montrer la diversité des canaux exploités dans les circulations professionnelles et migratoires d'un part et décrire l'ampleur d'un mouvement dont l'appréciation à partir des ports « naturels » de l'arrière-pays aurait biaisé l'analyse. Quatre pôles sont privilégiés dans cette étude : deux ports-arsenaux, Lorient et Rochefort, et deux ports de commerce, Bordeaux et Nantes. Par l'expérience professionnelle ou la migration, les natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 109-110.

¹¹⁰ La pensée d'Edmund Husserl notamment dans ses *Leçons pour une phénoménologie de la conscience intime du temps* (1928) et Martin Heidegger dans *Être et temps* (1928) peuvent trouver en effet un écho dans la compréhension de l'appréhension par un individu de l'expérience maritime ou ultra-marine à l'époque moderne.

expérimentent alors une myriade de réalités atlantiques, nomades pour les travailleurs de la mer et ceux qui circulent entre les deux rives pour des affaires, sédentaires pour ceux qui choisissent la voix de l'établissement. Sur l'autre rive, devant une historiographie riche sur les relations entre le Centre-Ouest atlantique et l'Amérique du Nord, l'espace antillais a été privilégié dans la lecture des trajectoires transatlantiques, principalement l'île de Saint-Domingue, laboratoire d'analyse pour lequel les registres paroissiaux, jusqu'alors peu exploités dans leur globalité, constituent une matière riche.

En ce sens cette recherche, par une approche multidimensionnelle de la notion d'expérience et du vocable atlantique, s'inscrit principalement dans l'histoire sociale du fait maritime par l'étude des gens de mer et par extension des travailleurs de la mer, dans l'histoire des migrations et des circulations transatlantiques, dans l'histoire des sociétés coloniales antillaises, dans l'histoire impériale et connectée des périphéries, dans l'histoire des mondes ruraux intermédiaires, traversés et regardant vers l'océan.

Ainsi, ce travail de recherche entend répondre à la question suivante : comment, entre 1666 et 1792, la construction d'une projection maritime, océanique et ultra-marine atlantique fait-elle de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois un territoire d'expérience(s) maritime et ultra-marine ?

La première partie de cette recherche s'intitule « Les trames d'un arrière-pays océanique ». Son objectif est triple. Le premier chapitre vise à décrire l'archipel des archives mobilisées pour identifier les acteurs, les structures, l'espace et les modalités de la projection maritime et ultra-marine, expliquer la méthodologie de leur exploitation pour rendre lisible et visible la projection des terres intérieures de Saintonge-Angoumois et livrer une première évaluation de l'ampleur de l'implication atlantique de l'arrière-pays. Le second chapitre analyse les configurations de l'habitat des terres intérieures et les transformations de l'environnement d'arrière-pays dans quatre domaines (axes de communication, évolution et répartition de la population, exploitation des ressources, royalisation des périmètres de ressources exploitables pour la Marine) qui illustrent un regard vers l'océan de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Complété par un troisième chapitre centré sur les caractéristiques de la navigation dans l'arrière-pays à partir d'une première évaluation du monde des navigants et des évolutions d'une flottille de l'arrière-pays aux horizons de navigation différenciés, les terres intérieures de Saintonge-Angoumois esquissent la constitution d'un espace intermédiaire du voisinage océan entre 1666 et 1792.

La seconde partie intitulée « Construire la projection » centre en revanche l'analyse sur les processus mis en œuvre par les acteurs de la monarchie et de la Marine dans la

transformation de l'espace d'arrière-pays en un territoire de projection maritime. Le chapitre quatrième envisage l'analyse des projets et des chantiers de l'extension et de la modernisation de la navigation fluviale sur la Charente comme des moyens de penser une synergie arrière-pays-port(s)-mer entre 1637 et la fin du XVIII^e siècle dont la réalité pratique suscite débats et renégociations. La prospection de ressources exploitables et la constitution de chaînes d'approvisionnement en ressources de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour la Marine de Rochefort et de Brest est au cœur du cinquième chapitre sur les bois, l'artillerie et les vins et eaux-de-vie des terres intérieures de Saintonge-Angoumois pour les arsenaux atlantiques. Enfin, le déploiement d'une administration des Classes de la Marine le long du fleuve Charente délimite un bassin de recrutement où la figure du commissaire, en lien avec les autres officiers de la monarchie, incarne l'horizon maritime et ses conséquences dans les terres.

La troisième partie intitulée « Expériences maritimes, océaniques et ultra-marines » décline les trajectoires biographiques des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois qui expérimentent ces horizons lointains par le métier du bord, la circulation ou la migration en interrogeant l'attache ou la déconnexion d'avec la région d'origine. Le septième chapitre a pour objet les travailleurs de la mer embarquant à bord depuis un arsenal ou un port de commerce. Le huitième chapitre interroge les raisons, les configurations du passage transocéanique, la géographie des destinations et les modalités pratiques du départ vers les outre-mer. Le neuvième chapitre met en perspective un tableau de la présence à Saint-Domingue au XVIII^e siècle avec des exemples de l'ancrage en situation coloniale, avant d'interroger la place des îles dans l'arrière-pays à travers les conséquences des retours, selon trois approches en forme de perspectives de recherche : la culture matérielle, la consommation de produits ultra-marins et la présence des gens de couleur.

Partie 1 : Les trames d'un arrière-pays océanique.

Chapitre 1 : De l'Océan à l'Archipel, les archives d'une histoire maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois

Jacques Motard est né en février 1768 à Lignièrès, à proximité de Châteauneuf en Angoumois. Fils d'un jardinier, célibataire, matelot de troisième classe, sa solde passe de 16 à 18 livres à l'occasion de sa réinscription sur la matricule du quartier d'Angoulême en 1788¹, après 24 mois sur les vaisseaux de Sa Majesté. À la fin de l'année 1786, âgé seulement de 18 ans, il a en effet embarqué au commerce sur le navire marchand la Cénis. Naufragé dans la rivière de Gambie après un mois de navigation, il paraît au bureau d'Angoulême le 9 septembre 1788, revenant de Brest sur la gabarre du roi l'Outarde. Il exerce le métier de la mer encore 3 ans, jusqu'en 1791. Présent puis absent à partir de 1794, il est marqué « sans nouvelle » en 1796. Du petit village de Lignièrès, ils ne sont que 2 matelots à avoir embarqué sur les vaisseaux du roi à Rochefort ou sur les navires marchands. Avec Jean Souchet, qui a connu la Côte de Guinée et Saint-Domingue, il ne fait aucun doute que l'expérience maritime de ces deux hommes de l'intérieur a rimé avec un trajet négrier pour les îles à sucre antillaises. L'itinérance de ces 2 hommes nous serait inconnue si nous ne disposions pas de l'unique matricule du quartier maritime d'Angoulême entre 1783 et 1797. Indéniablement, l'histoire de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois peut se réaliser à partir d'épaves de papier subsistantes. Les marins de l'arrière-pays du fleuve Charente n'ont pas des itinéraires de vie aussi courants que celui du marin du Cotentin Jean Moitier² mais ils ont en commun de nous être connus d'une documentation administrative qui, si rare qu'elle puisse être, est bien exceptionnelle.

L'histoire maritime des espaces et des sociétés littorales repose sur un « océan d'archives » selon le mot d'Alain Cabantous qui qualifie ainsi l'abondance de documents permettant de reconstituer l'histoire sociale et religieuse des populations maritimes du littoral

¹ SHD Rochefort, 9P3 22, Matricules des gens de mer du Quartier d'Angoulême (1783-1797).

² « Jean Moitier n'est pas un personnage célèbre : il n'a accompli aucun exploit, ne s'est nullement distingué dans ses actions, n'a laissé aucun souvenir dans l'histoire de sa région, ni même de sa ville. C'est un anonyme, un obscur, un humble, qui n'aurait pas laissé d'autres traces que deux ou trois mentions dans les registres de l'état civil de Saint-Vaast-la-Hougue, où il naquit et mourut, s'il avait été, comme beaucoup de ses voisins, un paysan ou un artisan. Mais Jean Moitier était marin de son état et comme tel, il a été enregistré dans les matricules de l'inscription maritime du quartier de la Hougue : aussi toute la vie de ce marin obscur peut-elle refaire surface et nous être révélée » dans LEGENTIL Hilaire, « Étude de cas : Jean Moitier », site Cimarconet (CRHQ, Université de Caen), URL : http://www.unicaen.fr/ufr/histoire/cimarconet/inscription_maritime/etudecas1.php (consulté le 24/03/2018).

de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles³. Pour les régions littorales d'Aunis et de Saintonge, René Mémain a étudié les levées d'hommes, matelots et soldats, du département de Rochefort entre 1661 et 1690⁴. Marie Thérèse de Martel s'est intéressée aux aspects de la vie des gens de mer dans le ressort de l'intendance de Rochefort⁵ dans la dernière décennie du siècle, au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Plus récemment, s'appuyant sur une documentation matriculaire abondante, Thierry Sauzeau a exploité l'océan d'archives des quartiers maritimes de Marennes et Royan entre 1760 et 1825⁶ pour reconstituer l'évolution de 3 cohortes de gens de mer. Cet océan d'archives est peuplé des matricules de l'Inscription Maritime, d'enquêtes et de recensements, de rôles d'armement et de désarmement, de registres de levées et de registres de passagers et d'une grande diversité d'actes notariés. Il reste encore activement exploré aujourd'hui tant pour l'espace atlantique que méditerranéen, fondant les grands travaux d'histoire quantitative liés au fait maritime des époques moderne et contemporaine, notamment par les travaux doctoraux⁷. À cette histoire sociale des gens de mer est étroitement liée l'histoire des circulations et de l'émigration transatlantiques dans toute variété, et l'histoire des marines royale et marchande faisant le lien entre les deux rives de l'Atlantique. Les sources portuaires et paroissiales permettent alors d'interroger une large population du Centre-Ouest Atlantique concernée par le fait maritime : entre soldats, gens de mer et engagés, les sources relatives aux passages vers les Amériques ou encore touchant à la matrimonialité et à la mortalité en situation coloniale laissent transparaître la projection maritime d'une population d'arrière-pays dans sa grande diversité. Réaliser une histoire maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois suppose alors de naviguer parmi un « archipel d'archives », attendu la discordance chronologique des sources et leur dimension fragmentaire. La figure géographique de l'archipel, groupes d'îles dispersées présentant une

³ CABANTOUS Alain, *Dix mille marins face à l'Océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794) : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991, p. 17.

⁴ MÉMAIN René, *Matelots et vaisseaux du Roi : levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, Paris, Hachette, 1937.

⁵ DE MARTEL Marie-Thérèse, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance de Rochefort (1691-1697). Aspects de la vie des gens de mer*, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1982.

⁶ SAUZEAU Thierry, *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e-milieu XIX^e siècle) : les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat sous la direction de Jacques PÉRET, Université de Poitiers, 2002, 3 vol. Id., *Les Marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste Éditions, 2005.

⁷ RÉTUREAU Hervé, *Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables d'Olonnes (1747-1866)*, Thèse de doctorat sous la direction de Martine Acerra et Thierry Sauzeau, Université de Nantes, 2020 ; BOËR Claire, *Travailleurs de la mer. Parcours, expériences et cadres de vie des marins de Provence au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat sous la direction de Gilbert Buti, Université d'Aix-Marseille, 2019 ; COCHARD Nicolas, *Les Marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre (1830-1914)*, Thèse de doctorat sous la direction d'André Zysberg, Université de Caen, 2013.

unité géographique en lien avec une origine géologique commune, constitue une métaphore pertinente pour qualifier l'étendue, la qualité et la diversité des documents d'archives mobilisables. Incarnation de la dispersion, de l'inégalité et de la multiplicité, l'archipel est « un espace hybride à dominante réticulaire⁸ ». Dans le cadre d'une histoire maritime d'un arrière-pays, soucieuse d'être pluridimensionnelle plutôt que totale, des aspects sociaux, professionnels et migratoires, aux aspects culturels et matériels entre les deux rives, interrogeant les sources au départ et les sources à l'arrivée, les différents groupes documentaires, forment les différentes îles aux reliefs et à la densité hétérogène que le chercheur doit mettre en réseau par le jeu des patronymes et des lieux pour restituer l'épaisseur d'une population dans sa diversité, les contours des territoires qu'elle fréquente et les temporalités de son inscription dans le monde atlantique des XVII^e et XVIII^e siècles. Ce premier chapitre vise ainsi à présenter la gamme des archives conservées qui rendent possible la mise en place de tables de données en histoire quantitative, miroirs d'une réelle projection maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois de Louis XIV à la Révolution française. Comment exploiter les diverses ressources en archives disponibles pour établir une histoire maritime atlantique de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux XVII^e et XVIII^e siècles ? Afin d'étudier la dimension professionnelle, la première qui se soit développée chronologiquement avec la fondation de Rochefort en 1666, les archives de l'administration de la Marine et de quatre amirautés atlantiques (Bordeaux, Brouage-Marennes, La Rochelle, Nantes) livrent des données relatives à la construction et à l'extension du bassin professionnel du département de la rivière de Charente entre la fondation du port de Rochefort et le développement de l'Inscription Maritime sous la Révolution française selon 3 angles d'approche : la géographie et la chronologie de la formation et de l'évolution du système des Classes en Saintonge-Angoumois, les rythmes de mobilisation des gens de mer de l'intérieur et leur affectation entre le port arsenal de Rochefort et les ports de commerce de Bordeaux et La Rochelle, enfin les caractéristiques du monde des gens de mer et le degré d'expérience maritime des marins de l'intérieur. La liaison entre les deux rives de l'Atlantique par l'émigration ou par la navette entre métropole et colonie, suppose quant à elle de confronter des sources au départ, métropolitaines, celles des Amirautés, relatives aux passages vers les outre-mer, et des sources à l'arrivée, les registres antillais qui restent encore le meilleur indicateur d'une lecture de l'implantation sociale en situation coloniale, quoique leur inégale disponibilité invite à une grande prudence méthodologique. À cet égard, le corpus de Saint-Domingue est le laboratoire d'étude privilégié. Enfin, la perception d'une

⁸ LÉVY Jacques, « Archipel », dans LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 2013, p. 93-94.

influence maritime et d'une relation aux outre-mer dans les terres de l'arrière-pays repose sur l'exploitation ciblée des fonds d'archives notariales qui livrent des documents intéressant les relations sociales, les intérêts économiques ou juridiques, la protection des intérêts en situation coloniale, la circulation des denrées exotiques ou encore et la matrimonialité des gens de mer et la culture matérielle des élites. Combinées à des fonds d'archives privées, ces pièces notariales ouvrent le champ d'une possible perception – nécessairement oblique – d'un impact pluriel de l'océan sur la vie de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois.

I. DU QUARTIER AUX AMIRAUTÉS : LES ARCHIVES DE LA MARITIMISATION PROFESSIONNELLE DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS

La maritimisation professionnelle de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois peut s'envisager dès le règne de Louis XIV à partir des registres des quartiers maritimes de Saintes et d'Angoulême, des rôles des amirautés atlantiques de Bordeaux, Brouage-Marennes et La Rochelle et des arsenaux de Rochefort et Lorient, et des papiers produits par l'administration du Secrétariat d'État à la Marine.

1. Les épaves du quartier : les registres

Les Archives Nationales et le Service Historique de la Défense de Rochefort conservent 4 pièces d'intérêt pour réaliser une étude des gens de mer de l'intérieur sous les règnes de Louis XV et Louis XVI et durant une partie de la Révolution française. Épaves restantes d'une documentation qui a dû être plus abondante, ces sources forment le socle d'une histoire maritime quantitative de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

a. La matricule des gens de mer de la rivière de Charente (1727-1738)

La première épave de papier du « département maritime de la Rivière de Charente » est un grand registre qui livre le profil de 1171 gens de mer, matelots et officiers mariniers, recensés en 1727⁹ dans les quartiers de Rochefort et Saintes (voir annexe 1A). Réalisée sous l'administration du second Secrétaire d'État à la Marine de Louis XV, Jean-Frédéric

⁹ AN, Marine, C4 220, Matricule des gens de mer de la rivière de Charente (1727-1738).

Phélypeaux¹⁰, comte de Maurepas, cette matricule procède des archives du bureau des classes, fondation de la fin du règne de Louis XIV, autour de 1710¹¹. Elle est la plus ancienne qui soit conservée aux Archives Nationales. En effet, les archives du bureau des classes abritent également une matricule des gens de mer et des ouvriers des ports de Rochefort¹² et Royan pour 1737, de La Rochelle pour 1749 et des quartiers littoraux de Picardie, Normandie et Bretagne pour 1786. Deux arrière-pays ligériens sont également représentés parmi les matricules conservées : l'Orléanais et le Nivernais avec pour chaque secteur une matricule de 1780 à 1791. Ainsi le quartier maritime de Saintes est l'arrière-pays dont on conserve la plus ancienne trace matriculaire à l'époque moderne.

La matricule des gens de mer de la rivière de Charente se présente sous la forme d'un registre de 144 pages. La première page est une table des localités géographiques divisées en deux ensembles : les « paroisses du haut de la rivière », correspondant au quartier de Saintes, de Tonnay-Charente à Angoulême ; et les « paroisses du bas de la rivière¹³ », correspondant au quartier de Rochefort. Le premier secteur, d'arrière-pays maritime, compte 18 entités géographiques (paroisses et groupes de paroisses) contre 5 pour le second secteur maritime. Pour chaque quartier sont recensés tout d'abord les officiers mariniers, puis les gens de mer. Chaque double page présente en en-tête des informations administratives et géographiques : département, quartier, paroisse et catégorie recensée (officiers mariniers, matelots). Chaque page contient un tableau de 12 cases composé de 4 lignes et de 3 colonnes. La numérotation des cases se fait de gauche à droite. Les 3 colonnes renvoient aux 3 classes de service. Chaque en-tête de colonne rappelle le calendrier trisannuel de service de la classe tel que fixé 38 ans plus tôt dans l'Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de la Marine¹⁴ : pour la première classe, à partir de 1727, pour la seconde à partir de 1728 et pour la troisième à partir de 1729. Cette matricule présente ainsi jusqu'en 1738 la rotation du service des trois classes sur 11 ans (1727, 1728 et 1729 jusque respectivement 1736, 1737, 1738).

Les cases sont relativement riches en renseignements pour une matricule de la première moitié du XVIII^e siècle. Les informations relatives aux 1171 officiers mariniers et matelots de la rivière de Charente peuvent être classées en 3 catégories. Une première regroupe les

¹⁰ ZANCO Jean-Philippe, *Dictionnaire des ministres de la Marine française, 1689-1958*, Paris, Editions SPM, 2011.

¹¹ ULBERT Jörg, LLINARES Sylviane (dir.), *La Liasse et la plume. Les bureaux du secrétariat d'État de la Marine (1669-1792)*, Rennes, PUR, 2017, p. 28-29.

¹² AN, Marine, C4 221, Matricule des gens de mer du quartier de Rochefort (1737-1748).

¹³ AN, *Ibid.*, f° 1v.

¹⁴ Livre VIII, Titre I, « De l'Enrôlement des Officiers mariniers, Matelots & gens de mer », *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de la Marine*, Paris, Etienne Michallet, avec Privilège du Roi, 1689, p. 124-137.

informations sur l'identité individuelle et familiale des gens de mer : nom, prénom, âge, paroisse de classement, statut matrimonial, noms et prénoms des parents et de l'épouse, caractéristiques physiques. La seconde regroupe les renseignements statutaires : le statut de classement (matelot ou officier marinier), la compétence ou qualification supplémentaire associée (maître de gabarre, aide pilotin, bosseman, quartier maître...) et – rarement évoquée – la modeste solde au mois de 9 à 13 livres. Enfin, l'expérience et l'affectation professionnelle en cours au moment de l'élaboration de la matricule transparaissent dans des notes rares : le navire sur lequel le matelot ou l'officier marinier est embarqué, la promotion qu'il a pu obtenir, l'exercice de garde-côte ou de gardien du port de Rochefort, le décès en mer, la condamnation en cas de désertion, l'implantation outre-mer en situation coloniale.

En questionnant les conditions de production de ce document qui a transité entre Marly ou Versailles et le siège de l'intendance maritime de Rochefort, dirigée par Jérôme Bignon de Blanzay depuis 1726, il est possible d'envisager la matière sur laquelle s'est appuyé l'officier civil du port de Rochefort en charge de cette matricule. Le registre n'étant pas signé, il est à supposer que le travail a été réalisé sous la direction de l'intendant de la Marine, en collaboration avec les commis principaux aux Classes du bureau de Rochefort et le commissaire aux Classes du quartier de Saintes. En 1727, d'après le dépouillement des revues Laffilard pour Rochefort entre 1670 et 1749, conservé dans les papiers du bureau des classes, 2 commis principaux travaillent au bureau de l'intendance de Rochefort : La Boitière depuis 1719, et Boulet depuis 1724, tandis que Bellefonds a la charge du quartier de Saintes¹⁵. Ces trois hommes ont livré les renseignements destinés à garnir la matrice imprimée du registre. Cette matrice imprimée appelle deux remarques : elle laisse supposer la diffusion de registre-types imprimés à Paris et transmis aux intendances de la Marine par la Messagerie ; ou bien l'intendant de la Marine a dû appliquer un cahier des charges normatif pour établir une matricule-type après avoir reçu une dépêche de Marly contenant les critères d'élaboration. En tout état de cause, ce recensement a pu supposer de la part de l'officier de plume de se déplacer de l'aval vers l'amont du fleuve, au moins jusqu'à Saintes, où se trouve le second bureau des classes de la Marine du département de la rivière de Charente, pour produire l'état des gens de mer riverains du haut de la Charente. La mention du folio de la matricule des classes du département de la rivière de Charente dans chaque case apparaît alors comme un renvoi à la source d'information *in situ* et leur cohérente succession numérique de ligne en ligne sur la matricule de 1727 laissent transparaître la consultation de la matricule du département de la

¹⁵ AN, Marine, C² 53, Officiers civils de la Marine, Revues Laffilard, 1670-1749, année 1727, f^o238v.

rivière de Charente et la copie des renseignements sur l'identité individuelle et familiale. La succession des *folii* de la matricule des classes s'observe toutes les 6 cases sur la matricule de 1727. Cette matricule des Classes qui aurait servi d'appui au travail de l'officier de plume semblait alors comporter 275 *folii*. Par ailleurs, les renseignements statutaires et professionnels ajoutés en bas de cases sont compris dans une chronologie de 1726 à 1735, attestant d'une actualisation au fil de l'eau des parcours individuels : changement de quartiers, établissement ultra-marin, décès... La matricule de 1727 a-t-elle séjourné dans les bureaux de Rochefort pendant 8 ans ou bien a-t-elle été transmise à Versailles après le recensement avec des actualisations réalisées par les commis de la Marine au gré de la remontée des informations de l'intendance de Rochefort vers les bureaux de la Marine ?

La matricule du département de la rivière de Charente nourrit certainement une réflexion sur l'état des gens de mer et les besoins pour la flotte du roi de France en période de restauration de la Marine après la mort de Louis XIV, après la régence de Philippe d'Orléans. Cette matricule suit en effet de peu l'ordonnance royale du 3 décembre 1726 établissant « l'estendue des départemens et quartiers de l'intendance de Rochefort et du département de Bayonne¹⁶ » qui détaille entre autres la liste des paroisses de chacun des quartiers des Classes de Rochefort et Saintes. Deux ans plus tard, en 1729, Bellefonds, commissaire aux classes du quartier de Saintes, a établi le rôle des gens de mer de son quartier et réalisé en présence du commissaire de la Marine Bigot de La Mothe la revue du quartier¹⁷. Cette année-là, avec le quartier de Rochefort, l'effectif général des gens de mer, officiers marinières et matelots, du département de la rivière de Charente atteint 1147 individus.

Ce registre présente alors pour l'historien quantitatif qui le décortique une opportunité de réflexion à l'intérêt multiple. D'une part, la matricule fournit une géographie linéaire des localités riveraines du fleuve associées au système des Classes mis en place dès 1666 en Saintonge. D'autre part, en livrant un état numérique des gens de mer de l'arrière-pays maritime, de Tonny-Charente à Angoulême, assorti de caractéristiques familiales et professionnelles, ce registre permet d'esquisser un premier profil des gens de mer de l'intérieur, si incomplet qu'il puisse être. Enfin, le recensement de 2 quartiers, l'un maritime, l'autre intérieur, liés par le fleuve et la route, ouvre une première perspective comparative pertinente

¹⁶ AN, Marine, A1 65, *Ordonnance du Roy pour la division et l'estendue des départemens et quartiers de l'intendance de Rochefort et du département de Bayonne*, du 3 décembre 1726, retranscrit dans DE MARTEL Marie-Thérèse, *op. cit.*, p. 348-352.

¹⁷ AN, Marine, C4 130, *Observations sur les rôles et états de la revue des gens de mer du quartier de Saintes faite en 1729 par le sieur Bellefonds commissaire des classes en présence de Monsieur Bigot de La Mothe, commissaire de la Marine*, 1729.

sur un bassin de recrutement des gens de mer associé au port-arsenal de Rochefort après le règne de Louis XIV. À cette première épave de papier riche en renseignements s'ajoute une autre source livrée par le quartier maritime de Saintes, un registre des levées effectuées dans le quartier de Saintes pour le port de Rochefort durant la seconde moitié du XVIII^e siècle.

b. Le registre des levées du quartier de Saintes (1770-1788)

Deuxième source capitale, le « registre des levées commencé le 31 octobre 1770, sous l'administration de Monsieur Cochelin¹⁸ » est essentiel pour comprendre la fréquence et la mobilité des gens de mer de l'intérieur appelés au service du port-arsenal de Rochefort. Restauré en 1998 (voir annexe 1C), ce document, aujourd'hui âgé de près de 250 ans, est constitué de 103 *folii* présentant des listes de levées couvrant 18 années, soit trois commissariats aux Classes. La première levée date du 31 octobre 1770 et la dernière du 28 octobre 1788. Les archives du bureau des Classes et les dossiers de personnels de la Marine nous permettent d'identifier Cochelin¹⁹ (depuis 1765), Huon de L'Étang²⁰ (depuis 1776) et Dierès-Montplaisir, attesté au bureau des Classes sur une revue de 1786²¹. La tenue d'un registre des levées était une compétence attendue dans l'activité d'un bureau d'armement comme celui de Saintes. En l'absence de matricule des classes du XVIII^e siècle pour le quartier de Saintes, on comprend aisément la dimension clef d'une source comme celle-ci, d'autant que la restauration du registre a garanti 91% des informations contenues : 94 des 103 *folii* du registre présentent des données intactes et intégrales, tandis que les 9 derniers *folii* sont à l'état de fragments. Le registre a été touché par une humidité sévère faisant perdre quelques informations : quelques noms et prénoms de gens de mer ou de paroisses et quelquefois la solde, ont alors disparu. Ce registre reste une source de grande qualité à plusieurs titres.

Tout d'abord, la dense chronologie des levées contribue à dresser le portrait concret des rythmes et des modalités de l'appel à main d'œuvre effectué par l'intendance de Rochefort dans l'arrière-pays après la guerre de Sept Ans, en temps de paix comme en temps de guerre. En dix-huit années, 253 levées ont été effectuées, dont 167 (soit 65,6%) entre 1776 et 1783 lors de la

¹⁸ SHDR, 9P 3/2, Quartier de Saintes, « Registre des levées commencé le 31 octobre 1770, sous l'administration de Monsieur Cochelin », 1770-1788.

¹⁹ AN, Marine, C2 42, Liste générale des officiers d'administration de la Marine, des écrivains de la Marine et des Classes et des syndics des Classes, f°71v.

²⁰ *Ibid.*, f°78r.

²¹ AN, Marine, C2 89, État de la revue des intendants, commissaire général, contrôleur de la Marine, commissaires ordinaires des ports et arsenaux, commis des bureaux de la Marine et commissaires aux Classes du port et département de Rochefort qui y ont servi pendant les mois de janvier et février 1786, 28 février 1786, f°10r°.

guerre d'Indépendance Américaine. Hormis les levées extraordinaires par leur effectif : élevé, comme celle de 174 gens de l'intérieur pour le service du port et des vaisseaux de Toulon en 1773, ou faible au point de se limiter au fil de l'eau à un ou deux matelots ; il est courant que l'arrière-pays soit régulièrement mobilisé pour Rochefort par des levées de 10 à 40 personnes entre 1770 et 1788. Outre la fréquence des levées, il est envisageable de travailler sur les délais entre la commande des gens de mer de l'intérieur adressée par le bureau de Rochefort au bureau des Classes de Saintes et l'envoi effectif des gens de mer dont atteste la date de la liste signée par le commissaire de Saintes. Au niveau du matelot ou de l'officier marinier, la présence du numéro de matricule – quoique celui-ci puisse changer avec le renouvellement des matricules des classes – rend possible la restitution partielle d'un parcours professionnel individuel, de la levée unique à plusieurs levées.

Outre la dimension chronologique plurielle qu'offre ce registre, on retrouve sur les listes les trois catégories d'informations exploitables mentionnées dans la matricule de 1727 : les informations liées à l'identité sans celles relatives à la famille (numéros de *folii* et de cases de la matricule du quartier, noms et prénoms des gens de mer, âges, caractéristiques physiques, paroisses d'origine), les informations statutaires et professionnelles (statut, montant de la solde et parfois de la conduite) ; et les renseignements relatifs à l'expérience et l'affectation professionnelle, plus nombreux que dans la matricule de 1727. Les deux premières catégories d'informations peuvent faire l'objet d'une confrontation avec la matricule de 1727 afin de lire à partir des indices patronymiques et géographiques une évolution des contours du bassin professionnel et de l'effectif des familles des gens de mer impliquées dans la marine de Rochefort. La plus-value apportée par la source réside dans les renseignements de la troisième catégorie quoiqu'ils ne soient pas donnés pour l'ensemble de la période chronologique. Sur les 253 listes de levées, 84 livrent des historiques d'une expérience professionnelle de la mer pour chacun des matelots ou officiers marinières levés sur la marge gauche sous la forme de petites annotations. Cela correspond à la période 1770-1778, soit le moment du commissariat de Mathieu Cochelin et les deux premières années du commissariat de Huon de l'Étang. Doit-on lire dans ces annotations la compétence professionnelle de Mathieu Cochelin qui aurait été reprise par son successeur, ne serait-ce qu'un temps, au regard de l'absence de ces données après 1778 ? Ces précisions marginales sont au nombre de huit : le matelot ou l'officier marinier est-il maître de gabarre sur le fleuve ? Pratique-t-il le cabotage ? Et si oui, le grand ou le petit cabotage ? A-t-il réalisé un ou plusieurs voyages au long cours ? Combien de campagnes pour le roi a-t-il effectué ? A-t-il une expérience de la course ? Quel est son temps de service au port de Rochefort ? Quelle durée le matelot a-t-il passé à l'école du canon de Rochefort ? L'historien

peut alors à partir de ces notes marginales décrire un portrait plus complet qu'en 1727 sur l'expérience maritime dans sa diversité.

L'intérêt de ce registre de levées du quartier de Saintes est également de présenter un éventail de professions, navigantes ou non, qui ont une pratique différenciée de l'horizon maritime. En effet, si la majeure partie des levés pour le port de Rochefort sont des gens de mer destinés sur les bâtiments du Roi, les listes mentionnent des tonneliers doleurs²², des cordiers, des charpentiers, des fileurs, des forgerons et des boulangers. De même, la gamme des professions de matelots est suffisamment étayée pour différencier ceux qui embarquent et ceux qui restent à terre. Corollaire indispensable, le registre des levées précise l'affectation des levées : le service du port, le service des armements, le service des vaisseaux. Ces doubles renseignements professionnels ouvrent le champ d'une réflexion sur une typologie des trajectoires maritimes des gens de mer de l'intérieur en présentant finalement trois niveaux de circulations : une circulation ponctuelle de l'intérieur vers le port, une circulation de l'intérieur vers le port puis sur l'océan à bord d'un vaisseau, enfin une circulation de l'intérieur vers les outre-mer par le port et le vaisseau. Ce registre est d'autant plus fondamental qu'il est la seule trace documentaire des carrières maritimes du quartier de Saintes avec un double angle d'approche : l'approche du commissaire aux Classes, l'approche – indirecte – par l'historien de l'expérience maritime d'une population d'anonymes dont la cohérence repose sur la construction d'un réseau d'archives établissant la pertinence de leurs rencontres et les liens induits par leurs occurrences dans les différentes sources.

Lorsque l'historien interroge enfin la dimension géographique du registre, il est porté à conclure que ce registre de levées témoigne d'une part d'une extension du quartier maritime de Saintes par la comparaison de l'étendue des paroisses inscrites pour le département de la rivière de Charente dans l'ordonnance de 1726, et d'autre part d'une sectorisation approfondie du département avec l'autonomisation du secteur amont du fleuve par l'individualisation d'un quartier maritime d'Angoulême, les deux constats géographiques étant certainement liés. La présence de gens de mer de localités de Haute Saintonge, non riveraines de la Charente comme Pons, Jonzac, Allas-Champagne, Mirambeau ou Montendre, traduit une définition géographique différente du quartier de Saintes qui inclut dans son périmètre les localités de la rive gauche jusqu'aux marges du quartier estuarien de Royan. Le registre laisse alors transparaître une définition actualisée du quartier maritime de Saintes. Parallèlement, le nombre des gens de mer originaires de localités de l'amont du fleuve qui étaient intégrées au quartier

²² Fabricants de douelles.

de Saintes en 1727 est peu élevé : par exemple, les gens de mer originaires de Cognac et Angoulême ne représentent respectivement que 4 et 8 individus entre 1770 et 1788 sur le registre des levées. Domiciliés dans le quartier de Saintes, ces natifs de Cognac et d'Angoulême ressortent désormais d'un quartier maritime dont la sectorisation géographique a été divisée en deux. Le lien entre extension du quartier de Saintes dans les terres des deux rives du fleuve et reconfiguration des périmètres des quartiers maritimes se justifie pleinement par la nécessité de gérer un territoire redéfini et des gens de mer plus nombreux. En filigrane donc, ce registre renseigne l'historien sur l'approfondissement de l'administration de la Marine et de son emprise territoriale sur l'arrière-pays. Géographiquement sectorisé, chronologiquement dense, professionnellement diversifiée, le registre des levées du quartier de Saintes entre 1770 et 1788 offre l'exclusivité de percevoir l'ancrage d'une dimension professionnelle maritime et les modalités de sa réalisation dans l'arrière-pays d'un arsenal royal.

c. La matricule du quartier maritime d'Angoulême (1788-1796)

Il n'en reste qu'une sur les quatre qui ont semble-t-il existé au XVIII^e siècle. L'ultime matricule du quartier d'Angoulême a vraisemblablement été ouverte en 1788²³ et regroupe les parcours de 745 matelots, nés entre 1729 et 1788, du quartier le plus oriental de la province maritime du département de la rivière de Charente (voir annexe 1E). L'établissement de cette matricule relève du régime des Classes et des attributions de son commissaire tels qu'ils ont été réformés par l'Ordonnance des Classes de la Marine du 31 octobre 1784²⁴. La raison d'être qui aurait épargné d'un naufrage certain cette troisième épave de papier réside dans l'intérêt qu'a constitué cet état des gens de mer d'Angoumois pour les besoins et le suivi de l'administration de l'Inscription Maritime sous la Révolution française et au début de l'Empire. La matricule a en effet été vérifiée une première fois par Charbonnier, contrôleur de la Marine au port de Rochefort faisant fonction d'inspecteur des Classes le 5 thermidor an VII²⁵ (23 juillet 1799), puis une seconde fois le 25 thermidor an VII (12 août suivant) par Jurien, contrôleur de la Marine au port et arrondissement de Rochefort à Angoulême. Le 4 thermidor an XI (23 juillet 1803), la matricule est vue et arrêtée par P.M. Fontaine et Combri avec un effectif de 520 matelots « pour servir au recensement général »²⁶, soustraction faite des gens de mer rayés.

²³ SHD Rochefort, 9P 3/22, Matricule du Quartier Maritime d'Angoulême (1788-1796).

²⁴ Ordonnance du Roi concernant les classes, du 31 octobre 1784, *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Toulon, Imprimerie Mallard, 1787, p. 218-303.

²⁵ *Ibid.*, f°1 v°.

²⁶ *Ibid.*, f°264v.

Le registre couvre 61 localités du quartier d'Angoulême, réparties en 3 syndicats : Angoulême, Saint-Simon et Cognac. Une table des localités a été rédigée sur le recto du premier folio restant du registre. Parmi les localités mentionnées comme relevant du syndicat d'Angoulême, on trouve quelques localités du Limousin attribuées artificiellement à la circonscription maritime d'Angoulême. Source-passerelle parce qu'elle sert de support au renouvellement des documents de l'administration de la Marine à la veille de la Révolution, la matricule du quartier d'Angoulême indique la masse d'archives qui préexistait à son ouverture et dont l'historien n'a plus aucune trace aujourd'hui. L'écrivain de la Marine et des Classes inscrivait scrupuleusement la source de référence pour produire un lien documentaire contribuant au suivi de chacun des gens de mer. Ce détail, renseigné par l'en-tête de la première colonne « folio et numéro de l'ancien registre », laisse entrevoir en filigrane 11 sources documentaires référant les gens de mer. Il s'agit d'une part de quatre matricules aux qualifications variables : « ancienne matricule », « matricule du syndic de Cognac », « matricule du syndic de Saint-Simon », « matricule de Saintes ». D'autre part, on dénombre sept registres : « petit registre », « registre des charpentiers », « registre brouillard des mousses », « registre des matelots », « registre des matelots de port », « registre des mousses » et « registre des novices ». La mention « aucun registre » atteste quant à elle d'une première immatriculation aux classes en 1788.

Qui a ouvert ce registre en 1785 ? D'après les revues de l'administration de la Marine pour le département de Rochefort, le quartier d'Angoulême est dirigé par le commissaire aux classes Valliet²⁷ en 1786. Nicolas Marcellin Valliet²⁸ succède en 1782 à Jacques Dubois-Grenot dont le commissariat aux Classes a duré près de 20 ans²⁹. Ce commissaire aux classes a dû appliquer l'Ordonnance concernant les Classes du 31 octobre 1784 qui a notamment provoqué le renouvellement des matricules des quartiers maritimes littoraux et intérieurs, dont l'Ordonnance rappelle les normes de tenue : « Ils tiendront la matricule des gens de mer classés, inscriront sur la dite matricule les noms, âges, lieux de naissance, demeures et signalemens de tous lesdits gens de mer ; y noteront tous leurs services, tant sur les vaisseaux de Sa Majesté que sur les Bâtimens marchands, & successivement les augmentations de grade & de paye, qui leur seront accordées aux désarmemens des Vaisseaux, & rayeront les noms de ceux qui auront

²⁷ AN, Marine, C2 89, f°10r°.

²⁸ AN, Marine, C7 335, Valliet Nicolas-Marcelin, pièce n°3, Extrait des registres baptistères de la paroisse de Saint-Nazaire, diocèse de Toulon.

²⁹ AN, Marine, C7 90, Dubois-Grenot Jacques, pièce n°4 : État de service du sieur Jacques Dubois-Grenot, sous-commissaire de la Marine et des Classes au quartier d'Angoulême, p.3.

été déclarés hors de service par les Inspecteurs³⁰ [...]. ». La seconde raison d'être de la matricule des gens de mer du quartier d'Angoulême est donc celle d'un contexte de réforme des Classes impliquant un renouvellement de la documentation administrative recensant les gens de mer.

Quoique tardive, la matricule du quartier maritime d'Angoulême de la fin du XVIII^e siècle présente une grande richesse de renseignements qui touchent les trois catégories d'informations identifiées dans la matricule de 1727. La première catégorie s'enrichit d'appellations géographiques permettant d'envisager la mobilité des gens de mer avec la mention des paroisses de naissance, de classement et de domicile. La profession du père ajoute à l'identité des gens de mer la possibilité d'envisager un degré de filiation, de reproduction professionnelle. La densité du fichier patronymique familial obtenu permet d'une part, une approche de l'évolution du nombre des familles de gens de mer par rapport à la matricule de 1727-1738 et d'autre part, une approche des alliances matrimoniales et des solidarités familiales. Les données de la seconde catégorie relative aux informations statutaires des gens de mer livrent une galerie plus étoffée de situations des matelots et officiers marinières avec une grande diversité salariale et des promotions plus renseignées. À la différence du recensement de 1727 qui offre une vision plus statique des gens de mer, la matricule du quartier d'Angoulême ouvre des perspectives d'analyse professionnelle intéressante. Enfin, le déroulé des carrières sur 12 ans, de 1785 à 1796, apporte une plus-value exceptionnelle à l'analyse de la professionnalisation maritime de l'arrière-pays, *a fortiori* en raison de l'unicité de la source documentaire. Le registre étant daté de 1788, les données de carrière des deux premières années de la matricule, 1785 et 1786, sont plutôt rares et se résument parfois à des états de situation au moment de la réinscription : les temps de service, total, au roi ou au commerce sont inscrits généralement dans ces cases. La richesse des renseignements contenus dans les cases n'est plus à démontrer tant elles ont été scrutées par les historiens des gens de mer des sociétés littorales. D'une inégale densité et d'une qualité variable, les renseignements contenus touchent au service en mer ou dans le port, à la désertion, aux navires d'embarquement, aux destinations, à l'emprisonnement, à la mortalité, à l'exercice de la navigation fluviale... Par comparaison avec les registres des Classes des gens de mer du littoral, les cases d'un registre de quartier d'arrière-pays apparaissent à l'évidence bien moins garnies par la plume de l'écrivain de la Marine.

Une histoire maritime professionnelle de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois repose ainsi sur la confrontation d'épaves de papiers de natures diverses : un recensement des gens de mer, un registre des levées et une matricule de quartier maritime. La complémentarité que

³⁰ Article 2, Titre VII, Ordonnance du Roi concernant les classes, du 31 Octobre 1784, dans *Ordonnances et réglemens concernant la Marine*, Toulon, De Mallard, 1787, p.242.

permet leur confrontation contraste ainsi avec la cohérence d'une documentation successive sur une chronologie bien plus large dans le cas des quartiers maritimes des côtes du Nord et de Normandie, de Bretagne, du Centre Ouest Atlantique ou de Provence. L'« océan d'archives » dans lequel navigue Alain Cabantous comporte ainsi pour le quartier de Fécamp quatre séries de registres des classes sur une chronologie continue de 1751 à 1796³¹. La documentation du quartier de Saint-Valéry-sur-Somme livre une connaissance fine des gens de mer avec trois matricules portant sur onze années, de 1776 à 1787³², période étendue dans le cas du quartier du Havre de 1751 à 1787³³ avec 11 matricules diverses conservées. Cette chronologie se retrouve pour les matricules restantes du port de Lorient³⁴. Les matricules rescapées du quartier de Saint-Malo s'illustrent par leur continuité chronologique de 1682 à 1787, réduite dans le cas de Nantes, à partir de 1727³⁵. Les quartiers de l'Île d'Oléron et de Marennes ont laissé des matricules remontant respectivement à 1736 et 1750³⁶. En Méditerranée, la doyenne des matricules conservées pour le quartier de Saint-Tropez date de 1724³⁷. S'il ne reste des quartiers d'Honfleur et d'Arles que la matricule de 1785, comme dans le cas d'Angoulême, cinq quartiers maritimes ligériens de l'intérieur ont laissé des matricules ouvertes en 1780 : Ingrandes, Angers, L'Île-Bouchard, Tours, Orléans et Nevers³⁸, ouvrant le champ d'une possible comparaison des gens de mer de l'intérieur des rivières de Loire et de Charente. Seule ressource documentaire restante des deux quartiers maritimes de l'intérieur du département de la rivière de Charente, l'épave matriculaire de la fin du XVIII^e siècle demeure un laboratoire d'analyse essentiel pour deux raisons : outre la perception d'une évolution quantitative et qualitative, il contribue d'une part à établir un état des lieux de la maritimisation professionnelle de l'arrière-pays à la fin du XVIII^e siècle et d'autre part, il constitue le vecteur d'une lecture de l'articulation de la relation des gens de mer de l'intérieur avec les autres gens de l'intérieur, qu'ils soient riverains du fleuve (artisans ou navigants) ou habitants les terres de vignes et de labours des versants de la vallée fluviale.

³¹ CABANTOUS Alain, *op. cit.*, p. 613.

³² CABANTOUS Alain, *op. cit.*, p. 612.

³³ *Ibid.*, p. 624.

³⁴ LE MARESQUIER Érik, « Les archives de l'inscription maritime », dans *La Gazette des Archives*, n°100, 1978, p. 43.

³⁵ BOUYER Murielle, *Les gens de mer de la rivière de Loire : étude d'un bassin de main d'œuvre du commerce nantais au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat sous la direction de Guy Saupin, Université de Nantes, 2004.

³⁶ SAUZEAU Thierry, *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e-milieu XIX^e siècle) : les carrières de trois cohortes de marins du quartier de Marennes inscrits entre 1760 et 1825*, Thèse de doctorat sous la direction de Jacques Péret, Université de Poitiers, 2002.

³⁷ BUTI Gilbert, *Activités maritimes et gens de mer à Saint-Tropez (milieu XVII^e siècle-début XIX^e siècle) : contribution à l'étude des économies maritimes*, Thèse de doctorat sous la direction d'André Zysberg, EHESS, 2000.

³⁸ LE MARESQUIER Érik, *art. cit.*, p. 45.

d. Le journalier et les remises (1777-1811) : des sources intersticielles

Le Service Historique de la Défense de Rochefort conserve deux sources complémentaires qui étendent la compréhension des contours professionnels des gens de mer de l'arrière-pays à la diversité des mouvements statutaires et à la rémunération professionnelle. Après les matricules et le registre des levées des gens de mer du quartier de Saintes, ces deux dernières épaves de papier approfondissent la perception de la mobilité professionnelle et de ses bénéficiaires à partir de deux registres : un journalier d'activité du bureau des classes de Saintes et un registre des remises faites pour le quartier d'Angoulême.

Nommé en 1776 au quartier des classes de Saintes comme syndic faisant fonction de commissaire aux Classes³⁹, Jean Huon de l'Étang ouvre le 1^{er} mai 1777 un registre de 142 feuillets intitulé « Mouvements journaliers du bureau des classes de Saintes » destiné à l'« enregistrement journalier de tous les mouvements des officiers marinières, matelots, ouvriers, novices et mousques composant le quartier de Saintes⁴⁰ » (voir annexe 1D). En le rapprochant du registre des levées du quartier de Saintes entre 1770 et 1788, il présente l'intérêt de pouvoir exploiter les mouvements statutaires et mobilités du personnel des gens de mer du seul bureau du quartier de Saintes. En effet, le syndic des classes de Saintes enregistrait sur le registre les billets de bonne volonté, les permis pour les voyages au long cours, les retours du service du roi et du commerce, les nouveaux classés, ceux qui étaient rayés et reportés sur un autre registre, les changements de département, les décès et les noms de ceux qui étaient portés au registre des gens de mer hors de service. La fin du registre réserve une partie aux bâtiments neufs et rayés du quartier de Saintes.

En l'absence de matricule des classes du quartier de Saintes, ce journalier, croisé avec le registre des levées et les rôles d'armement des navires armés à La Rochelle, Rochefort et Bordeaux, rend possible une approche de la mobilité professionnelle des gens de mer, matelots et officiers marinières, d'un quartier d'arrière-pays limitrophe d'un quartier littoral, celui de Rochefort. La qualité de la tenue du registre invite à interroger la pratique professionnelle du commissaire aux Classes du quartier de Saintes. La tenue d'un journalier des mouvements du bureau des Classes n'apparaît aucunement dans l'Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et les arsenaux de la Marine de 1689 : en effet, il est attendu du commissaire aux Classes qu'il produise d'après les articles 2, 4, 6 et 7 du titre V du huitième livre un rôle des officiers

³⁹ AN, MAR C7 145, Pièce 43, Extrait des services du sieur Huon de l'Étang, 1780.

⁴⁰ SHDR, 9P3 4, Mouvements Journaliers du Bureau de Saintes, 1777-1792.

mariniers et matelots, un rôle des mousses et garçons de bord, des extraits de rôles ou des bulletins de situation professionnelle⁴¹. L'Ordonnance de 1784, dans son titre VII, articles 2 à 12, détaille les contours de l'abondante production du commissaire aux Classes réalisée à partir de modèles du Secrétariat d'État à la Marine⁴². Aux registres très catégorisés comme la matricule des gens de mer, les rôles des volontaires, des hors de service, des invalides, des capitaines, maîtres, pilotes-lamaneurs, des ouvriers non navigants, s'ajoutent des états divers : des états des bâtiments de commerce, de ceux qui commencent à naviguer, des états de situation de l'effectif du quartier en temps de guerre et de paix, des états de changements de quartier et des copies d'états adressées aux intendants de la Marine et aux inspecteurs des classes, mis en place dès 1776. D'après le titre VIII, articles 3, 4, 5 et 6, les états des gens de mer sont établis par le syndic dont ils dépendent. Ce dernier, appelé le syndic des gens de mer, garde en outre le rôle des tours de service⁴³. En conséquence, le registre des mouvements journaliers du bureau de Saintes est un document illustrant une méthode de travail administrative qui a évolué depuis 1689, inhérente à la pratique professionnelle individuelle ou au réemploi d'outils fréquentés par le commissaire aux classes dans des quartiers d'affectation antérieure. Ce journalier permettait au commissaire de suivre précisément les mouvements individuels et les effectifs globaux des changements intervenus dans le quartier maritime. Les informations consignées sur le journalier devaient ensuite être reportées, par le commissaire ou l'un de ses commis, sur les différents registres du bureau sous la forme d'apostilles. Il était possible par ce biais également de répondre aux impératifs d'une production documentaire rythmée et ciblée, ponctuellement pour le syndic des gens de mer ou le commissaire aux classes voisin, mais surtout pour les instances supérieures (le bureau des armements de Rochefort, la direction de l'arrondissement maritime ou l'inspection générale des classes voire le secrétariat d'État de la Marine). Il atteste dans tous les cas de la présence d'un volume documentaire qui, quoique disparu aujourd'hui, n'en demeure pas moins révélateur d'une activité d'un quartier maritime d'arrière-pays dont l'administration a été portée à un degré élevé de complexité et de rigueur durant la seconde moitié du XVIII^e siècle.

⁴¹ Livre VIII, Titre V, articles, 2, 4, 6 et 7, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de la Marine, Paris, Chez Estienne Michallet, avec privilège de Sa Majesté*, 1689, p. 148-150.

⁴² Titre VII & VIII, Ordonnance du Roi concernant les classes, du 31 octobre 1784, *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Toulon, Imprimerie Mallard, 1787, p. 242-245.

⁴³ *Ibid.*, p. 249-251.

Les registres de remises sont peu nombreux et souvent non communicables⁴⁴. Le « Registre des remises N°2 »⁴⁵ regroupe les montants acquittés aux gens de mer du quartier d'Angoulême par les bureaux des ports de commerce et arsenaux où ils ont embarqués sous forme de listes pour la période 1788-1811 (voir annexe 1F). Chaque liste est précédée d'un en-tête manuscrit associant le port d'embarquement – Brest, Lorient, Nantes, Rochefort, Bordeaux et Toulon – au quartier destinataire des fonds, en l'occurrence Angoulême. Deux types de remises transparaissent : soit les soldes dits de campagnes sur les vaisseaux du roi ou les navires marchands, soit les parts de prises dans le cadre d'une campagne de course. Se présentant sous la forme d'une matrice imprimée, les listes sont complétées avec les informations nécessaires au calcul et à la justification du montant de la remise ou de la prise : les renseignements sur le matelot (nom, qualité, résidence, taxe), en première colonne, précèdent la mention du temps de service et du montant associé à sa durée, le rappel des avances perçues à l'armement, les déductions pour « hardes des morts » ou autre dû (« à déduire ce qu'ils doivent ») et le paiement au désarmement. La huitième et dernière colonne indique le « reste à remettre au département ». Une fois la liste établie, le total à acquitter par le port d'embarquement est rappelé avant d'être visé par le chef du bureau des armements du port. Les fonds sont envoyés au quartier destinataire qui fournit en retour un récépissé des fonds consigné et visé dans le registre de remise par le contrôleur des armements. Chaque page est garnie sur la gauche de mentions marginales précisant les modalités de la remise. Ce registre de remises focalise l'analyse professionnelle des gens de mer sur leur retour : à travers l'étude du circuit de rémunération, ces listes complètent ponctuellement la restitution des carrières d'un matelot ou d'un officier marinier, tout en rendant possible quelques pistes d'étude sur l'approche familiale des gens de mer (la fratrie, la parenté, le veuvage), les délais de rémunération d'une campagne et potentiellement, par le croisement avec des actes notariés, si rare que cela puisse être, l'investissement de la solde dans le patrimoine familial. Intersticiels parce qu'ils dessinent les mouvements du quartier ou les démarches liées au retour des gens de mer dans leurs localités d'origine, ces deux registres incarnent la segmentation chronologique que l'historien a des circulations professionnelles de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Leur confrontation avec les matricules et le registre des levées permet la construction d'une vision d'ensemble du fonctionnement de l'administration des gens de mer d'une part et des rythmes de l'appel

⁴⁴ SHDR, MR 9P3 1 et 2, Remises faites à La Rochelle pour Saintes, 1749-1771. Ces registres de remises ne sont pas communicables en raison de leur très mauvais état.

⁴⁵ SHDR, MR 9P3 21, Remises faites par divers ports pour Angoulême, 1788-1811.

professionnel de l'océan. L'étude des rôles d'armement des ports atlantiques apparaît alors comme incontournable.

2. Une flotte de papiers : les rôles des ports atlantiques

Les archives produites par les quartiers de la province maritime de la rivière de Charente se succèdent selon une chronologie fragmentaire au XVIII^e siècle. La seconde moitié du siècle offre l'éventail de sources le plus dense autorisant les confrontations. Les rôles d'équipages de l'arsenal de Rochefort permettent de compléter ces archives pour cerner au mieux les modalités de la relation entre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et le premier centre portuaire de profession maritime pour les natifs de l'arrière-pays. Les rôles d'armement et / ou de désarmement des amirautés de La Rochelle et Bordeaux ainsi que ceux du port de Lorient élargissent l'horizon géographique et la chronologie d'analyse, rendant possible une perception de l'expérience professionnelle maritime dans les ports de commerce.

Année	1756	1757	1758	1759	1760	1761	1762	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772	1773	1774	1775	1776	1777	1778	1779	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789
Rôles d'équipage ou d'armement																																		
Lorient																																		
La Rochelle																																		
Rochefort																																		
Bordeaux																																		
Département de la Rivière de Charente																																		
Recensement des gens de mer																																		
Quartier de Saintes																																		
Levés des gens de mer																																		
Journalier du Bureau de Saintes																																		
Quartier d'Angoulême																																		
Matricule des Classes																																		
Bureau des Classes																																		
Dépêches des Classes																																		

Figure 1: les archives des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois disponibles (en bleu) (1756-1789).

a. Les rôles de l'arsenal de Rochefort (1753-1790)

Le port de Rochefort est la destination professionnelle première, évidente, des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois depuis la mise en place du système des Classes à la fin des années 1660. L'appréhension de cette affectation professionnelle est bien difficile.

Marie-Thérèse de Martel souligne combien « nous ne savons que peu de choses » du département de la rivière de Charente⁴⁶ entre la fondation du port de Rochefort et la fin du règne de Louis XIV. En tous cas, jusqu'en 1695, sous le commissariat d'artillerie de Pointel, l'enrôlement des classes avait cours au point de toucher non seulement les gabarriers de la Charente et de la Boutonne et même les artisans et vigneron⁴⁷. En 1698, les matelots du département pouvaient également embarquer au port de commerce de La Rochelle⁴⁸. Ces aspects de la vie des gens de mer du département de la rivière de Charente sont livrés en filigrane par la correspondance de la Marine. Une documentation sur les gens de mer à la fois nominative et qualitative n'est possible qu'avec des matricules, dont on ne dispose de traces qu'à partir de 1776⁴⁹ pour le quartier de Rochefort, ou qu'avec des rôles d'équipages, qui ne sont conservés que pour une période de 37 années, entre 1753 et 1790, au Service Historique de la Défense de Rochefort et aux Archives Nationales⁵⁰. Après consultation exhaustive, il ressort que les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sont identifiables dans 96 armements de vaisseaux du roi, répartis sur 44 cotes, attestant *de facto* d'une inégale densité de leur présence dans le temps. Ces armements représentent 1054 enregistrements de gens de mer de l'arrière-pays.

Quoique centrés sur la seconde moitié du XVIII^e siècle, les rôles d'équipage du port de Rochefort couvrent deux périodes de conflits terrestres et maritimes, les guerres de Sept Ans (1756-1763) et d'Indépendance Américaine (1776-1783), et un intervalle de paix. Ces rôles d'équipages sont de natures diverses : tantôt rôles de navire, tantôt rôles de bureau (d'armement ou de désarmement). Aussi, la compréhension de la projection professionnelle maritime des gens de mer de l'intérieur peut puiser dans la richesse des informations qu'ils renferment : les diverses appellations des métiers maritimes (matelots, officiers mariniers) ou non embarqués à bord (officiers non mariniers), le temps de service, la paie, les promotions, les dates de débarquement, la durée d'un séjour à l'hôpital, le versement de la solde à l'épouse... Matelots, canonniers ou non, novices, mousses, officiers mariniers ou non mariniers, surnuméraires, volontaires, domestiques originaires de l'arrière-pays transparaissent dans ces rôles et donnent

⁴⁶ DE MARTEL Thérèse, *op. cit.*, p. 77

⁴⁷ *Ibid.*, p.78.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ LE MARESQUIER Erik, *art. cit.*, p. 46.

⁵⁰ AN, Marine, C⁶ 1051 à 1095, Rôles d'équipage du port de Rochefort, 1691-1789. Avec 45 côtes, dont 9 non communicables, la masse d'archives en rôles d'équipage du port de Rochefort s'apparente à celle du port de Dunkerque qui compte 48 côtes, sur une chronologie plus étendue, de 1668 à 1789. Après les ports de Toulon (132 côtes), Lorient (75 côtes) et Dunkerque, les rôles d'équipages de l'arsenal saintongeais forment le 4^e fond d'archives des équipages conservées pour le royaume au XVIII^e siècle ; SHDR, MR 3^E1 3 à 15, Rôle d'armement de petit format du port de Rochefort, 1765-1781 ; SHDR, MR 3^E2 2 à 9, Rôles d'armement de grand format du port de Rochefort, 1787-1790.

une consistance à la perception de la pratique professionnelle des gens de mer de l'intérieur mais contribuent aussi à esquisser leur place à bord par rapport aux gens de mer des quartiers littoraux (La Rochelle, Marennes, Rochefort). Avec une concordance chronologique de 84% (16 ans) entre les rôles d'équipages de Rochefort et le registre des levées du quartier de Saintes entre 1770 et 1788, les rôles sont essentiels pour trois raisons : ils nourrissent la réflexion sur la géographie d'un bassin de recrutement dans le cadre des Classes ou non, attestent des étapes du processus professionnel de la levée à l'armement du matelot ou de l'officier et contribuent à dresser des trajectoires individuelles certes mais aussi collectives. Ce dernier cas permet de percevoir la construction d'une filière professionnelle, par la pratique entre autres du matelotage.

Armements impliquant des gens de mer de l'arrière-pays			
Année	SHDR	Archives Nationales	Total
	(MR 3E)	(Mar C6)	
1753	0	5	5
1755	0	21	21
1760	0	5	5
1761	0	3	3
1764	0	2	2
1765	2	1	3
1766	0	14	14
1767	1	1	2
1768	0	1	1
1769	0	6	6
1770	1	0	1
1772	3	0	3
1775	1	0	1
1776	1	0	1
1777	1	1	2
1778	1	2	3
1779	1	3	4
1780	0	1	1
1781	1	1	2
1782	0	1	1
1783	0	1	1
1784	0	2	2
1785	0	1	1
1786	0	2	2
1787	2	1	3
1788	1	0	1
1790	5	0	5
Total	21	75	96

Tableau 1: Les gens de mer de l'arrière-pays dans les rôles d'équipage de l'arsenal de Rochefort (1753-1790).

La seconde moitié du XVIII^e siècle constitue donc une fenêtre chronologique à exploiter et à mettre en relation d'une part avec les épaves du quartier et d'autre part avec les documents du bureau puis de l'inspection des Classes, plus régulièrement statistiques et aléatoirement biographiques. De toute évidence, les rôles d'équipage du port de Rochefort qui ont été conservés donnent une vision tardive de la vie des Classes ; véritable inconvénient au regard de l'absence d'archives pour la première moitié du XVIII^e siècle, mais avantage certain car la chronologie des rôles d'équipage coïncide avec le temps de la restructuration des quartiers maritimes de l'intérieur dont on conserve quelques sources rescapées. Se limiter aux rôles d'équipage des armements rochefortais réduirait considérablement l'appréciation de la projection maritime de l'arrière-pays. Les ports de commerce de La Rochelle et Bordeaux ainsi que celui de Lorient, port de la compagnie des Indes, disposent également d'une flotte de rôles à exploiter.

b. Les rôles du port de commerce de La Rochelle (1682-1788)

Les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois embarquant au commerce à La Rochelle peuvent être identifiés dans deux séries d'archives, l'une du règne de Louis XIV composée de rôles d'équipages et la seconde de 1757 à l'année 1788, composée de rôles d'armement de bureau, conservées respectivement aux archives départementales de la Charente Maritime et au service historique de la Défense de Rochefort.

Parmi les archives subsistantes de l'amirauté de La Rochelle entre 1569 et 1792 est conservé un registre entièrement manuscrit de rôles d'équipages du port de commerce entre 1682 et 1696⁵¹. Ces rôles sont les seuls à même de livrer des renseignements sur l'expérience maritime des gens de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour le XVII^e siècle. Noyés parmi les gens de mer des quartiers littoraux, 140 enregistrements de matelots et officiers marinières émergent de cette période de 15 années. Issus d'un ensemble restreint de 19 localités d'arrière-pays, riveraines de la Charente ou ses affluents, notamment la Boutonne, ou de localités plus éloignées, comme Ruffec en Angoumois, ils s'engagent au sein de 78 armements à destination des côtes du royaume de France, d'Europe ibérique, d'Afrique ou d'Amérique. L'intérêt de la période réside dans la fourniture d'une statistique sommaire pour un temps de paix, de 1682 à 1685, et un temps de guerre, celle de la Ligue d'Augsbourg avec des rôles datés de 1688 et 1696. Les renseignements contenus dans ces rôles sont assez sommaires : le nom du navire,

⁵¹ ADCM, B235, Rôles d'équipages et des maîtres, matelots, pêcheurs et marinières du port de La Rochelle, 1682-1696 [en ligne]. URL : <https://archives.charente-maritime.fr>

celui de son propriétaire et celui de son commandant, le port d'armement, la destination, le nom de chacun des matelots et officiers mariniers assorti de sa localité d'origine et de son âge. En l'absence de données sur le port de Rochefort, les rôles d'équipage du port de commerce de La Rochelle constituent une source fondamentale pour l'engagement des gens de mer de l'intérieur dans le travail du bord à partir d'un port de commerce du Centre Ouest Atlantique.

Les rôles d'armement du port de La Rochelle entre 1757 et 1788, conservés au Service Historique de la Défense de Rochefort⁵², reconstituent, malgré des lacunes pour la période 1758-1769, le panorama professionnel maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois de la fin du règne de Louis XV à la veille de la Révolution française. Ils prennent la forme d'un registre ou deux par an rassemblant les rôles d'armement de bureau de l'année. Rendant possible une modeste comparaison statistique avec la fin du XVII^e siècle, ces rôles de bureau affinent la connaissance des itinéraires individuels et collectifs par les renseignements statutaires, professionnels et chronologiques qu'ils comportent. La mention de l'âge des gens de mer, le rappel des référence à la matricule (folio, numéro de case, classe du matelot), l'inscription de la date des permis et des montants des paies au roi et au commerce constituent une plus-value de la source capitale pour mettre en relation, dans le cas d'une concordance des gens de mer entre plusieurs sources, ces rôles avec les registres des levées du quartier de Saintes entre 1770 et 1788 et la matricule du quartier d'Angoulême entre 1785 et 1796.

Dans la continuité de la démarche adoptée dans le dépouillement des rôles d'équipage du port de Rochefort, le recensement des gens de mer a porté sur l'ensemble des professions engagées dans la navigation, qu'il s'agisse d'une profession maritime, celle de l'officier de navire, de l'officier marinier ou du matelot, ou non maritime, soit les officiers non mariniers. Les rôles d'équipage et les registres d'armement du port de La Rochelle ouvrent alors la voie d'une comparaison entre l'embarquement des gens de mer dans un port-arsenal et un port de commerce, au moins pour la seconde moitié du XVIII^e siècle, en établissant une corrélation entre la Classe de service exigée pour les armements de l'arsenal du roi et les Classes « libres » qui peuvent s'embarquer au commerce à La Rochelle. Du point de vue de l'arrière-pays, une comparaison comme celle-ci est à même de produire une image cartographique de profils d'itinéraires de circulation professionnelle associant l'arrière-pays et les ports du littoral de Saintonge et d'Aunis. Cette perception des itinéraires doit cependant composer avec une géographie portuaire plus large incluant un autre port de commerce, Bordeaux, port de la Lune, qui a attiré des gens de mer de l'intérieur pour l'exercice de la profession maritime.

⁵² SHDR, 6P6 1 à 22, Rôles d'armement des navires du port de La Rochelle (1757, 1770-1788).

Cote	Année	Armements	Matelots, officiers mariners et non mariners, domestiques
6P6-1	1757	11	25
6P6-2	1770	8	24
6P6-3	1771	11	18
6P6-4	1772	14	32
6P6-5	1773	8	18
6P6-6	1774	14	35
6P6-7	1775	12	28
6P6-9	1776	12	21
6P6-11	1777	12	23
6P6-12	1778	10	20
6P6-13	1779	5	10
6P6-14	1780	3	4
6P6-15	1782	14	20
6P6-16	1783	17	48
6P6-17	1784	21	48
6P6-18 et 19	1785	22	50
6P6-20	1786	18	40
6P6-21	1787	14	26
6P6-22	1788	9	13
20 cotes	19 ans	235	503

Tableau 2: les gens de mer de l'arrière-pays (Saintonge, Angoumois, Poitou, Limousin).

c. Les rôles d'armement du port de Bordeaux (1726-1781)

Les papiers de l'Amirauté de Guyenne sont à l'évidence plus denses que ceux qui nous sont parvenus des amirautés de Brouage-Marennes et de La Rochelle. La série des papiers de bord comporte 268 cotes de rôles d'équipages de bureau, entièrement numérisés⁵³, pour les armements au commerce entre 1688 et 1781. La structure des rôles durant ces 93 ans évolue du registre ou de la feuille volante manuscrit au rôle imprimé. De 1688 à 1700, les rôles d'équipages sont manuscrits : ils se suivent les uns à la suite des autres sur un registre intitulé « Registre d'équipages des vaisseaux [...] commencé le 1^{er} janvier 1688 [...] »⁵⁴, comportant les copies de listes embarquées à bord d'équipages au commerce. Le registre des rôles d'équipages de La Rochelle conservé pour la fin du XVII^e siècle présente d'ailleurs la même structure. Entre 1701 et 1723, la production des rôles change : le registre de transcription des rôles d'équipages perdue comme en atteste le « Registre pour l'enregistrement des rôles

⁵³ URL : <http://gael.gironde.fr>

⁵⁴ ADG, 6B 336, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipages, 1688-1699.

d'esquipage comm[en]cé le cinquième août 1715 »⁵⁵, tandis que les rôles d'équipage se présentent sous la forme d'imprimés à compléter par l'officier de plume du bureau des classes. À partir de 1723, les rôles d'équipages conservés prennent la forme de nouveaux imprimés plus complets⁵⁶, en vigueur jusqu'en 1781. À la différence du bureau des classes de La Rochelle, il ne semble pas que les rôles d'armement de bureau aient été rassemblés en registres annuels.

Le recours aux rôles d'armement des navires marchands bordelais s'inscrit dans une double logique, comparative et géographique, étroitement associée à la chronologie des sources disponibles des quartiers maritimes de Saintes et Angoulême d'une part et des armements de Rochefort et de La Rochelle d'autre part.

Si le registre rochelais de 1682 à 1696 a permis d'identifier des matelots de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, il n'en est pas de même pour le registre bordelais de 1688 à 1699, couvrant également la période de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. En effet, les localités géographiques associées aux gens de mer ne sont pas toujours mentionnées. Ainsi, dans 44% du registre, du premier au 106^e *folio*, il est possible d'identifier les localités d'origine des matelots et officiers mariniers embarquant au commerce à Bordeaux. Aucun n'est originaire de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Ils proviennent majoritairement des quartiers littoraux de Guyenne ou de Saintonge. Du *folio* 107, soit à partir de janvier 1683, au folio 242, le dernier, les localités ne sont pas mentionnées dans 56% du registre. L'approche qualitative du registre des rôles d'équipage conclut à une absence – en tout cas sur le papier – des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans les armements marchands bordelais.

La situation est tout autre au XVIII^e siècle. On peut ainsi à partir de la matricule des gens de mer du département de la rivière de Charente entre 1726 et 1738⁵⁷, tenter de percevoir une évolution avec la fin du XVII^e siècle en la confrontant avec les rôles d'armement bordelais pour cette même période. Ils sont répartis sur 29 cotes durant cette période de 13 ans, avec des lacunes pour les années 1729, 1730, 1734, 1735 et 1736. Les relevés présentent pour les 8 années restantes un groupe de 80 matelots et officiers mariniers distribués sur 67 armements au commerce. Les papiers de bord de l'amirauté de Guyenne sont, avec ceux du port de Lorient, les seuls à même de pouvoir produire cette comparaison. La lecture d'une circulation professionnelle alternante entre mobilisation des classes de service à l'arsenal de Rochefort et l'embarquement au commerce des classes non levées qu'il est possible de faire avec le port de La Rochelle durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, se trouve ici avancée dans le temps.

⁵⁵ ADG, 6B 337, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipages, 1715-1718.

⁵⁶ ADG, 6B 367, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipages, janvier à octobre 1723.

⁵⁷ Lacunes : 1729, 1730, 1734, 1735, 1736.

Période	Armements au commerce à Bordeaux impliquant des gens de mer et non marinières de l'arrière-pays.	Gens de mer et non marinières de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois embarquant au commerce à Bordeaux
1726-1728	12	15
1731-1733	24	26
1737-1738	31	39
1726-1738	67	80

Tableau 3: Les gens de mer de l'arrière-pays dans les armements au commerce de Bordeaux (1726-1738).

Enfin, la disponibilité des rôles d'équipage bordelais sur une période chronologique relativement continue de 1754 à 1781⁵⁸ permet d'apprécier les rythmes de la projection maritime professionnelle des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, non seulement à Bordeaux mais aussi à Rochefort et la Rochelle dont les papiers de bord sont connus, malgré des lacunes, respectivement pour les périodes 1753-1787 et 1757 à 1788. La seconde moitié du XVIII^e siècle apparaît comme un observatoire professionnel pertinent. À partir d'un dépouillement portant sur deux coupes chronologiques de 12 années, incluant un temps de paix et un temps de guerre, la première de 1754 à 1765 avec lacune pour 1763, la seconde de 1770 à 1781 avec lacune pour 1780, 978 enregistrements concernent des gens de mer, des officiers non marinières et des volontaires de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Présents sur 678 armements, ces gens de l'arrière-pays embarquant à Bordeaux se décomposent ainsi : 188 officiers de navire, 41 officiers marinières, 191 matelots, 418 novices, 62 mousses, 120 officiers non marinières et 33 volontaires.

Période	Armements au commerce à Bordeaux impliquant des gens de mer et non marinières de l'arrière-pays.	Gens de mer et non marinières de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois embarquant au commerce à Bordeaux
1754-1765	231	359
1770-1781	447	619
1754-1781	678	978

Tableau 4: Les gens de mer de l'arrière-pays dans les armements au commerce de Bordeaux (1754-1781).

Les 127 cotes de rôles d'armement dépouillés pour les deux périodes représentent 47,4% de l'ensemble de la documentation en rôles d'équipage du port. Le corpus des rôles

⁵⁸ Lacunes : 1763, 1780.

d'armement de bureau du port de Bordeaux entre 1688 et 1781 contribue à éclairer la chronologie de la construction de l'intégration du port de Bordeaux dans les horizons professionnels maritimes des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Quoique son poids soit bien léger dans les équipages marchands bordelais, au même titre qu'à La Rochelle et sur les vaisseaux du roi à Rochefort, la population des gens de mer qui transparaît dans ces documents, officiers marinières et non marinières de l'arrière-pays, laisse entrevoir combien le port de la Lune s'est progressivement intégré dans les itinéraires individuels et collectifs de ceux pour qui la mer pouvait incarner une expérience rémunératrice. Outre Rochefort, La Rochelle et Bordeaux, la mobilité des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois les conduit également à embarquer sur des vaisseaux de la compagnie des Indes à Lorient. Au-delà de l'Atlantique, les matelots et officiers marinières de cette périphérie maritime ont côtoyé l'océan Indien et l'océan Pacifique.

d. Les rôles d'armement et de désarmement du port de Lorient (1719-1790)

L'appréciation de la projection maritime professionnelle des gens de mer de l'arrière-pays repose en effet sur un faisceau de sources : les archives des quartiers et les rôles d'une gamme portuaire atlantique. Le statut de périphérie maritime de la Saintonge intérieure et de l'Angoumois justifie qu'il faille diversifier les sources documentaires à exploiter : au-delà de l'affectation professionnelle à l'arsenal de Rochefort que suppose la mise en place du système des Classes, c'est bien l'image d'une mobilité professionnelle sur l'ensemble de la façade atlantique que construit l'abondante documentation en rôles d'armement. Les archives de Lorient complètent alors un échantillon déjà dense et fournissent une chronologie et une géographie professionnelle enrichissante, entre 1719 et 1790. Entre la « renaissance de Lorient » en 1719⁵⁹ avec l'installation de la nouvelle compagnie des Indes et l'abolition de son privilège en 1790, le port de Lorient présente l'intérêt d'une configuration portuaire hybride, dans ses fonctions, celles d'un « arsenal à vocation commerciale⁶⁰ » avec une flotte royale et marchande, et dans son gouvernement associant la compagnie et le roi. Le port de Lorient complète alors la gamme des situations portuaires formée par les deux ports de commerce et l'arsenal de Rochefort.

⁵⁹ 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)*, t. II, Librairie de l'Inde, Paris, 1994, p.162.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 164.

Les rôles d'armement et de désarmement du port de la compagnie des Indes font l'objet depuis 2011 d'une campagne de numérisation et sont disponibles sur le site *Mémoire des Hommes*⁶¹. Dans le cadre d'un projet de reconstitution virtuelle des fonds d'archives de la Compagnie des Indes reposant sur une coopération liant le ministère de la Défense et des Anciens Combattants, l'Association des Amis du Service Historique de la Défense à Lorient, un dépouillement exhaustif des rôles d'armement et de désarmement des équipages et passagers alimente une base de données contenant 140 609 enregistrements dont le formulaire permet d'interroger des patronymes, des lieux ou encore des dates. La consultation de cette base de données a permis la constitution d'un corpus de 426 références de gens de mer, matelots et officiers marinières ou non marinières et passagers entre 1719 et 1790, originaires de 72 localités de Saintonge intérieure et d'Angoumois.

Période	Armements impliquant des gens de mer et non marinières de l'arrière-pays.	Gens de mer et non marinières de l'arrière-pays embarquant sur les vaisseaux de la compagnie des Indes.
1719-1755	116 (56,8%)	235 (61,3%)
1756-1790	88 (43,2%) dont 40 entre 1756 et 1763	148 (38,7%) dont 75 entre 1756 et 1763
1719-1790	204	383

Tableau 5: les gens de mer de l'arrière-pays dans les armements lorientais (1719-1790).

Les rôles des vaisseaux de la compagnie des Indes présentent un intérêt chronologique essentiel. S'il est permis de connaître les embarquements de gens de mer de l'arrière-pays au commerce à La Rochelle à la fin du XVII^e siècle, peu de sources touchent aux armements durant la première moitié du XVIII^e siècle, hormis les rôles bordelais pour lesquels le choix a été fait de retenir la période entre 1727 et 1738. Les armements de la compagnie des Indes comblent alors une lacune chronologique entre le temps de la Régence et la veille de la guerre de Sept Ans. Tant pour la part des armements (116) que pour le nombre des gens de mer de l'arrière-pays d'étude (235), cette période de 37 années, de 1719 à 1755, est celle d'une visibilité plus importante des gens de mer de l'arrière-pays que les 36 années suivantes. Entre 1756 et 1790 en revanche, les rôles de Port Louis s'insèrent dans une comparaison portuaire large avec Bordeaux, Rochefort et La Rochelle. La guerre de Sept Ans, au sein de cette seconde période, représente en effectif de gens de mer et officiers marinières, 50% (75 sur 148) de l'ensemble

⁶¹ URL : www.memoiredeshommes.sga.defense.gouv.fr

recensé entre 1756 et 1790. Ces chiffres justifient le recours aux rôles d'armement de Port-Louis.

La pertinence des rôles d'armement de Port-Louis est incontestablement géographique. Les routes maritimes empruntées par les vaisseaux de la compagnie des Indes sillonnent en effet toutes les mers du globe. Si les ports de commerce de Bordeaux et La Rochelle sont principalement des ports atlantiques, qui arment pour les traites négrières et en droiture, les armements de Port-Louis laissent entrevoir des itinéraires diversifiés et des expériences professionnelles au long-cours dans un avant-pays maritime vaste, si ce n'est le plus vaste des ports à l'époque, lié par l'océan Atlantique, l'océan Indien et l'océan Pacifique. Par exemple, le cas de Jean-Antoine Grondin, matelot du roi à 16 livres, est éclairant. Âgé de 22 ans, il embarque en 1749 sur le *Puisseux*, vaisseau de la compagnie des Indes placé sous le commandement de Bertrand Gilbert des Chesnays. Le rôle d'armement⁶² précise qu'embarqué à Lorient, il a fait la totalité d'une campagne de trois années qui l'a conduit jusqu'en Chine par les Mascareignes. De son petit village gabarier de Saintonge, Gondeville, peuplé de moins de 450 habitants à la fin du XVIII^e siècle, ils sont trois à avoir embarqué à Lorient. Les deux autres matelots, âgés de 28 ans, ont embarqué sur le *Triton*, pour le Sénégal, Juda, la côte de Guinée et Saint-Domingue⁶³. L'exemple de ce petit village d'arrière-pays suffit à manifester l'intérêt d'une étude approfondie des rôles d'armement portuaire atlantique pour réaliser une histoire maritime d'un arrière-pays de Saintonge-Angoumois à double échelle : locale et impériale, à l'époque moderne.

Les quatre flottes de rôles d'équipages de Rochefort, La Rochelle, Bordeaux et Lorient, qu'ils soient d'armement ou de désarmement, de bord ou de bureau, présentent une dimension heuristique à la construction, à la définition et à la perception d'un arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans sa projection maritime professionnelle. La population des gens de mer de l'arrière-pays qu'ils mettent au jour, malgré la faiblesse de son poids, se révèle, de la fin du XVII^e siècle à la fin du XVIII^e siècle, dans ses dimensions quantitative et qualitative, par la jonction et la confrontation de la chronologie et de la géographie des avant-pays de chacun des ports, contextualisant ainsi un espace périphérique dans un monde impérial pluri-océanique. Envisager cette réalité maritime de l'arrière-pays suppose enfin de consulter les archives de l'administration des classes de la Marine, notamment les enquêtes demandées aux officiers de plume et les dépêches qui leurs sont expédiées.

⁶² SHD Lorient, 2P 34 II.2, Rôle d'armement du navire le *Puisseux*, 1749-1752, n°60.

⁶³ SHD Lorient, 2P 33 II.14, Rôle d'armement du navire le *Triton*, 1749-1750, n°29 ; n°49.

e. Administrer le bureau : la dépêche, l'état et le mémoire (1692-1789)

Si les matricules, les registres de levées et les rôles d'équipage donnent corps aux contours d'un arrière-pays de recrutement des gens de mer, les papiers de l'administration du bureau des Classes né à la fin du règne de Louis XIV, vers 1711, puis de l'inspection générale des Classes suivant l'ordonnance du 31 octobre 1784 permettent d'envisager la mise en place et l'évolution des bureaux et du personnel de l'administration de la Marine dans les quartiers du département de la rivière de Charente entre 1692 et 1789. Aux Archives Nationales, les sous-séries C2, C4 et C7 de la série Marine sont riches en renseignements. Elles sont les viviers d'un regain d'intérêt historiographique dans le cadre de travaux sur l'histoire de l'administration et des réformes sous l'Ancien Régime.

La sous-série « Officiers civils » attire l'attention pour reconstituer le personnel en charge des quartiers maritimes du département de la rivière de Charente. Quatre documents sont particulièrement pertinents : les revues « Laffilard » des officiers civils de la marine royale pour l'intendance de Rochefort entre 1670 et 1749⁶⁴, un registre à la documentation administrative composite comportant des listes de personnel et des états d'appointement des officiers civils de la Marine pour le département de la rivière de Charente⁶⁵ entre 1716 et 1756, une liste générale des officiers d'administration et agents entretenus de la Marine ouverte en 1765⁶⁶ présentant sous la forme d'un registre les états de situation des agents à la tête des bureaux des classes et finalement les revues des officiers civils pour l'intendance de Rochefort entre 1786 et 1788⁶⁷. Cette documentation ciblée permet de constituer un corpus de dossiers de personnel que l'on peut enrichir avec la sous-série « Dossiers individuels ». Cinq officiers des Classes de Saintes et d'Angoulême ont laissé un dossier pour la seconde moitié du XVIII^e siècle. Ceux de la première moitié du XVIII^e siècle ne sont connus qu'à travers les revues et états de situation.

Le fonds « Classes, amirautés et police de la navigation » présente un intérêt central qu'a d'ores et déjà mis en évidence la matricule des gens de mer du département de la rivière de Charente entre 1727 et 1738. La série des dépêches qu'il renferme pour la période 1692-1790 est un vivier de renseignements (voir annexe 1G). Ces dépêches se présentent sous la forme de registres qui en comportent les transcriptions jusqu'à l'année 1781, et de registres et de feuilles volantes non reliées, portant des corrections, signe d'un processus incomplet de

⁶⁴ AN, Marine, C2 53.

⁶⁵ AN, Marine, C2 53.

⁶⁶ AN, Marine, C2 42.

⁶⁷ AN, Marine, C2 89.

transcription des dépêches, jusqu'en 1789. Dans le cas de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, les ordres du roi et dépêches du ministre pour les 4 périodes suivantes – à savoir 1692-1693, 1711-1717, 1722-1727 et 1756-1790⁶⁸ – enrichissent l'appréciation des tâches des officiers des Classes tout en mettant en évidence la diversité des interlocuteurs mobilisés par le secrétariat d'État à la Marine dans le traitement d'une grande variété d'affaires maritimes, qui dépassent parfois le seul champ de la gestion des gens de mer, de la recherche du déserteur ou des gens de mer enrégimentés, des troubles portés aux syndics des Classes dans la jouissance de leurs privilèges ou encore d'une demande d'autorisation de commerce de marchandises à l'évident suivi des besoins en gens de mer, au règlement de la navigation fluviale sur la Charente ou encore aux radiations sur les registres des classes. La collecte des dépêches associées à l'arrière-pays est ainsi à même de restituer la diversité des acteurs mobilisés dans le traitement des affaires maritimes entre la fin du XVII^e et la fin du XVIII^e siècle dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : aux institutions et bureaux maritimes (amirautés de Marennes et La Rochelle, intendance de la Marine de Rochefort, bureaux des Classes de Rochefort, Saintes et Angoulême) s'ajoutent les intendances, les maréchaussées et une sphère de particuliers s'adressant également par des mémoires au secrétariat d'État. La valeur de ces dépêches procède ainsi de ce qu'elles amplifient les champs de la perception d'une diffusion des questions maritimes au-delà du bureau des classes. Ces sources forment ainsi le baromètre d'une intégration par les populations de l'intérieur de la hiérarchie de l'administration maritime et des canaux qu'elle peut offrir à l'expression de revendications particulières et localisées. Les dépêches émanant du Roi et du ministre de la Marine forment une documentation descendante, transmise par le Secrétariat d'État à ses destinataires, que l'on peut croiser avec une documentation montante, émanant notamment des officiers des classes du département de la rivière de Charente.

Cette documentation montante se retrouve partie dans les papiers appuyant les décisions du Conseil de Marine et le travail du ministre et partie dans la correspondance à l'arrivée. Elle est le produit d'une double modalité de remontée administrative étroitement associée aux fonctions des officiers des classes. La première, celle de rendre compte, regroupe les états de situation des quartiers maritimes avec l'effectif détaillé et catégorisé des gens de mer et procède de la fonction statistique du commissaire aux Classes. Le mémoire de Bertrand François Jérôme Correnson, commissaire aux Classes du quartier de Saintes en 1759, indique ainsi les gens de mer fugitifs ou déserteurs, invalides, rayés ou absents, la nomenclature géographique du

⁶⁸ AN, Marine, C4 40 à 43, Enregistrement de dépêches du ministre et du Conseil de Marine relatives aux Classes, 1692-1727 ; C4 77 à 123, Enregistrement et minutes des dépêches concernant les classes, 1756-1789.

quartier, l'effectif des navires, barques et bateaux du quartier⁶⁹. Il répond à un questionnaire transmis par le ministre de la Marine. Les états signés Lacheurié de novembre 1780 procèdent d'une même requête : ils visent à informer le ministre du nombre de gens de mer invalides et embarqués sur les vaisseaux du roi pour le quartier de Saintes⁷⁰ (voir annexe 1H). La seconde fonction, suggestive, regroupe des mémoires, observations, réflexions et avis des officiers des Classes, voire même de quelques particuliers, sur la situation des Classes, des quartiers, des gens de mer et sur les moyens de l'amender ou de la moderniser : on compte parmi ces pièces un mémoire sans date intitulé « Réflexions sur les classes des rivières »⁷¹. Les références aux Classes dans les vallées de la Dordogne, de la Garonne ou du Lot, offrent des réflexions sur des configurations d'arrière-pays permettant une approche qualitative et comparative. Anne-Marie Cocula-Vaillières, dans ses travaux sur les bateliers de la Dordogne, a exploité ces mémoires sur les quartiers des classes de la Dordogne et du Lot⁷². Parfois complémentaires des dépêches en ce qu'ils précèdent et contribuent au travail du secrétaire d'État et à la décision royale, ces papiers donnent le point de vue du quartier.

Les épaves de papier des quartiers maritimes de Saintes et d'Angoulême, les flottes des rôles d'équipage des ports et arsenaux atlantiques du Centre-Ouest et les papiers de bureaux mobiles circulant entre le secrétariat d'État à la Marine et les offices des commissaires aux Classes construisent l'arrière-pays de professions maritimes de Saintonge-Angoumois, première dimension d'une histoire maritime d'une périphérie atlantique à l'époque moderne. À cette première dimension, celle des gens de mer et de leur projection professionnelle océanique, s'en ajoute une seconde, celle d'une population qui a émigré ou circulé entre les deux rives de l'Atlantique pour s'établir ou exercer le commerce.

⁶⁹ AN, Marine, C4 136, Mémoire de Correnson sur la situation du quartier de Saintes, 1759.

⁷⁰ *Ibid.*, État qui fait connaître la situation actuelle des gens de mer du quartier de Saintes le 11 novembre 1780 ; État qui fait connaître la situation actuelle des gens de mer invalides inscrits sur le registre des hors de service du quartier de Saintes, 11 novembre 1780.

⁷¹ AN, Marine, C4 156, Réflexions sur les classes des rivières, ap. 1769.

⁷² COCULA-VAILLIÈRES Anne-Marie, *La Dordogne des Bateliers*, Paris, Tallandier, 1995 (1981), p.46-68.

II. RELIER LES DEUX RIVES : CONSTRUIRE L'ESPACE ET LA SOCIÉTÉ DES CIRCULATIONS TRANSATLANTIQUES D'UN ARRIÈRE-PAYS

1. Un détroit historiographique : un arrière-pays entre histoire quantitative et histoire atlantique

Une histoire atlantique de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ne peut se limiter aux mobilités professionnelles des gens de mer et officiers non mariniers embarquant au commerce ou sur les vaisseaux du roi, sans quoi elle conduirait à une perception incomplète de la relation à l'océan. Dans l'approche plurielle des sociétés coloniales que promeut la nouvelle histoire atlantique⁷³, dans l'intérêt croissant pour l'étude des périphéries que valorise l'histoire impériale connectée, l'interrogation portée aux circulations et à la construction des réseaux, familiaux et professionnels, contribue à la définition de la notion d'atlantisation dans ses dimensions sociale et géographique. Quels sont les parcours biographiques transocéaniques des gens de l'arrière-pays qui circulent, une ou plusieurs fois, entre les deux rives de l'océan atlantique ? Quelles sont les modalités de l'implantation en situation coloniale caraïbe ? Quels liens se construisent, perdurent ou s'éteignent avec la région d'origine ? Ces interrogations sont au cœur d'études de cas réhabilitant la biographie : Jacques de Cauna met en exergue l'« élite aquitaine de couleur »⁷⁴ de Saint-Domingue tandis que Zélie Navarro-Andraud montre combien la famille des Dillon-Rastel de Rocheblave a su s'inscrire dans l'espace atlantique à la faveur des guerres de Sept-Ans et d'Indépendance américaine⁷⁵. La migration et la circulation transocéanique sont alors au cœur de la construction d'une identité atlantique et esquissent des « biographies atlantiques »⁷⁶. Pour cerner des biographies atlantiques de l'arrière-pays, il faut tout d'abord reconstituer par un travail d'histoire quantitative la population qui circule entre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et la Caraïbe. Sa mise au jour suppose de concilier les apports historiographiques de la démographie historique et du paradigme indiciaire de Carlo Ginzburg, deux références du renouvellement et du dépassement de l'histoire quantitative telle

⁷³ VIDAL Cécile, RUGGIU François-Joseph, *Sociétés, colonisations et esclavages dans le monde atlantique. Historiographie des sociétés américaines des XVI^e-XIX^e siècles*, Bécherel, Les Perséides, 2009.

⁷⁴ DE CAUNA Jacques, « D'Aquitaine en Haïti et inversement : quelques figures emblématiques des hommes de couleur face à l'indépendance », dans DUBESSET Éric, DE CAUNA Jacques, *Pour une histoire des circulations dans l'espace atlantique (XVIII^e-XIX^e siècle)*, Pessac, PUB, 2014, p. 27-54.

⁷⁵ NAVARRO-ANDRAUD Zélie, « Une famille transatlantique entre Europe – Amérique – Antilles. Les Rastel de Rocheblave au XVIII^e siècle », dans DUBESSET Éric, DE CAUNA Jacques, *op.cit.*, p. 55-73.

⁷⁶ FORTIN Jeffrey A., MEUWESE Mark, *Atlantic biographies. Individuals and Peoples in the Atlantic World*, Leiden-Boston, Brill, 2014.

qu'elle était définie par Pierre Chaunu en 1972⁷⁷, enrichie aujourd'hui par le changement d'échelle spatiale que propose l'histoire connectée, *a fortiori* des périphéries.

L'appréhension de ces circulations repose sur la juxtaposition des apports de la nouvelle histoire atlantique et de l'histoire quantitative, en utilisant des sources au départ (du royaume de France) et des sources à l'arrivée (produites en Caraïbe) pour les confronter et restituer l'épaisseur de la population concernée par la reconstruction des trajectoires de vie. À ce titre, les grands travaux de démographie historique présentent un intérêt heuristique : l'étude capitale consacrée à Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII^e siècle par Jean-Pierre Poussou⁷⁸ et le travail de Leslie Choquette⁷⁹ sur le peuplement du Canada français au XVII^e siècle encadrent les dimensions archivistiques et méthodologiques tout en fournissant un appareil critique à l'égard de la source et des résultats exploitables dans le traitement des registres paroissiaux caraïbes. Ils mettent en évidence la complexité des mobiles et des circuits de migration tout en les corrélant aux sociétés et à leurs espaces. Ils donnent également une contextualisation de la Saintonge et de l'Angoumois dans les sphères bordelaise et nord-américaine. À l'échelle du Centre-Ouest Atlantique, les travaux dirigés par Mickaël Augeron et Dominique Guillemet⁸⁰ sur les relations plurielles entre l'Aunis, la Saintonge, le Poitou et l'Angoumois d'une part et la Nouvelle-France d'autre part livrent des clefs de lecture d'une première expérience transatlantique en situation coloniale, pour établir consécutivement une comparaison avec le « profil antillais » du Centre-Ouest à partir de la seconde moitié du XVII^e et jusqu'en 1763.

La reconstitution de la population migrant ou circulant entre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et les Amériques au XVIII^e siècle repose également sur la collecte d'abondantes traces de mobilités et de présences qui relèvent à bien des égards du « paradigme indiciaire⁸¹ » tel que le définit Carlo Ginzburg pour la fin du XIX^e siècle. Face à la critique du « paradigme galiléen », l'intérêt pour le micro-local a changé la perspective historiographique conférant aux chiffres un statut cliométrique différent interrogeant alors la capacité de l'histoire quantitative à se renouveler⁸² : la construction d'un phénomène historique sur une base quantitative

⁷⁷ CHAUNU Pierre, « Les dépassements de l'histoire quantitative : rétrospective et perspectives », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, tome 8, 1972, p. 647-685.

⁷⁸ POUSSOU Jean-Pierre, *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII^e siècle. Croissance économique et attraction urbaine*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1983.

⁷⁹ CHOQUETTE Leslie, *Frenchmen into Peasants: Modernity and Tradition in the Peopling of French Canada*, London, Harvard University Press, 2007.

⁸⁰ AUGERON Mickaël, 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, 2004.

⁸¹ GINZBURG Carlo, « Traces. Racines d'un paradigme indiciaire », *Mythes, emblèmes, traces. Morphologie et histoire*, Lagrasse, Verdier, 2010, p. 218-294.

⁸² FURET François, « Histoire quantitative et construction du fait historique », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 26^e année, 1, 1971 p. 63-75.

constitue une manière parmi d'autres de décrire un phénomène, contribue à définir un univers des possibles où le chiffre, qu'il soit brut ou élaboré est un repère et un indice⁸³. La *microstoria* repense le rapport entre petite et grande histoire. Dans la perspective de l'histoire d'une périphérie océane, l'apport historiographique de la pensée des traces est capital. Ces traces, liées à l'identité individuelle et au contrôle social, procèdent d'archives produites par les agents des Amirautés du Ponant contrôlant les entrées et sorties du royaume d'une part et des prêtres des paroisses de Saint-Domingue qui rédigeaient des actes de mariages et d'inhumation établissant l'identité des époux et des défunts d'autre part. Les rôles d'armement, les listes de passagers, les actes d'engagement, les registres paroissiaux coloniaux, « sources non structurellement numériques »⁸⁴, forment le matériau principal de cette enquête visant à pister des trajectoires de vie entre les deux rives de l'Atlantique. Elles soutiennent une approche de démographie historique d'une part, et une approche sociale et culturelle de l'attitude et de la projection face à la mer, à l'océan et aux outre-mer des populations de l'intérieur de Louis XIV à Louis XVI, deux approches qui s'apparenteraient pour Pierre Chaunu aux histoires sérielles des second et troisième niveaux⁸⁵. La collecte des données individuelles inscrites dans ces sources est à même de construire une connaissance indicielle de la population d'arrière-pays à double titre. Dans un premier temps, la disponibilité en sources au départ et à l'arrivée n'est aucunement linéaire et continue dans le temps et dans l'espace entre la seconde moitié du XVII^e et la fin du XVIII^e siècle, tant en métropole que dans les colonies. Il convient de juxtaposer des fragments aux séquences chronologiques et géographiques souvent discordantes. La présence individuelle s'apprécie alors à l'aune des informations fournies par l'une des deux rives ou bien par les deux. Dans un second temps, et cela vaut surtout pour les sources paroissiales coloniales, ces traces de présences individuelles se présentent sous des formes diversifiées livrant un profil individuel plus ou moins complet, plus ou moins approximatif, mais dans tous les cas porteurs de sens⁸⁶. Ainsi, l'accumulation par traitement quantitatif informatique des identités individuelles entre les deux rives donne alors corps à une population insoupçonnée, impliquée par le fait maritime et colonial. Elle légitime l'intérêt d'une histoire maritime de l'arrière-pays,

⁸³ GRENIER Jean-Yves, « L'histoire quantitative est-elle encore nécessaire ? », dans BOUTIER Jean, JULIA Dominique (dir.), *Passés recomposés. Champs et chantiers de l'histoire*, Paris, Autrement, 1995, p. 180.

⁸⁴ « Sources non structurellement numériques, mais utilisées par l'historien de façon quantitative par une procédure doublement substitutive : il faut qu'il en détermine une signification univoque, par rapport à la question qu'il pose ; mais aussi qu'il puisse les réorganiser en séries, c'est-à-dire en unités chronologiques comparables » selon Furet François, « Le quantitatif en histoire », dans Le Goff Jacques, Nora Pierre (dir.), *Faire de l'Histoire. Nouveaux problèmes*, Paris, Gallimard, 1974, p. 52.

⁸⁵ CHAUNU Pierre, *ibid.*, p. 669.

⁸⁶ TEMDAOUI Jean-Christophe, « Communiquer l'incommunicable : traces numériques et histoire connectée du Centre-Ouest atlantique », DEPERNE Marcel, DICHY-MALHERME Sarah, PICHARD Laëticia (dir.), *Trace(s)*, Limoges, Pulim, 2018, p. 79-94.

en conciliant les finalités d'une histoire quantitative en constant renouvellement avec la précaution scientifique du paradigme indiciare d'une part tout en tentant de répondre aux enjeux d'une histoire atlantique soucieuse de présenter et d'expliquer la diversité des configurations relationnelles entre les deux rives de l'océan d'autre part : à ce titre une histoire atlantique des arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois seraient à la fois « mobile », « connective » et « localisée » selon les termes de Cécile Vidal⁸⁷ qui interroge la définition de l'histoire atlantique en ce sens qu'elle s'intéresserait à la fois aux circulations et aux échanges transocéaniques qui renforceraient l'intégration de l'arrière-pays à l'Atlantique et à l'impact de l'océan et des outre-mer sur l'évolution de la vallée de la Charente. Quelles sont donc les sources à même de construire le portrait migratoire et circulatoire atlantique de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ?

2. Les sources au départ : rôles d'armement et listes de passagers de quatre ports du Ponant

Quatre ports du Ponant étendent leur influence dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : Bordeaux, Rochefort, La Rochelle et Nantes sont les portes d'embarquement pour l'émigration aux Amériques de passagers dont la mobilité n'est pas ordonnée par l'administration de la Marine comme les gens de mer, les soldats des troupes ou les agents de l'administration coloniale ultra-marine. À ce titre, l'exploitation des listes de passagers et des rôles d'armement conservés dans les dépôts nationaux et départementaux d'archives permet de décrire la chronologie des départs de 1738 passagers de Saintonge et d'Angoumois et la géographie de leurs origines provinciales et de leurs destinations américaines au XVIII^e siècle.

Trois sources documentaires ont été privilégiées pour cette exploitation. Accessibles directement ou indirectement en fonction de leur communicabilité, elles donnent corps à la population qui se projette outre-mer au XVIII^e siècle. La première source documentaire regroupe les rôles d'armement des navires de commerce de Bordeaux, Nantes et La Rochelle, dont les séries chronologiques conservées débutent respectivement en 1688, 1695 et 1757. Les archives départementales de la Gironde ont numérisé la majeure partie des fonds de l'Amirauté de Guyenne⁸⁸, accessibles sur « Gironde Archives En Ligne ». Trois périodes ont été retenues dans la réalisation des relevés : 1726 à 1738, 1754 à 1765 et 1770 à 1781. Les archives

⁸⁷ VIDAL Cécile, « Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2012/2, 67^e année, Éditions de l'EHESS, p. 391-413.

⁸⁸ ADG, 6B 335 à 6B 544, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipages (1688-1782).

départementales de la Loire Atlantique ont établi un fichier sur tableur à partir des rôles d'équipage conservés dans le fonds de l'Inscription Maritime⁸⁹ : interrogeable sous la forme de requêtes filtrantes, il répertorie l'ensemble des passagers inscrits sur les rôles d'armement entre 1692 et 1790 et remplace la consultation des documents originaux. Les rôles d'armement du port de La Rochelle sont conservés au Service Historique de la Défense pour une chronologie plus modeste : l'année 1757 et la période de 1770 à 1788⁹⁰.

Le fonds de l'Amirauté de Guyenne abrite une seconde source documentaire : les registres de certificats d'identité et de catholicité entre 1713 et 1787⁹¹, délivrés dans le cadre des formalités dont il fallait s'acquitter pour pouvoir embarquer pour les Amériques. Dépouillés par les membres de l'Amitié Généalogique Bordelaise, ces registres ont permis la réalisation de fichiers régionaux de passagers pour les îles, disponibles sous la forme de recueils papiers. Les renseignements individuels livrés par les fichiers régionaux Poitou-Charentes et Limousin ont été intégrés sur un fichier tableur et complètent alors la chronologie plus restreinte et plus ciblée des rôles d'armement cités plus haut. Les études régionales de démographie historique sur l'émigration vers la Caraïbe s'appuient de manière privilégiée sur cette source : Jean-Pierre Poussou et Lucile Bourrachot ont ainsi pu établir une première statistique et proposer une cartographie migratoire des charentais vers les outre-mer⁹².

Port	Dépôt d'archives	Documentation disponible	Dates extrêmes		Consultation
Bordeaux	ADG	Certificats d'identité et de catholicité	1713	1787	Fichier AGB
	ADG	Rôles d'armement	1688	1781	Archives
Rochefort	ANOM	Listes de passagers	1764	1788	Archives
La Rochelle	ANOM	Listes de passagers	1749	1788	Archives
	SHD Rochefort	Rôles d'armement	1757	1757	Archives
	SHD Rochefort	Rôles d'armement	1770	1788	Archives
Nantes	ADLA	Rôles d'armement	1692	1790	Fichier ADLA

Tableau 6: les archives des passages de 4 ports du Ponant au XVIII^e siècle.

Les listes de passagers embarqués entre 1714 et 1829 conservées aux Archives Nationales de l'Outre-Mer forment une troisième source pertinente car ils élargissent la connaissance des départs des passagers pour des ports dont on dispose d'une chronologie

⁸⁹ ADLA, C1185 à C1195, C1214 à C1296, C1339 à C1379, Inscription Maritime, Rôles d'équipages (1695-1790).

⁹⁰ SHDR, 6P6/1 à 6P6/22, Rôles d'armement du port de La Rochelle (1757-1788).

⁹¹ ADG, 6B 45 à 6B 58, Amirauté de Guyenne, Certificats d'identité et de catholicité (1713-1787).

⁹² BOURRACHOT Lucile, POUSSOU Jean-Pierre, « Les départs des passagers charentais pour les Antilles (1713-1787) », *Recueil de la SAHCM et Section Archéologique de Saintes*, t. 25, Saintes, Delavaud, 1974, p. 167-190.

restreinte comme La Rochelle⁹³ ou Rochefort⁹⁴. L'exploitation de ces listes permet de compenser l'absence de données relatives aux départs avant 1770 pour le port aunisien : 93 passages de natifs de Saintonge et d'Angoumois dont l'origine est connue ont ainsi pu être ajoutés aux 300 passagers recensés entre 1770 et 1788. L'arsenal de Saintonge quant à lui est principalement un port d'embarquement des gens de mer levés, des officiers d'administration coloniale ultra-marine commissionnés et des troupes des colonies. Selon Sébastien Martin, les troupes, les personnels du roi et leurs familles, embarquant à Rochefort représentent 75,3 % du total des passagers des vaisseaux du roi, contre 12% pour les engagés et les colons⁹⁵. Leur mobilité est organisée et contrôlée par l'administration de la Marine : plusieurs détachements de 20 à 300 hommes formant les recrues pour les troupes des colonies placées sous l'autorité de monsieur de Gignoux, commandant des recrues pour les colonies rassemblées au dépôt de l'Île de Ré, sont par exemple listés avec le nom des vaisseaux et leurs destinations dans les années 1750. La profession et l'origine géographique de chacune des recrues sont précisées. Un corpus de 127 listes de détachements des troupes des colonies présente une circulation des troupes entre novembre 1751 et juillet 1758 vers l'Amérique du Nord, les Antilles et Cayenne. À Rochefort, les passages de particuliers pour les colonies, étudiés par Sébastien Martin⁹⁶, sont en revanche conditionnés à une autorisation prononcée par le roi et transmise par le secrétaire d'État à la Marine. L'utilité du potentiel passager pour les colonies était évaluée. Le prétendant au départ pour les Amériques remettait un placet justifiant ses motivations au passage aux frais du roi. Pouvait s'ensuivre une enquête sur ordre de l'intendant de la Marine pour contrôler la vérité des motivations et des arguments familiaux et professionnels qu'avancait le candidat au départ. L'absence de déterminant géographique d'origine saintongaise ou angoumoisine dans les listes des candidats au passage aux frais du roi conservées au Service Historique de la Défense de Rochefort rend difficile la perception des natifs de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois ayant pu bénéficier de la grâce royale. Il faut se contenter alors d'un modeste effectif d'une quinzaine d'embarquements à Rochefort entre 1767 et 1788 de Saintongais ou d'Angoumoisins à partir de listes de passagers conservées aux Archives Nationales de l'Outre-Mer qui sont tout aussi lacunaires dans les renseignements géographiques individuels.

La présentation de ces trois sources au départ appelle une triple remarque méthodologique. La première est d'ordre géographique. La mobilisation des archives des

⁹³ ANOM, F 5B 57, Passagers pour les colonies, La Rochelle (1718-1823).

⁹⁴ ANOM, F 5B 55 et 56, Passagers pour les colonies, Rochefort (1714-1829).

⁹⁵ MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p. 89.

⁹⁶ *Ibid.*, p. 108-111.

Amirautés et de la Marine dans quatre ports du Ponant permet d'approcher la médiatisation de la relation à la mer, à l'océan et aux outre-mer à partir d'une gamme portuaire large. Ce quatuor de ports est ainsi à même de livrer des clefs de compréhension sur les raisons d'un embarquement dans tel ou tel port de l'Atlantique, sans se restreindre aux ports régionaux proches et « naturels » de Rochefort et La Rochelle qui limiteraient sans conteste la perception de la projection maritime de l'arrière-pays. La vallée de la Charente superpose avec des contours variés les aires d'influence intérieure de ces quatre pôles portuaires. De la rive atlantique métropolitaine aux rives atlantiques américaines, insulaires ou continentales, le quatuor des ports du Ponant livre une cartographie des destinations ultra-marines des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. La seconde remarque porte sur la construction d'une dimension comparative, tant chronologique que géographique. La discordance des segments chronologiques fournis par les archives portuaires conduit à rendre comparables les départs dans ces ports seulement entre 1749 et 1788. L'absence de données sur les départs de La Rochelle avant 1749 n'est pas absolue : le report sur une source palliative, les contrats d'engagements, conservés dès 1646 pour l'Amérique du Nord et les Îles de l'Amérique, laisse entrevoir partiellement une filière d'émigration dont l'analyse ne peut en aucun cas prétendre à réaliser une pesée satisfaisante pour la seconde moitié du XVII^e siècle et la première moitié du XVIII^e siècle, étant limitée aux seuls engagés. Avant 1749, l'approche des départs à partir des rôles d'armement et des certificats d'identité et de catholicité bordelais peut guider l'analyse avec la plus grande prudence statistique, en l'absence de données rochelaises, d'autant que la Saintonge et l'Angoumois formaient avec une partie de l'Aunis le « deuxième centre de départ français par Bordeaux »⁹⁷ entre 1713 et 1787. D'un point de vue géographique, le recensement des passagers n'a pas porté uniquement sur ceux originaires de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, mais sur l'ensemble des cinq provinces du Centre-Ouest Atlantique d'Ancien Régime, tant dans leurs espaces littoraux qu'intérieurs. Ainsi, les relevés effectués pour le Poitou, l'Aunis, la Saintonge, l'Angoumois et le Limousin offrent la possibilité de construire des trames spatiales comparatives entre provinces ou en leur sein : entre les zones intérieures et les zones littorales, entre zones intérieures, entre villes et villages, entre villes, entre villages. Restreindre les relevés uniquement à l'arrière-pays aurait réduit l'apport de la recherche à une simple description. L'amplitude provinciale choisie porte la garantie d'une contextualisation tant par rapport aux territoires et aux sociétés maritimes qu'aux sociétés terriennes.

⁹⁷ Avec 1 359 passages, soit 4,4 % du total des passagers du port de Bordeaux, d'après BOURRACHOT Lucile, POUSSOU Jean-Pierre, *art. cit.*, p. 168-169.

Les renseignements livrés par les rôles de passagers et les listes d'armement pour l'ensemble des 3682 passagers du Centre-Ouest Atlantique sont d'inégale quantité et qualité. On ne connaît que près d'un quart de leurs professions. Le statut du passager n'est généralement pas précisé. Embarquant dans un port de commerce, il est souvent passager de gré à gré, s'acquittant du prix de la traversée. Mais on trouve également des engagés, des passagers valant pour un, deux, trois voire quatre engagés, ou encore des passagers à la ration ou à la demi-ration, voire des passagers aux frais du roi. Si les destinations sont naturellement bien renseignées sur les rôles d'armement, le port d'arrivée n'est mentionné que pour moins de 10% des passages. L'âge et la paroisse d'origine sont des données que seule la confrontation avec une autre source peut confirmer ou infirmer, notamment un acte paroissial de naissance, de mariage ou de décès produit en métropole ou dans la colonie. Les grandes études de démographie historique, comme celles de Jean-Pierre Poussou et Leslie Choquette, citées plus haut, ont montré combien l'approximation géographique dans les déclarations d'origine étaient courantes.

Nombre de passages	3133⁹⁸	100,0
Donnée	Absence de données	%
Prénom	83	2,6
Profession	2352	75,1
Âge	724	23,1
Paroisse d'origine	63	2,0
Statut du passager	2481	79,2
Destination	22	0,7
Port de destination	2827	90,2

Tableau 7 : taux d'absence de données de 6 renseignements dans les rôles d'armement et les listes de passagers de 3 ports atlantiques (Bordeaux, La Rochelle, Nantes) entre 1692 et 1790.

Les sources au départ que constituent les rôles d'armement et les listes de passagers des ports de commerce de Bordeaux, La Rochelle et Nantes, et de l'arsenal de Rochefort, doublent l'approche de la projection maritime professionnelle des gens de mer en mettant en exergue une population de Saintonge et d'Angoumois qui, contextualisée à l'échelle du Centre Ouest Atlantique, a migré et circulé entre les deux rives de l'Atlantique pour s'installer en Amérique du Nord et dans la Caraïbe. Quoique la comparabilité de la mobilité des passagers ne puisse s'envisager qu'à partir de 1749, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois apparaît à partir de ces sources comme une région qui superpose les aires d'influence des ports du Ponant dès la fin du

⁹⁸ L'échantillon ne comptabilise pas 549 passagers embarqués depuis Bordeaux entre 1787 et 1792, identifiés plus tardivement dans la recherche sur des listes de passagers conservés aux Archives Nationales de l'Outre-Mer.

XVII^e siècle. La construction d'une corrélation avec les sources paroissiales coloniales est au cœur d'une méthodologie visant à établir des itinéraires biographiques, individuels ou collectifs, des passagers quittant un arrière-pays du Centre-Ouest.

3. Les sources à l'arrivée : les registres paroissiaux coloniaux de Saint-Domingue et Sainte Lucie.

Les sources paroissiales ultra-marines donnent l'occasion, partielle, de relier les deux rives des biographies individuelles et collectives des natifs du Centre Ouest Atlantique en situation coloniale entre la seconde moitié du XVII^e siècle et 1792 pour ainsi saisir parmi elles la place de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux Antilles. L'exploitation des registres paroissiaux, comme les recensements, au cœur des études de démographie historique, a permis la réalisation d'une histoire sociale et familiale des Antilles aux époques moderne et contemporaine : Jacques Houdaille, démographe à l'INED⁹⁹, a fait de la colonie dominguoise le laboratoire privilégié d'une analyse de la natalité, de la nuptialité et de la mortalité en situation coloniale parmi d'autres études sur l'île de Grenade, l'Amérique du Nord britannique ou encore l'île de France¹⁰⁰. À partir des papiers des plantations, Gabriel Debien a apporté une riche contribution à la compréhension du monde des engagés¹⁰¹, des colons¹⁰² et des esclaves¹⁰³ sur l'île de Saint-Domingue tout en produisant des études sur la place des Poitevins¹⁰⁴ dans la colonie. Arlette Gautier décrit les structures et le fonctionnement de la vie des « familles esclaves »¹⁰⁵ de Martinique et de Guadeloupe à partir des listes d'esclaves et des recensements nominatifs des XVII^e et XVIII^e siècles et centre ses travaux sur la place des « sœurs de solitude »¹⁰⁶ dans les sociétés fondées sur la servilité. Vincent Cousseau, plus récemment,

⁹⁹ Institut National des Études démographiques.

¹⁰⁰ HOUDAILLE Jacques, « Quelques données sur la population de Saint-Domingue au XVIII^e siècle », *Population*, 28-4-5, 1978, p.859-872 ; *Id.*, « Reconstitution des familles de Saint-Domingue (Haïti) au XVIII^e siècle », *Population*, 46-1, 1991, p. 29-40.

¹⁰¹ DEBIEN Gabriel, *La société coloniale aux XVII^e et XVIII^e siècle. 1, Les engagés pour les Antilles (1634-1715)*, Société de l'Histoire des Colonies Françaises, Paris, 1952.

¹⁰² *Id.*, *La société coloniale aux XVII^e et XVIII^e siècle. 2, Les colons de Saint-Domingue et la Révolution : essai sur le Club Massiac (août 1789-août 1792)*, Paris, Armand Colin, 1953.

¹⁰³ *Id.*, *Les esclaves aux Antilles françaises (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Société d'Histoire de la Guadeloupe & Société d'Histoire de la Martinique, Basse-Terre & Fort-de-France, 1974.

¹⁰⁴ *Id.*, « Les Saint-Maixentais aux Antilles au XVIII^e siècle », *Bulletin de la Société Historique et Scientifique des Deux-Sèvres*, vol. 3, 1970, p. 97-107 ; *Id.*, « Une famille de Saint-Maixent à Saint-Domingue : 1731-1804. Études et travaux », *Bulletin de la Société Historique et Scientifique des Deux-Sèvres*, 2^e série, t. 4, 1973, p.251-280 ; *Id.*, « La Fortune et la famille d'un colon poitevin : une caféière à Saint-Domingue, 1770-1803 », *Bulletin de la Société Historique et Scientifique des Deux-Sèvres*, 1977.

¹⁰⁵ GAUTIER Arlette, « Les familles esclaves aux Antilles françaises, 1635-1848 », *Population*, 55-6, 2000, p. 975-1001.

¹⁰⁶ *Id.*, *Les Sœurs de solitude : femme et esclavage aux Antilles du XVII^e au XIX^e siècle*, PUR, Rennes, 2010 (1985).

analyse le lien entre anthroponymie et population¹⁰⁷ en montrant à partir des registres paroissiaux martiniquais produits entre 1666 et 1848, combien la constitution des parrainages et la « dation du prénom »¹⁰⁸ aux nouveau-nés en Martinique sont des révélateurs des pulsations de l'insertion et de l'ancrage dans la société coloniale. L'exploitation des registres paroissiaux ultra-marins, au-delà d'une première appréhension scientifique visant à décrire les évolutions démographiques de la population coloniale, ouvre des champs d'études porteurs : la description des réseaux familiaux, des modalités de vie et de cohabitation en ville ou au sein des plantations, la perception des attitudes face à la mort, orientent alors ces sources vers une histoire sociale et culturelle que l'échelle de la nouvelle histoire impériale et connectée rend fertile pour cerner l'émigration, la circulation, l'implantation et l'enracinement territorial et social d'une population originaire d'une périphérie océane en métropole.

Quelles archives paroissiales exploiter alors pour enrichir une histoire maritime de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois de sa dimension ultra-marine au-delà du profil antillais que livrent les listes de passagers et les rôles d'armement ? Le choix s'est porté sur un dépouillement intégral des registres paroissiaux des îles de Saint-Domingue entre 1692 et 1792 et de Sainte Lucie, dans le voisinage de la Martinique. Intégralement numérisés sur le site des Archives Nationales de l'Outre-Mer, ces registres ont constitué la base d'un travail de recensement de la population du Centre-Ouest Atlantique à même de contextualiser une population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en situation coloniale insulaire. Les registres paroissiaux de Saint-Domingue entre 1668 et 1792 représentent 2076 unités documentaires annuelles et ont livré 1266 actes de mariage et 4020 actes de décès de natifs du Centre-Ouest Atlantique (voir annexe 1K). Les registres de Sainte-Lucie regroupent plus modestement 106 unités documentaires annuelles. 19 actes de mariage, 51 actes de décès et 4 actes de baptêmes (parce qu'ils incluaient une origine géographique associée au Centre-Ouest atlantique) ont été relevés. Plusieurs remarques s'imposent sur les qualifications paroissiales, la densité du corpus et la répartition géographique de sa disponibilité.

La disponibilité en archives paroissiales dominguoises est inégale dans le temps et dans l'espace de la colonie. Cette inégale disponibilité en archives est à lier avec les difficultés de la transposition aux Antilles du cadre paroissial comme le rappelle Vincent Cousseau pour l'île de la Martinique : les premiers actes disponibles sont ceux de Basse-Pointe pour l'année 1666

¹⁰⁷ COUSSEAU Vincent, *Population et anthroponymie en Martinique du XVII^e siècle à la première moitié du XIX^e siècle : étude d'une société coloniale à travers son système de dénomination personnel*, Thèse de doctorat sous la direction de Danielle BÉGOT, Université des Antilles et de la Guyane, 2009 ; *Id.*, *Prendre nom aux Antilles. Individu et appartenances (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, CTHS, 2012, p. 181-206.

et la correspondance du gouverneur atteste en 1685 de la confusion qui régnait dans le cadre paroissial¹⁰⁹ avant sa structuration à partir de 1684. Les registres paroissiaux peuvent être regroupés en deux catégories : les registres paroissiaux originaux et les registres paroissiaux copiés à la suite de la fondation du dépôt des papiers publics des colonies à Versailles en 1776. L'édit du roi fondant cet établissement visait à protéger la documentation paroissiale afin de préserver l'intérêt des familles tout en fournissant à la monarchie des renseignements sur ses sujets éloignés :

« Les papiers publics des colonies françaises de l'Amérique, de l'Afrique et de l'Asie, ont été, de tous les temps, exposés par l'effet du climat, à plusieurs causes de destruction. Les actes d'une génération se conservent à peine, sans être altérés pour la génération suivante ; et l'état-civil, comme les propriétés de ceux de nos sujets qui habitent ce pays, se trouvent compromis. L'inutilité des moyens essayés jusqu'à ce jour sur les lieux, pour conserver des titres qui intéressent aussi essentiellement le repos et la sûreté des familles, ne nous laisse de ressource que dans l'établissement en France, d'un Dépôt où seront apportées des expéditions légales et authentiques, tant des registres de baptêmes, mariages et sépultures, que de tous actes judiciaires et extrajudiciaires, concernant les personnes et les propriétés pour le passé et pour l'avenir, des duplicata des actes qui auront lieu après l'Enregistrement du présent édit. Les originaux laissés sur les lieux, pourront aussi être suppléés, en cas de perte ou d'autres accidents, par des copies de ces expéditions ou duplicata, lesquelles seront envoyées dans les colonies où il sera besoin. Un autre effet de cet établissement sera encore de fournir, sur l'existence de nos sujets qui passent dans lesdites colonies, des renseignements que le trop grand éloignement ne permet de se procurer qu'avec peine et dont le défaut arrête souvent des arrangements intéressants pour les familles. »¹¹⁰

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 54-55.

¹¹⁰ *Édit du Roi portant établissement à Versailles d'un Dépôt des Papiers Publics des Colonies, donné à Versailles, au mois de juin 1776, enregistré en la Chambre des Comptes le 15 avril 1777*, Imprimerie Royale, Paris, 1777, Gallica-BNF : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8615078b> .

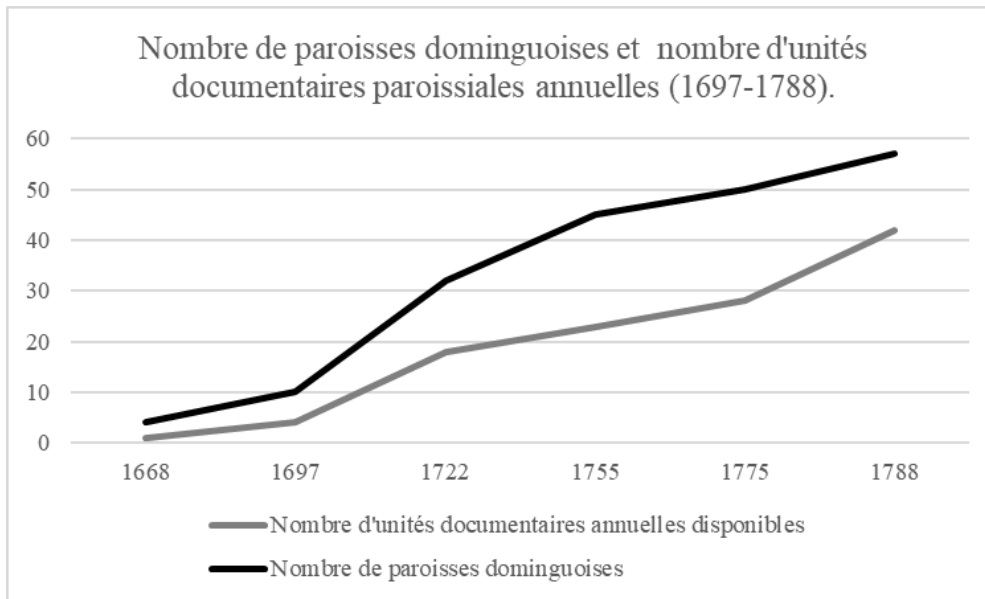


Figure 2: paroisses et registres paroissiaux à Saint-Domingue (1668-1788).

Les 2076 unités documentaires annuelles renvoient à 57 références paroissiales et hospitalières : 53 paroisses livrent 97,4% de la documentation totale (2023 unités documentaires), les 2.6% restants rassemblent les 53 registres de 4 hôpitaux (Port-au-Prince, Léogane, Port de Paix et Le Cap). Par unité documentaire, il convient d'entendre la présence d'un registre paroissial annuel ou la partie d'un registre paroissial pluriannuel. Sur 125 ans, la courte période de 13 ans entre 1776 et 1788 est la plus riche en documentation avec 543 unités documentaires conservées soit 26% du volume total d'archives paroissiales dominguoises. En mettant en relation la chronologie des fondations paroissiales et la masse de registres paroissiaux disponibles à partir de 5 bornes chronologiques, on peut considérer qu'à partir des années 1720, l'historien dispose d'un volume documentaire fiable avec plus de la moitié des registres paroissiaux insulaires : en 1722, Saint-Domingue compte 32 paroisses dont il reste 18 registres, soit un volume de 56,3% des registres disponibles. En effet, entre la fin des années 1660 et le début des années 1710, ce volume n'atteignait au maximum que 40%. En 1788, ce taux atteint 73,7 % pour chuter à 31,6% en 1789 et 21,1% en 1792. L'absence de registres paroissiaux justifiant l'écart entre le nombre de paroisses et la documentation disponible peut s'expliquer par les conditions de conservation des registres, par l'inégale pratique de double copie des registres paroissiaux à verser aux greffes. De fait la diversité des encadrements paroissiaux justifie l'inégale disponibilité géographique de la documentation.

Un découpage chronologique en 5 périodes, associé à la tripartition des arrondissements de l'île de Saint-Domingue inscrite dans l'ordonnance royale du 20 décembre 1713 (Nord, Ouest, Sud), rend lisible la « contribution » de chacun des arrondissements au volume global

d'archives paroissiales. Entre 1668, année de disponibilité des premiers registres paroissiaux de Lester et Petite Rivière, paroisses constitutives de la future paroisse de Léogane, et la paix de Ryswick (1697), seul l'arrondissement Ouest livre 70 unités documentaires annuelles alors que l'arrondissement Nord compte 6 paroisses en 1697 et le Sud 1 paroisse. Entre 1698 et 1722, les trois arrondissements sont représentés dans les 278 unités documentaires disponibles : l'Ouest domine avec 160 registres contre 88 pour le Nord et 30 pour le Sud. Le tissu paroissial du Nord s'est étoffé. Il compte 16 paroisses mais seules 2 ont conservé une documentation paroissiale : Bayaha-Fort Dauphin (dès 1705) et Port de Paix (dès 1706). Les arrondissements Ouest et Sud rassemblent respectivement 9 et 7 paroisses totalisant 16 unités documentaires annuelles. De l'arrivée de Maurepas au ministère de la Marine en 1723 à la veille de la guerre de Sept Ans (1755), le volume documentaire est multiplié par plus de 2 avec 652 registres paroissiaux : le Nord reste sous-représenté dans les archives paroissiales avec seulement 3 paroisses sur 18 existantes. Les volumes documentaires de l'Ouest et du Sud ne sont pas complets mais restent solides avec 9 paroisses sur 11 pour l'arrondissement Sud et 11 paroisses sur 15 pour l'arrondissement Ouest. La période suivante, dotée de 458 registres, entre la guerre de Sept Ans et la veille de la guerre d'Indépendance Américaine, présente une répartition similaire : le maillage paroissial de l'arrondissement Nord s'est étendu pour atteindre 21 paroisses en 1775. Parmi elles, les registres de 6 paroisses nous sont parvenus. De 1776, année de la fondation du dépôt des papiers publics des colonies à Versailles, à 1792, année de la chute de la royauté et de l'arrivée des commissaires civils en charge de l'application de la loi du 4 avril sur l'égalité politique des gens de couleur et Nègres libres, le volume d'archives paroissiales augmente pour les 3 arrondissements : en 1788, 19 paroisses sont représentées sur 21 pour le Nord, 12 sur 17 pour l'Ouest et 11 sur 12 pour le Sud. De 1789 à 1792, l'absence de documentation est généralisée : l'historien ne dispose que des registres de 2 paroisses sur 21 pour le Nord, 5 sur 19 pour l'Ouest et 5 sur 16 pour le Sud. L'intérêt de cette période réside dans la représentation de l'arrondissement Nord, dont la carence en documentation paroissiale touche finalement l'essentiel de la période pour un territoire pionnier de la colonisation monarchique en Caraïbe.

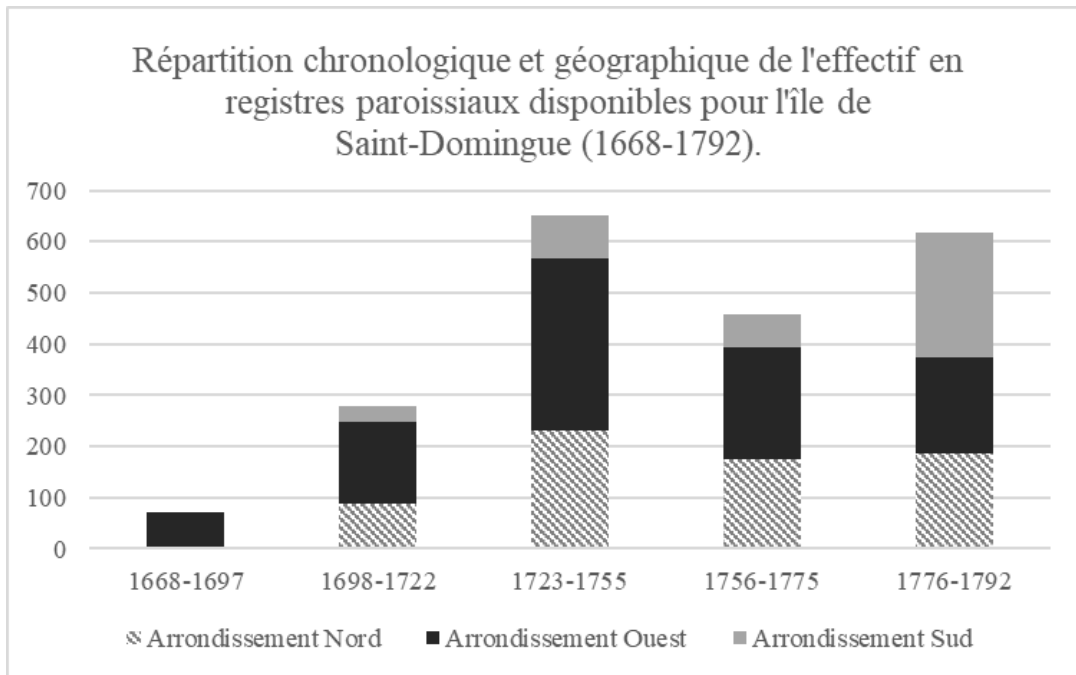


Figure 3: chronologie et géographie des registres paroissiaux dominguois (1668-1792).

Une analyse plus fine de la chronologie et de la densité documentaire paroissiale met en exergue la diversité des profils documentaires paroissiaux de la colonie. Le profil documentaire paroissial repose sur deux informations : les dates extrêmes de la chronologie disponible pour chaque paroisse et le nombre d'unités documentaires annuelles conservées pour cette période. On peut ainsi dégager 3 grands profils documentaires paroissiaux. Le profil le plus courant se présente sous la forme d'une chronologie documentaire paroissiale tardive par rapport à la fondation de l'établissement colonial. Le Petit Goave, dans l'arrondissement Sud, est un des premiers points de colonisation de la partie Sud : fondé en 1663, la documentation paroissiale n'est disponible qu'à partir de 1763 alors que la paroisse a été érigée en 1698. Sur la période de 28 ans entre 1763 et 1790, il ne reste que 14 registres, soit un taux documentaire de 50%. Le bourg de Jérémie a le même profil quoique l'implantation soit plus récente. Établi en 1720, Jérémie ne dispose d'une paroisse que vers 1750 et les registres conservés renseignent une période de 1778 à 1790 : 12 années sur 13 sont représentées, soit un taux documentaire de 92,3%. À l'inverse, le second profil documentaire, celui des paroisses comme Torbeck, Jacmel, Port-de-Paix et le Gros Morne, est marqué par un écart plus faible entre l'année du premier établissement français et celle du premier registre paroissial conservé. Port de Paix conserve des registres sur une chronologie de 1706 à 1792 dont seules 63 années sur 87 sont documentées, soit un taux de 72,4%. Torbeck présente un taux de documentation de 98,5% sur la période 1726-1792. Jacmel et le Gros Morne, respectivement représentées pour les périodes

1709-1792 et 1732-1788, affichent toutes deux un taux de 100%. Le troisième profil présente des séries de registres paroissiaux associant plusieurs paroisses fusionnées : trois cas sont particulièrement éclairants, Léogane, Fort-Dauphin et Port-au-Prince. Sur la côte Ouest, la paroisse de Léogane est érigée en 1711 : elle procède de la fusion des deux paroisses antérieures, Petite Rivière de Léogane et Lester. La localité de Léogane présente alors un profil documentaire unique sur la période avec une représentation de 125 ans. Dans l'arrondissement Nord, à la frontière avec la partie espagnole s'établit le bourg de Bayaha au début du XVIII^e siècle. La paroisse de Bayaha est érigée en 1705 avant le déplacement du bourg qui donne naissance à la paroisse de Fort-Dauphin en 1731. La paroisse originelle dispose d'un faible taux documentaire avec 38,5% sur la période 1705-1730 alors que celui de Fort Dauphin atteint 77,4% de la période 1730-1792. La fondation de la paroisse de Port au Prince en 1749 procède également de la fusion des deux paroisses préexistantes, le Trou Bordet et le Cul de Sac : toutes deux fondées en 1693, elles sont supprimées en 1749. Le taux documentaire de Port au Prince s'élève à 97,7%. Cette analyse étendue à l'ensemble des localités dominguoises permet de nuancer l'absence de documentation paroissiale en soulignant la qualité de sa représentation pour les périodes disponibles : le taux documentaire est supérieur à 70,6% pour la majorité des 57 paroisses de l'île. Seules 8 paroisses ont un taux de documentation inférieur ou égal à 50% de la période disponible. Le taux de documentation est nul pour 8 autres paroisses. Au terme de cette analyse critique, il ressort que la corrélation de l'évolution de la masse documentaire paroissiale entre 1668 et 1792 avec la chronologie des fondations paroissiales et une statistique de documentation inhérente aux périodes disponibles pour chaque paroisse, tout en mettant en relief les carences documentaires sur l'arrondissement Nord de la colonie jusqu'en 1775, dessine un champ chronologiquement large et géographiquement étendu à même de percevoir les modalités d'insertion des gens du Centre-Ouest Atlantique dans la colonie de Saint-Domingue.

Arrondissement	Paroisses	Nombre de paroisses présentant un taux documentaire...			
		> 75 % de la période disponible	entre 50 et 75 % de la période disponible	entre 25 et 49 % de la période disponible	nul
Nord	22	16	3	1	4
		77,40%	70,60%	38,50%	-
Ouest	19	18	0	1	1
		78,40%	-	44,40%	-
Sud	16	8	6	0	3
		83,10%	50%	-	-

Figure 4: périodes disponibles et taux de documentation paroissiale à Saint-Domingue (1668-1792).

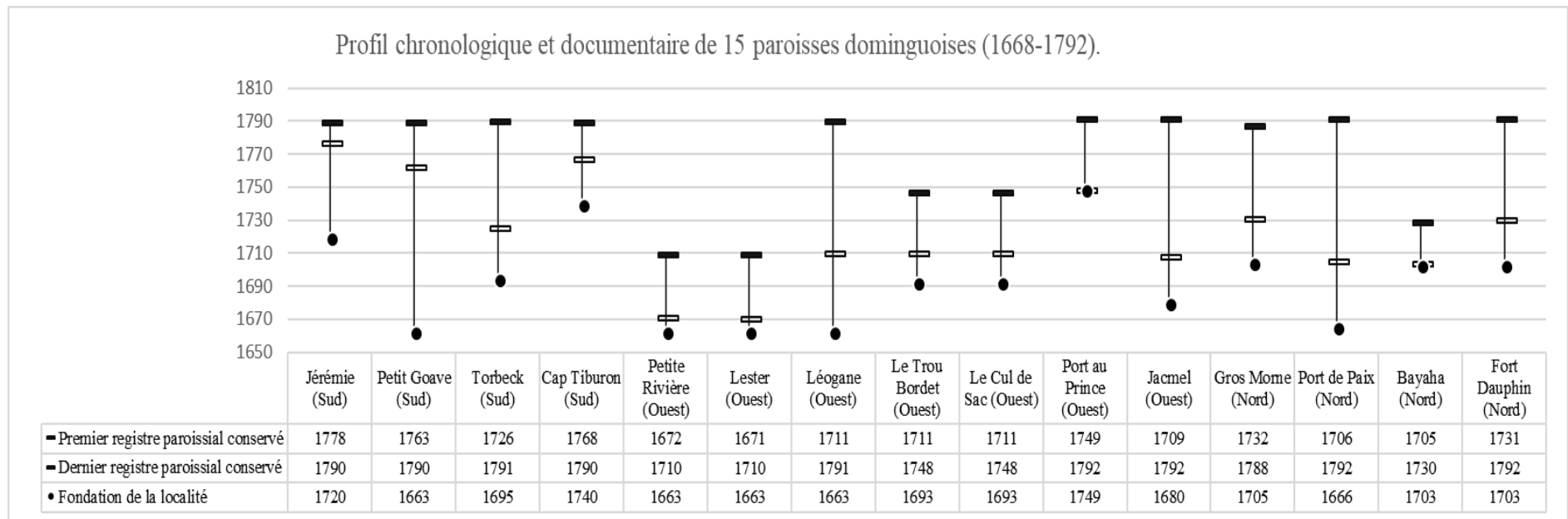


Figure 5: profil chronologique et documentaire de 15 paroisses dominicoises (1668-1792).

Les registres paroissiaux permettent de collecter, à travers les actes de mariages et de décès, les traces d'une présence coloniale dont les plus anciennes relatives à des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois remontent à 1677 et 1691. Elles sont tirées de registres de copies d'actes des paroisses de Petite Rivière de Léogane et de Lester, associés à la paroisse de Léogane. En 1677, Claude Crette, natif de Saintes, épouse le 23 janvier à Petite Rivière de Léogane, Magdelaine Guillereau¹¹¹. Les deux époux ne savent pas écrire. Le mariage est célébré par Raymond Dallier, missionnaire apostolique de l'ordre des Frères Prêcheurs. Jean Lemorle, d'Angoulême, meurt le 20 juillet 1691 à Petite Rivière de Léogane¹¹². Ces deux actes présentent une densité d'informations relativement faible, se limitant aux noms, prénoms et origines géographiques des époux et défunts (*cf.* tableau 7). Les actes de la fin du XVIII^e siècle sont en revanche plus riches.

Données	Nombre de données absentes	Taux d'absence de données
Nom du défunt	37/4020	0.92 %
Prénom du défunt	175/4020	4.35 %
Profession du défunt	1609/4020	40.02 %
Âge du défunt	870/4020	21.64 %
Nom du père	3136/4020	78.00 %
Nom de la mère	3218/4020	80.00 %

Tableau 8: taux d'absence de données pour 6 informations relevées dans 4 020 billets de sépulture dominguois (1668-1792).

L'historien peut alors établir une typologie de ces traces de présence à Saint-Domingue en fonction de la nature et de la densité d'informations qu'elles contiennent. À travers cette « grammaire des traces¹¹³ » transparaît une inégale qualité documentaire dans la rédaction des actes de mariages et de décès. Ces pratiques rédactionnelles différenciées représentent la gamme des soins accordés par les missionnaires à la tenue de leurs registres paroissiaux et l'inégale acuité ou l'inégal intérêt porté par ceux-ci aux informations à faire figurer sur l'acte paroissial rédigé. Miroirs de la sensibilité du missionnaire à la perception individuelle des fidèles, ces actes attestent aussi de l'étendue de l'ancrage « paroissial » du missionnaire capable

¹¹¹ ANOM, 10 DPPC 2407, Léogane, Mariages, 1677, f°9v (en ligne sur IREL-ANOM).

¹¹² ANOM, 10 DPPC 2408, Petite Rivière, BMS, 1691, f°27v (en ligne sur IREL-ANOM).

¹¹³ TEMDAOUI Jean-Christophe, *art. cit.*, p. 87.

parfois de mobiliser ou de recevoir des habitants des informations précises et circonstanciées au-delà des traditionnelles informations que peut livrer un billet de sépulture ou de mariage.

TYPOLOGIE DES TRACES					
Nature	Type	Caractéristiques de classement	Densité d'information	Perception	Intérêt(s)
Manuscrite originale (dès 1668) ou manuscrite copiée (dès 1776)	Normée biographique représentative	Date Nom Prénom Âge Paroisse de naissance Province de naissance Statut matrimonial Lieu du décès Signature(s)	Complète ou Incomplète	Lecture d'une relation (géographique, social et professionnelle) simple d'établissement / de circulation métropole-colonie.	Etablir une géographie des origines (par densification des données); construire un profil-type du migrant / navetteur des arrière-pays.
	Normée biographique circonstanciée	Éléments de la trace normée biographique représentative Filiation parentale Profession(s) parentale(s) Profession localisée Résidence localisée (par un toponyme) Circonstance(s) de l'établissement insulaire Circonstance(s) professionnelle(s) (statut Circonstances du décès (lieu ET renseignements)	Complète ou Incomplète	Relation individuelle simple d'établissement / de circulation métropole-colonie ; ancrage par les interactions actives dans l'environnement insulaire colonial (géographique et social)	Permettre une compréhension des modalités du processus d'établissement sur l'île.
	Normée indéterminée non justifiée	Un ou plusieurs éléments d'informations manquent	Incomplète	Pratique d'investigations paroissiales par l'autorité ecclésiastique locale destinée à établir l'identité à partir d'une consultation des acteurs ou une manifestation spontanée de ceux-ci.	Comprendre les pratiques de l'autorité paroissiale comme le miroir d'un anonymat insulaire ou d'une présence récente, donc soit des prémices d'un établissement, soit un passage lié à la profession (matelots, soldats...)
	Normée indéterminée justifiée	L'absence d'éléments biographiques est justifiée par le curé de paroisse	Incomplète		

Tableau 9: typologie des actes paroissiaux de sépulture de Saint-Domingue (XVII^e-XVIII^e siècle).

L'analyse de la composition des actes paroissiaux dans les registres laisse apparaître quatre types : les actes normés biographiques présentatifs et les actes normés biographiques circonstanciés sont les plus riches en renseignements contrairement aux actes normés indéterminés, justifiés ou non. Le second type est particulièrement important car il intègre des

informations sur la filiation parentale dans 22% des actes recensés. Les billets de sépulture présentent alors un intérêt pluriel qui dépassent la description et l'analyse démographique pour en faire des documents dynamiques à insérer dans une chaîne documentaire relationnelle, en les liant avec les rôles d'armement et les listes de passagers au départ des ports atlantiques du royaume de France et les documents notariés des études de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : ils œuvrent à la reconstitution de la trajectoire biographique individuelle entre les deux rives de l'océan d'une part et d'autre part ils esquissent la recomposition des familles et parfois même des liens inter-familiaux, palliant ainsi l'absence de données sur la filiation parentale. L'acte paroissial est alors une source d'histoire connectée car il contribue à établir une relation – renseignée ou non en fonction de la disponibilité documentaire paroissiale – entre deux niveaux locaux de part et d'autre de l'Atlantique.

Dès lors, si chercher à établir une reconstitution globale des itinéraires biographiques individuels et familiaux relève de la chimère pour le chercheur, en restituer une partie par la liaison des sources au départ et des sources à l'arrivée est une entreprise réalisable. Comment relier les deux rives de l'Océan ? Cette liaison repose sur le passage du quantitatif à l'individuel. Les sources métropolitaines permettent de constituer un vaste corps de passagers du Centre-Ouest atlantique émigrant ou circulant entre les deux rives de l'océan à partir des rôles d'armement et des listes de passagers des ports atlantiques. Il faut ajouter à ces premières sources la population obtenue indirectement par les documents notariés, au premier chef desquels les procurations établies auprès de notaires en métropole pour la gestion d'affaires antillaises qui donnent à voir des réseaux familiaux transatlantiques. Outre-Atlantique, les registres paroissiaux de Saint-Domingue constituent une documentation à confronter avec les sources métropolitaines permettant d'identifier les passagers se mariant et mourant sur l'île. Ils confirment ou infirment les renseignements des listes de passagers et des rôles d'armement (orthographe du nom et du prénom, âge, origine géographique, profession...), tout en précisant un niveau d'intégration dans la colonie : métier pratiqué, propriété ou non d'une habitation, lieu du décès. Quelques actes notariés ont également traversé l'océan vers la métropole. Ainsi, la combinaison des sources locales, celle des amirautés et celle des paroisses, à la documentation notariale nomade, produite sur les deux rives, livrent deux images de la relation à Saint-Domingue de la population du Centre-Ouest atlantique.

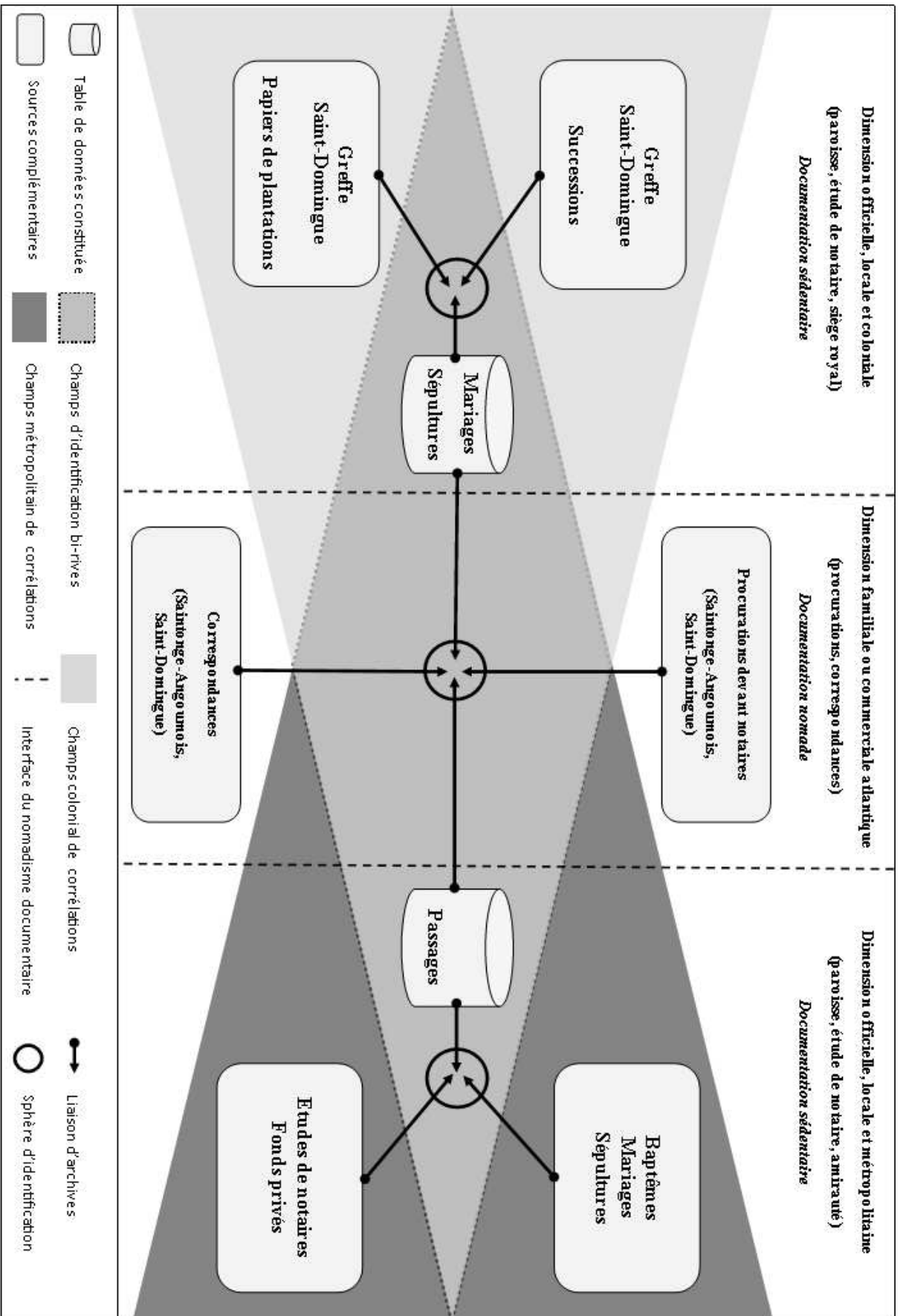


Figure 6: croisement des sources et reconstitution d'une population du Centre Ouest à Saint-Domingue au XVIII^e siècle.

C'est ensuite à partir de ces deux images qu'incarnent deux tables de données biographiques issues d'un large moissonnage de sources, qu'il est possible de restituer des trames individuelles, leurs ramifications familiales et leurs itinéraires géographiques entre les deux rives. L'exemple du profil documentaire de la famille Tourtarel est éclairant. Originaire de Cognac, les liens avec Saint-Domingue semblent se nouer dans les années 1780. Cinq documents forment un petit corpus illustrant leur trajectoire : un certificat de catholicité, deux actes d'inhumation, un dossier de succession du greffe de Saint-Domingue et un acte d'achat passé devant le notaire Imbaud à Cognac. Sur une chronologie resserrée de 6 années, l'itinéraire biographique, professionnel et géographique de la famille Tourtarel se livre à l'historien par une liaison des sources des deux rives de l'Océan. Ce profil documentaire plutôt étoffé est assez rare pour les familles du Centre-Ouest Atlantique. Pourtant, il est exemplaire de cette démarche du quantitatif vers l'individuel qui a guidé la reconstitution de cette population du Centre-Ouest Atlantique en lien avec la Caraïbe au XVIII^e siècle.

Cote	Désignation	Personnes citées	Année	Contenu
ADG, 6B 58	Certificat de catholicité	Jean Tourtarel	1786	Passage vers Saint-Domingue.
ANOM, 1DPPC 2467	Actes d'inhumation	Jean Tourtarel, Jean-Baptiste Tourtarel	1789 1791	Décès à Port-au-Prince. Décès à Port-au-Prince.
ANOM, 6DPPC 23	Greffes de Saint-Domingue	Jean Tourtarel, Guillaume Tourtarel	1790	Succession, requête, carte bannie et pouvoir de vendre un jeune nègre par le sieur aîné, marchand tailleur, exécuteur testamentaire de son frère.
ADC, 2E 14278	Notariat	Guillaume Tourtarel Aîné « <i>arrivant de l'Amérique</i> »	1792	Acquisition du domaine de la Siroterie.

Tableau 10: profil documentaire de la famille Tourtarel, de Cognac (1786-1792).

Par un calcul de ce que l'on pourrait nommer un taux paroissial d'identification bi-rive, on peut estimer la part des individus dont le profil documentaire livre un itinéraire entre la métropole et la colonie au XVIII^e siècle. Le calcul de ce taux repose sur deux informations : d'une part, le nombre total, pour une paroisse d'origine métropolitaine, d'individus mariés ou décédés à Saint-Domingue, et identifiables sur le fichier des passagers des ports de Nantes, La Rochelle, Rochefort et Bordeaux, d'autre part le nombre total de passages vers l'île de Saint-Domingue pour chacune de ces mêmes paroisses à partir du fichier des passagers embarqués. Le rapport de l'un sur l'autre donne un taux indicatif. Ce taux, pour 20 localités fluviales et extra-fluviales du Centre-Ouest atlantique auquel on ajoute Limoges, varie entre 9,8 et 19,7% pour les second et troisième quartiles. La moyenne du taux atteignant 14,8%, moins de deux

migrants ou circulants sur dix livrent des clefs de leur trajectoire océane et ultra-marine¹¹⁴. Les centres urbains étant des émetteurs de mobilités, le taux d'identification est globalement plus faible pour les grands pôles urbains régionaux : Saint-Jean-d'Angély, Saintes, Angoulême et Limoges, que pour les villages et bourgs comme Gondeville et les petites villes de marché comme Cognac, Jarnac, Châteauneuf ou Segonzac. S'il n'est ainsi pas possible de prétendre à des résultats représentatifs à l'échelle du Centre Ouest Atlantique, un corpus d'individualités et de familles se dégagent néanmoins pour livrer des clefs de compréhension de la migration et de la circulation transatlantiques entre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et l'île de Saint-Domingue. Dans le cas des 20 localités de l'arrière-pays, 99 itinéraires forment alors un corpus d'analyse pertinent.

	Saint-Jean d'Angély	Saint Savinien	Port d'Envaux	Saintes	Cognac	Jarnac	Gondeville	Bassac	Châteauneuf	Angoulême	La Rochefoucauld	Barbezieux	Pons	Jonzac	Gémozac	Blanzac	Segonzac	Aubeterre	Ruffec	Limoges
Passages	55	8	0	136	54	37	5	6	14	121	7	39	52	32	7	5	16	9	4	79
Inhumations	43	15	5	168	51	12	2	1	9	97	18	21	28	12	9	0	4	9	2	73
Mariages	23	3	3	48	8	4	0	1	3	28	6	4	11	6	8	1	3	6	1	12
Identification birives	9	1	0	12	9	6	1	0	3	19	2	9	7	3	1	1	3	1	0	12
Taux d'identification (en %)	16,4	12,5	-	8,8	16,7	16,2	20,0	0,0	21,4	15,7	28,6	23,1	13,5	9,4	14,3	20,0	18,8	11,1	0,0	15,2

Tableau 11: taux d'identification paroissiale bi-rive de passagers émigrant à Saint-Domingue (1668-1792).

Les registres paroissiaux de l'île de Sainte-Lucie, dans le voisinage de la Martinique et de l'île Saint-Vincent, forment un second corpus documentaire sur lequel s'appuyer pour percevoir des itinéraires biographiques vers une des Petites Antilles dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Le Petit Carénage, devenu après 1763 le Carénage puis Castries en 1786, est le plus ancien point d'un établissement français remontant à 1650¹¹⁵. Après avoir été alternativement française puis britannique entre 1639 et 1763, l'île est possession de la Couronne de France par le traité de Paris en 1763. L'occupation anglaise entre 1778 et 1783 justifie l'absence de documentation paroissiale sur ces six années. Douze paroisses de l'île sont finalement représentées dans une documentation hétérogène formée de tables décennales et de registres. Seules six paroisses livrent 110 unités documentaires annuelles.

¹¹⁴ La réalisation d'un taux alphabétique d'identification à partir des premières lettres des noms de familles donne des résultats similaires. Pour les lettres A, G, M, R et T, à l'échelle des relevés de mariages et de décès de natifs originaires du Centre Ouest Atlantique, ce taux s'élève respectivement à 23,9%, 10,8%, 11%, 12,7% et 18,5%, soit des taux assez proches du taux paroissial d'identification bi-rives.

¹¹⁵ MOREAU Jean-Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, Paris, Khartala, 1992, p. 209.

Localité paroissiale	Période documentée	Registres conservés	Taux documentaire paroissial (en %)
Anse Choiseul (auparavant Anse Citron)	1765-1786	22	100,0
Anse La Raye	1765-1786	17	77,3
Le Carénage-Castries	1763-1788	20	76,9
Dennerly	-	-	-
Gros Ilet	1765-1788	9	37,5
Ilet à Carret	-	-	-
La Soufrière	1751-1788	31	81,6
Micoud et d'Argout	-	-	-
Praslin	-	-	-
Quartier Dauphin	1773-1786	11	78,6
Vieux Fort	-	-	-

Tableau 12: disponibilité en registres paroissiaux et taux de documentation de l'île de Sainte-Lucie (1751-1788).

Les 110 unités documentaires annuelles ont permis de recenser 74 actes de baptêmes, mariages et décès relatifs à des natifs du Centre-Ouest Atlantique. Ayant transité le plus souvent par la Martinique, quelques fois par la Guadeloupe ou Saint-Domingue, ils sont plus représentés dans les registres paroissiaux que dans le fichier des passagers embarqués dans les ports atlantiques de Nantes, La Rochelle, Rochefort et Bordeaux. Seuls quatre passagers ont pu être identifiés, soit un taux d'identification bi-rives insignifiant de 5,4%. En 1766, Michel Hannequin dit Brunet, 22 ans, exerçant la chirurgie, quitte Angoulême et embarque pour la Guadeloupe à Bordeaux sur le Jean Jacques¹¹⁶. Il meurt en 1783 à l'âge de 39 ans dans la paroisse de l'Anse à Choiseul. Le menuisier François Marsac, originaire de Lubersac en Limousin, ne sachant signer, embarque en 1768 sur la Marie Catherine de Bordeaux pour la Martinique à l'âge de 43 ans¹¹⁷. Il décède deux ans plus tard, le 4 mai 1770 à l'Anse à Choiseul¹¹⁸. Le négociant d'Angoulême Louis-Georges Glace embarque à Bordeaux en 1778¹¹⁹ pour affaires à destination de la Martinique. Il épouse en 1788 Marie-Josèphe Clauzel, créole de Sainte-Lucie, la fille d'un notaire habitant le bourg de la Soufrière¹²⁰. La relation aux Antilles n'est pas une nouveauté pour cette famille d'Angoumois : en 1712 déjà, Marie-Anne Glace¹²¹ embarque à Nantes sur la Vestale pour le Sud de Saint-Domingue où elle s'établit dans la petite

¹¹⁶ ADG, 6B 53, Amirauté de Guyenne, Certificat de catholicité de Michel Hannequin, 14 mars 1766, f°111r.

¹¹⁷ ADG, 6B 53, Amirauté de Guyenne, Certificat de catholicité de François Marsac, 18 octobre 1768, f°214r.

¹¹⁸ ANOM, 10 DPPC 2857, BMS Anse à Choiseul, Inhumation de François Marsac, 4 mai 1770, f°3r, n°131.

¹¹⁹ ADG, 6B 53, Amirauté de Guyenne, Certificat de catholicité de Louis-Georges Glace, 14 mars 1766, f°79v.

¹²⁰ ANOM, 10 DPPC 2865, BMS La Soufrière, Mariage de Louis-Georges Glace et Marie-Josèphe Clauzel, 9 avril 1788, f°8v, n°1006.

¹²¹ ADLA, C1264-1265, Amirauté de Bretagne, Rôle d'armement de la Vestale, 7 décembre 1712.

ville des Cayes. Un autre négociant, Jean-Baptiste Robin, rochelais, embarque du port aunisien sur le Cérés en 1773 pour Saint-Domingue¹²². Deux ans plus tard, on le retrouve négociant à l'Islet à Carret. Il épouse la même année à l'Anse à Choiseul Véronique Lafeuillée, native du quartier du Diamant en Martinique¹²³. L'intérêt d'un repérage des natifs du Centre-Ouest Atlantique dans les registres paroissiaux de l'île de Sainte-Lucie, réside dans l'esquisse de trajectoires inter-insulaires dans la Caraïbe, dévoilant ainsi une ultime dimension de la maritimisation de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : l'atlantisation des familles par leur dispersion et leur connexion au sein de la Caraïbe d'une part et avec leur région d'origine d'autre part.

Reconstruire la société et le territoire atlantiques de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, suppose de concilier, pour mieux en saisir les contours, les enjeux de l'histoire atlantique, globale et connectée, avec une microhistoire et un paradigme indiciaire portés à l'échelle régionale. La définition d'une méthodologie axée sur la recherche de la liaison des documents sédentaires et nomades entre les deux rives repose sur la connexion – imparfaite – des rôles d'armements des navires et des listes de passagers des ports atlantiques entre 1692 et 1792 avec les registres paroissiaux antillais de Saint-Domingue et de Sainte-Lucie entre 1668 et 1792. La confrontation de ces sources, à la forte segmentation chronologique et géographique, met en valeur une asymétrie quantitative et qualitative des renseignements biographiques liés à l'identité de l'individu et à la clarté de sa filiation parentale. En tout état de cause, l'échec d'une identification importante des individus entre les deux rives ne peut qu'accréditer la thèse selon laquelle la population du Centre Ouest atlantique concernée par les horizons ultra-marins lointains est numériquement plus conséquente que ne le donne à voir le fichier des passagers embarqués dans le royaume mis face à celui des mariages et des décès recensés outre-mer. Le croisement de ces sources ouvre alors un océan de destins particuliers : si la majorité de ces destins fait naufrage avant d'atteindre l'autre rive, l'historien peut s'appuyer sur des lignes de vie rescapées qui, loin de prétendre à une description exhaustive, soutiennent et rendent possible l'esquisse d'un tableau de l'atlantisation des natifs du Centre-Ouest atlantique. Au-delà de ces sources qui fondent une histoire atlantique sur une méthode quantitative, le recours aux correspondances, aux actes notariés et à la prose de l'administration provinciale ouvre la possibilité d'entrevoir un environnement fluvial dont la maritimisation

¹²² SHDR, 6P6-5, Amirauté de La Rochelle, Armement du Cérés, 7 juin 1773, n°22.

¹²³ ANOM, 10 DPPC 2857, BMS Anse à Choiseul, Mariage de Jean-Baptiste Robin et de Véronique Lafeuillée, 31 janvier 1775, f° 1r, n°238.

suppose sa modernisation, des ambiances familiales et entrepreneuriales ponctuelles ou encore des atmosphères de demeures et de boutiques teintées d'un exotisme véhiculé par l'océan et les outre-mer.

III. CIRCULER, CORRESPONDRE, CONSOMMER : COMMENT DÉCLINER LES TRANSFORMATIONS DU QUOTIDIEN LIÉES À L'OCÉAN ET AUX OUTRE-MER ?

Ces trois infinitifs résument assez bien les trois thèmes qui fédèrent les sources du dernier pan d'une histoire maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : les liens de l'arrière-pays avec le littoral de Saintonge et d'Aunis, l'entretien de relations avec les Antilles et la diffusion de l'influence maritime et ultra-marine dans les terres. Cartes, atlas fluvial, aquarelles, procès-verbaux de visite fluviale, documents notariés, lettres échangées, dossiers individuels, papiers de plantation restituent l'image d'un arrière-pays connecté à plusieurs échelles entre Versailles et les Antilles.

1. Circuler : l'environnement circulatoire d'un « fleuve de papier »

Entre 1666 et 1792, de Saint-Savinien à Montignac-sur-Charente, la vallée de la Charente et ses terres riveraines circonscrivent un environnement de circulations diverses : les itinéraires des marchandises voiturées par eau ou par terre dessinent les contours d'un réseau de communications stratégiques que la carte des chemins empruntés par les journaliers, les engagés, les gens de mer, les marchands et négociants, les artisans, les candidats à l'émigration ultra-marine ou les agents des aides et des maréchaussées superposent avec nuances. La restitution de cet environnement de mobilités et de circulations repose sur des archives variées, constituant des sources clefs pour appréhender l'arrière-pays dans ses dimensions paysagères et anthropiques d'une part et dans les transformations et les projections dont il fait l'objet à la suite de la fondation du port de Rochefort. L'exploitation de ce « fleuve de papier¹²⁴ » est étroitement associée à la compréhension de la mobilité professionnelle et migratoire de l'arrière-pays au XVII^e et XVIII^e siècle. Quelles sont ces sources clefs ?

¹²⁴ SERNA Virginie, « Le Fleuve de papier. Visites de rivières et cartographies de fleuve (XIII^e-XVIII^e siècle) », *Médiévales*, 36, 1999, p. 31-41.

a. Les Mémoires des Généralités de La Rochelle et Limoges (1698)

Les mémoires des intendants des généralités pour l'instruction du duc de Bourgogne forment un état général du royaume à l'aube du XVIII^e siècle. À partir d'une circulaire du duc de Beauvillier, gouverneur des petits-fils de Louis XIV, les intendants rassemblent les renseignements propres à décrire l'étendue de leur généralité. Les mémoires des généralités de La Rochelle¹²⁵ et Limoges¹²⁶ ont été rédigés en 1698, respectivement par les intendants de police, justice et finances Michel Bégon¹²⁷ et Louis de Bernage¹²⁸. Michel Bégon est le premier intendant de la généralité de La Rochelle, créée en 1694 par distraction de celles de Bordeaux, Limoges et Poitiers. Il cumule cette fonction avec celle d'intendant de la Marine au port de Rochefort jusqu'en 1710. Les contours de sa généralité incluent l'Aunis, la Saintonge maritime et une partie de l'Angoumois, celle de la sénéchaussée de Cognac. La généralité de Limoges, fondée en 1558, est plus ancienne. La majeure partie de l'Angoumois en dépend. Pour Louis de Bernage, en poste jusqu'en 1702, cette généralité est la première de sa carrière. Ces mémoires s'organisent de manière similaire, respectant un plan descriptif proche. Ils constituent des sources essentielles de renseignements sur les fonctionnements régionaux et les circulations internes à la généralité : aux descriptions du littoral, des fleuves, des grands et petits chemins s'ajoutent des portraits de villages, de bourgs et de villes structurantes brossés sur une toile de fond présentant les grandes activités économiques.

Dans le mémoire de Bernage, la description de la province d'Angoumois intervient après celles du Limousin et de la Basse-Marche. Elle s'organise selon le plan suivant : les rivières navigables (la Charente, la Touvre), la beauté des rivages, les petites rivières (la Tardoire, la Dronne), les forêts royales (la Braconne, les « deux petits bouquets » de la Grande

¹²⁵ BNF, Ms., Fr. 8 148, Mémoire sur la généralité de La Rochelle dressé par M. Bégon en 1698.

¹²⁶ BNF, Ms., Fr. 11 412, Mémoire sur diverses généralités de France. II. Bordeaux – « Limoges, par M. Bernage (1698) ».

¹²⁷ Michel Bégon (1638-1710) est issu de la noblesse de robe, de justice et de finance : son père et son grand-père sont receveurs des tailles, ses grands-oncles sont avocats et conseillers au présidial de Blois. Michel Bégon, commence une carrière au présidial de Blois. En 1677, âgé de 40 ans, il débute comme trésorier de la marine du Levant à Toulon, avant de devenir commissaire général de la Marine à Brest et au Havre entre 1680 et 1681, puis de franchir l'océan en 1682 pour prendre le poste d'intendant des îles du Vent jusqu'en novembre 1684, où il entre au poste d'intendant des galères de Marseille. Quatre ans plus tard, en 1688, il devient intendant de la Marine au port de Rochefort, puis six ans après, en 1694, il se voit confier également l'intendance de la généralité de La Rochelle, juste fondée par distraction des généralités de Bordeaux, Limoges et Poitiers. Il meurt en 1710, laissant une réputation de bâtisseur à Rochefort. François de Beauharnais de la Boëche lui succède aux intendances de Rochefort et La Rochelle.

¹²⁸ Louis de Bernage (1663-1738) est le fils du doyen du Grand Conseil et de Madelaine Voyer, la fille de René Voyer d'Argenson. Il épouse Anne-Marie Rouillé, la fille du secrétaire du Roi et contrôleur général des Postes Louis Rouillé. Conseiller au Grand Conseil, maître des requêtes de l'Hôtel du Roi dès 1689, il devient intendant de la généralité de Limoges en 1694 pour huit ans avant de (re)joindre celles de Besançon et d'Amiens en 1708 et celle du Languedoc dès 1718. Il meurt à Paris en 1737.

et Petite Garenne), le climat, les fruits céréaliers destinés à la consommation du pays, le commerce des vins et des eaux-de-vie, du safran et des bestiaux, les mines et les forges de canons du Périgord et de l'Angoumois au service de l'arsenal de Rochefort, les manufactures et façons de papier, le commerce du sel tiré de Marennes en Saintonge voiturés vers l'Auvergne, le Limousin et le Périgord, finalement les mœurs des Angoumoisins. Après la description des évêchés, du gouvernement militaire et du maillage judiciaire et financier, dans lesquelles on trouvera ponctuellement des renseignements utiles, une grande partie intitulée « Des villes, terres et seigneuries de cette généralité » consacre quelques pages aux villes, terres et seigneuries d'Angoumois. Angoulême fait l'objet d'un long développement, historique et géographique, auxquels succèdent de courtes descriptions des autres villes-seigneuries d'Angoumois : La Rochefoucauld, Verteuil, Ruffec, Confolens, Chabanais, Montbron, Marthon, Blanzac, Aubeterre et La Vallette. Enfin, De Bernage présente quinze grandes terres seigneuriales hors les villes comme le duché de Montauzier ou la baronnie de Montmoreau.

Michel Bégon structure le mémoire de sa généralité en sept parties : une première partie générale décrit l'établissement de la généralité, son étendue et ses bornes, les îles et les ports avant la présentation du réseau fluvial : cinq rivières (Gironde, Seudre, Charente, Boutonne, Sèvre) et trois canaux (Gironde-Seudre, Seudre-Charente, Surgères-Rochefort). Les activités économiques sont déclinées dans une seconde partie, très séquencée, après une présentation du terroir et du climat : un paragraphe sur la qualité des chevaux d'Aunis et de Saintonge précède la description des mines de salpêtre, des marais salants et de la pêche de perles à Saint-Savinien. Le commerce du port de La Rochelle et celui, « particulier », de la généralité, est résumé avant de valoriser les pêches côtières ou fluviales et l'abondance de gibier. Une présentation des manufactures conclut le panorama des activités économiques. Suit en troisième partie un état moral de la généralité en quatre points : le naturel des habitants, la noblesse, les religionnaires et les nouveaux convertis, et dans un quatrième temps la carte financière, épiscopale, judiciaire et militaire de la généralité avec une statistique des habitants et des paroisses, une « portée » des tailles et de divers droits (aides, douanes et domaines), que ponctue un paragraphe sur les forêts de Saintonge et d'Aunis. Une cinquième partie rassemble sous le titre « explication particulière des désordres généraux auxquels il faudrait remédier » des considérations sur les religionnaires, la relation dite « d'usurpation » entre la noblesse et la paysannerie, la mauvaise administration des justices seigneuriales, la chasse ou le libertinage du « menu peuple ». Une sixième partie, géographique, s'organise en deux présentations provinciales, chacune construite de manière similaire : une description générale et des descriptions particulières de villes et bourgs remarquables. Outre les ports aunisiens de La Rochelle et Rochefort, quatre villes

fluviales de l'arrière-pays de Saintonge sont décrites sur les vingt localités de Saintonge présentées : Saintes, Saint-Jean-d'Angély, Taillebourg, Cognac. Les cités de Pons, Barbezieux, Chalais donnent un petit aperçu des bourgs et villes de Saintonge intérieure. Une septième partie, statistique, clôt un mémoire de la généralité de La Rochelle plus dense en renseignements que celui de Limoges : un état des « marais salants et gâts desséchés et à dessécher » précède un état de la portée des tailles de chacune des paroisses de la généralité.

En liant et en confrontant ces deux mémoires et en les mettant en relation avec d'autres sources historiques livrant des renseignements territoriaux, ces deux mémoires de généralités contribuent à recontextualiser l'arrière-pays dans une chronologie pour laquelle il est difficile d'avoir des sources relatives à l'environnement d'arrière-pays, surtout dans la seconde moitié du XVII^e siècle et la première moitié du XVIII^e siècle. Leur lecture reconstruit un ancrage provincial à plusieurs échelles territoriales : une échelle locale, fluviale, à travers les descriptions des villes et bourgs ; une échelle régionale, celle de la généralité, permettant de comprendre une articulation entre la Saintonge maritime et la Saintonge intérieure ; une échelle inter-provinciale, celle de deux généralités regardant vers l'Ouest ; enfin une échelle monarchique. En effet, ces mémoires transmis à Versailles alimentaient une/la perception des provinces du royaume et relataient des projets territoriaux dont on retrouve une actualité certaine dans des sources plus tardives.

b. Des cartes à l'atlas fluvial, des routes au fleuve aquarellé

Quelques sources iconographiques mettent en cartes et en images l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (voir annexes 7, 8 et 9). Quatre groupes documentaires peuvent être isolés en fonction de la nature des représentations et de leur intérêt.

Parmi les cartes générales du royaume de France, les cartes-itinéraires des postes des XVII^e et XVIII^e siècles manifestent en particulier les évolutions des itinéraires de circulations du courrier en Saintonge, en Angoumois et en Limousin. La *Carte générale des postes de France* de 1643¹²⁹ éditée chez Tavernier à Paris donne un aperçu du circuit postal avant la

¹²⁹ BNF, Cartes et Plans, GE C-6 380 : Carte générale des Postes de France ainsy qu'elles sont à présent establies y compris les rivières et principales villes tant du dit royaume que de ses frontières, Paris, Tavernier, 1643.

fondation de Rochefort. Le croisement des cartes-itinéraires de 1690¹³⁰, 1728¹³¹ et 1751¹³², établies respectivement par Alexis-Hubert Jaillot, Nicolas de Fer et Bernard-Antoine Jaillot à la *Carte générale des postes de France* de 1770¹³³ et au *Tableau général des postes* de 1787 dressé par Claude Jean Rigoley, intendant général des Courriers, Postes, Relais et Messageries de France¹³⁴, met bien en lumière le réaménagement des routes du courrier et des diligences dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Ce groupe est complété par diverses cartes des généralités, gouvernements militaires et évêchés. La carte de Jean-Baptiste Nolin représentant la généralité de La Rochelle en 1703¹³⁵ et celle de Guillaume Delisle, *Carte du Bourdelais, du Périgord et des Provinces voisines*¹³⁶ en 1714, enrichissent le vaste corpus formé par la base de données « Paysages et Patrimoine »¹³⁷ et la récente publication d'un recueil de cartes anciennes du Poitou et des Charentes¹³⁸. Ces deux cartes présentent l'intérêt de contextualiser l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans un secteur géographique atlantique littoral et intérieur large. Les planches de l'Atlas de Charles-Daniel Trudaine pour les généralités de Limoges¹³⁹ et de La Rochelle¹⁴⁰ sont également d'un grand secours pour une cartographie des routes et chemins royaux.

L'approche spatiale des fleuves, rivières et canaux repose sur la juxtaposition de documents cartographiques à deux échelles entre la première moitié du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle. Une *Carte des rivières de la France curieusement recherchée* dressée par Nicolas Sanson¹⁴¹, éditée en 1641 donne une représentation du bassin hydrographique charentais, à

¹³⁰ BNF, Cartes et Plans, GE DD-2 987, Carte particulière des Postes de France, par Alexis-Hubert Jaillot, Paris, Jaillot, 1690.

¹³¹ BNF, Cartes et Plans, GE C-1 271 : Carte générale des postes de France, par Nicolas de Fer, échelle de 30 lieues, Paris, Chez Danet, 1728.

¹³² BNF, Cartes et Plans, GE C-9 980 : Carte des Postes de France dressée par ordre et dédiée à Monseigneur Marc Pierre de Voyer de Paulmy, comte d'Argenson, ministre et secrétaire d'État ayant le département de la guerre, Grand Maître et Surintendant Général des Courriers, Postes et Relais de France, échelle 1 : 160 000, par Jaillot Bernard-Antoine et Aveline Pierre-Alexandre, Paris, Jaillot, 1751.

¹³³ BNF, Cartes et Plans, GE DD-2 987 (706B) : Carte des Postes de France, échelle 1 : 1 610 000^e, Paris, Jaillot, 1770.

¹³⁴ BNF, Cartes et Plans, GE D-24 951, Tableau général des postes, dressé par ordre de M. Claude Jean Rigoley, baron d'Ogny, intendant général des Courriers, Postes, Relais et Messageries de France, échelle 1 : 1 950 000^e, gravée par J.-B.-L. Aubert, 1787.

¹³⁵ BNF, Cartes et plans, GE DD-2 987 (743 B), La généralité de La Rochelle, par Jean-Baptiste Nolin, Paris, 1703.

¹³⁶ BNF, Cartes et Plans, GE BB-565 (9,70), Carte du Bourdelais, du Périgord et des Provinces voisines, par Guillaume Delisle, Paris, chez l'auteur, 1714.

¹³⁷ Base de données « Paysage et Patrimoine » réalisée par UP-MSHS-ICOTEM-GEHRICO-GEHRILIM [en ligne]. URL : <http://www.mshs.univ-poitiers.fr/paysages-patrimoine/>

¹³⁸ GAUDILLAT Alain, AUGUSTIN Jean-Marie, *Cartes anciennes du Poitou et des Charentes*, La Crèche, Geste, 2011.

¹³⁹ AN, CP, F14 8484, Atlas de Trudaine, Généralité de Limoges.

¹⁴⁰ AN, CP, F14 8499 à 8501, Atlas de Trudaine, Généralité de La Rochelle.

¹⁴¹ BNF, Cartes et Plans, GE B-565 (7,15) : Carte des rivières de la France curieusement recherchée, par Nicolas Sanson, échelle 1 : 265 000^e, Paris, Chez P. Mariette, 1641.

mettre en perspective avec une carte dessinée par Alexis-Hubert Jaillot après la fondation de l'arsenal de Rochefort¹⁴² et une carte de la fin du XVIII^e siècle établie par Gauthey et Porcher représentant les fleuves, rivières et canaux faits et à faire dans le royaume¹⁴³. À l'échelle de la vallée fluviale, plusieurs cartes de l'ingénieur-géographe Claude Masse¹⁴⁴, connu surtout pour la cartographie du littoral et des îles de Saintonge, donnent une image de l'arrière-pays fluvial. La *Carte de partie des provinces de Saintonge, Pays d'Aunis et Poictou*¹⁴⁵ qu'il dresse au début du XVIII^e siècle représente essentiellement la Saintonge et son ouverture sur la Mer Océane. À l'Est, débordant du cadre de la carte, la ville fluviale de Châteauneuf et le bourg de Moulidars limitent la représentation de l'arrière-pays à une partie de l'Angoumois, la sénéchaussée de Cognac, soit la limite orientale de la généralité de La Rochelle. Annotée, cette carte, à dimension stratégique évidente, classe les marais et localise les bourgs stratégiques pour le cantonnement ou le campement de bataillons. Elle doit donc être contemporaine de la guerre de Succession d'Espagne. Elle fait partie d'une abondante production de cartes de plusieurs secteurs fluviaux établies à la fin du règne de Louis XIV. Parallèlement, l'ingénieur-géographe dresse plusieurs plans¹⁴⁶ de bourgs, villes et châteaux riverains du fleuve de Tonnay-Charente à Angoulême à la même époque. Le corpus de Claude Masse, conservé au Service Historique de la Défense de Vincennes dans un recueil des plans de Saintonge-Angoumois, est capital pour envisager l'environnement de la vallée fluviale charentaise et permettre une représentation de cartographie historique en phase avec la période moderne. Parmi les archives du dépôt des fortifications, une *Carte du cours de la Charente depuis Verteuil jusqu'à son embouchure dans la mer*¹⁴⁷, anonyme, est associée à deux écrits de 1689, vingt-trois ans après la fondation de l'arsenal de Rochefort. Cette année-là semble correspondre au moment où la Couronne renoue avec le désir d'approfondir la navigation en amont d'Angoulême comme en attestent une épreuve d'« articles et conditions sous lesquels le sieur Richer et ses associés sont convenus de rendre la rivière de Charente navigable depuis Angoulesme jusqu'à sa source »¹⁴⁸ datée de 1689

¹⁴² SHDV, GR 6M J10 A274 : Carte des rivières de la France par généralité, échelle 1 : 400 000^e, par Alexis-Hubert Jaillot, Paris, 1645.

¹⁴³ BNF, Cartes et Plans, GE C-6325 : Carte des chaînes de montagnes de la France, de ses principales rivières et des principaux canaux de navigation faits ou à faire dans ce royaume, par Emiland-Marie Gauthey et François Porcher, échelle 1 : 260 000^e, Dijon, s.n., 1782.

¹⁴⁴ Claude Masse (1652-1737), ingénieur-géographe du Roi, établit plusieurs cartes de territoires stratégiques : une carte particulière du cours de la rivière de Meuse de Mézières à Namur. Son fils réalise en 1755 une carte générale des côtes du Bas-Poitou au Médoc incluant les îles de Bouin, Noirmoutiers, Ré, Aix et Oléron.

¹⁴⁵ BNF, Cartes et Plans, GE DD-2 987 (1324) : Carte de parties des provinces de Saintonge, Pays d'Aunis et Poictou, cette carte est représentée de haute mer, attribuée à Claude Masse, XVIII^e siècle.

¹⁴⁶ SHDV, Ms. 503, Recueil des Plans de Saintonge, par Claude Masse, vers 1715.

¹⁴⁷ SHDV, GR 1VE 47, Carte du cours de la Charente depuis Verteuil jusqu'à son embouchure, échelle 1 : 57 600^e, 2 feuilles, s. d. (vers 1689).

¹⁴⁸ *Ibid.*

et un « procès-verbal de visite des moulins de Verteuil et de la fontaine de Vaugué » du 17 septembre 1689. Complémentaire, car lié à ce dernier procès-verbal de visite fluviale, une carte du cours de la rivière de Charente de Verteuil jusqu'à Angoulême, également anonyme, précise sur le cours méandré du fleuve la localisation des moulins et « anguillards »¹⁴⁹. Précieuses pour décrire les paysages des rives du fleuve et les enjeux de la navigation fluviale, ces deux cartes fluviales réalisées à l'aquarelle, rendent possible une approche d'une relation plurielle au fleuve – celle des riverains vivant au sein d'une communauté paroissiale ou d'une seigneurie, celle des administrateurs et des projets d'aménagements étroitement associés à l'arsenal de Rochefort –, tout en mettant en exergue les tensions qui peuvent surgir entre ces parties. En confrontant la cartographie fluviale à plusieurs échelles avec des procès-verbaux de visite fluviale, des mémoires et devis ou des actes notariés, il paraît possible de restituer la consistance de la vie fluviale et des transformations liées à la maritimisation de l'arrière-pays stimulée par la fondation de l'arsenal rochefortais.

La seconde moitié du XVIII^e siècle est marquée par les travaux de modernisation de la navigation fluviale sur le cours de la Charente initiée par l'intendant du Limousin Anne Robert Jacques Turgot entre 1761 et 1774 et mis en œuvre sous son successeur Marius Jean-Baptiste Nicolas Daine jusqu'en 1783. Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la généralité, est chargé de la supervision des travaux entre Civray et Angoulême à la suite de l'Arrêt du Conseil du Roi du 20 septembre 1775 autorisant les travaux, adjugés le 6 novembre suivant. Parmi la production de mémoires et devis de l'ingénieur des Ponts et Chaussée, le « Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente », à la couverture bleue portant une ancre, édité en 1773¹⁵⁰, s'organise en trois parties : après un argumentaire justifiant les travaux sur le fleuve et un tableau portant itinéraire de la Charente de Civray jusqu'à Cognac listant écluses et moulins ainsi que les distances les séparant le long du fleuve, 89 planches illustrent ce mémoire qui a dû être présenté au Roi. L'une d'elle consiste en une carte de la Charente depuis Civray jusqu'à Cognac. Les autres planches se divisent en trois groupes. Quatre planches urbaines représentent les villes riveraines de Civray, Angoulême, Jarnac et Cognac et douze planches techniques sont centrées sur les dispositifs d'écluses (profils en longueur ou en largeur des écluses, plans de fondations, de bajoyers, de crapaudine ou de pivot¹⁵¹). Les 72 planches comportent chacune un volet de papier à rabattre illustrant le secteur

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ BNF, Cartes et Plans, GE DD-742 (BIS RES), Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente, par Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, Limoges, 6 janvier 1773.

¹⁵¹ Bajoyer : paroi latérale d'une écluse formant un pan du sas. Le pivot et la crapaudine forment les pièces mâle et femelles du gond portant le vantail d'une écluse.

fluvial après l'aménagement de l'écluse permettant une double lecture : volet levé, le secteur fluvial avant l'aménagement ; volet apposé, le secteur fluvial après l'aménagement. De l'amont vers l'aval se succèdent ainsi les plans d'aménagements d'écluses du lieu-dit de la Minotte en aval de Civray à Jarnac, soit 73 ouvrages à construire. Les Archives départementales de la Charente conservent par ailleurs un recueil relié¹⁵² de 34 planches réalisées à l'aquarelle, chacune renvoyant aux plans d'écluses numérotés sur le Mémoire de Trésaguet ou sur les plans individuels et entoilés des écluses¹⁵³ qui devaient être conservés *in situ* à l'intendance de Limoges. Par une représentation à plus petite échelle, les planches de ce recueil donnent à voir le chapelet de villages, bourgs et villes qui, esquissés dans les contours de leurs îlots, ponctuent le cours du fleuve dans la trame de ses paysages. Si les routes sont absentes de ces reproductions, la figuration des prairies, des champs cultivés, des bois et des forêts permet d'enrichir l'appréciation de la vie des communautés riveraines du fleuve. Mises en relation avec les cartes de la fin du XVII^e siècle et l'œuvre de Claude Masse, les planches de Trésaguet donnent ainsi corps à la longue chronologie de l'aménagement fluvial de la Charente tout en offrant une perspective comparative sur près d'un siècle.

L'approche iconographique du fleuve, loin de se résumer aux seuls plans et cartes évoqués jusque-là, peut s'enrichir de quelques œuvres artistiques qui permettent de décrire le fleuve comme une aménité paysagère des grands domaines nobiliaires. Le mémoire de Trésaguet laisse entrevoir cette dimension sur les 4 planches urbaines et ponctuellement sur les planches présentant les aménagements lorsqu'est identifié un logis, un château ou une gentilhommière au bord du fleuve. Les cartes de Claude Masse présentaient cet aspect à travers les plans des châteaux riverains du fleuve. L'exemple de Jarnac est particulièrement éclairant pour le XVIII^e siècle : l'originalité de la localité réside dans les gouaches et aquarelles représentant le domaine et château du comte de Jarnac. Le fleuve Charente est peint sur sept des dix gouaches miniatures réalisées par le propriétaire des lieux, Charles-Rosalie de Rohan-Chabot. Cette série est complétée par un dessin de 1780. Un peintre et aquarelliste anglais, Walter Stephens Lethbridge, né vers 1771, élabore un album de grand format oblong comprenant 8 vues et 5 plans réhaussés à l'aquarelle, étroitement semblables aux gouaches du comte. L'ingénieur-géographe Masse avait d'ailleurs réalisé les plans de réhabilitation du château de Jarnac à la fin du règne de Louis XIV. Ainsi, la confrontation des regards du cartographe, du comte et de l'artiste, complétés par celui du commis de négociant, Nicholas Petit, qui produit une aquarelle représentant la cité en 1804, rend possible entre Cognac et

¹⁵² ADC, 1C 93, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Planches 1 à 34, vers 1775.

¹⁵³ ADC, 1C 92., Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, n°1 à 73, vers 1775.

Angoulême, une déclinaison des regards portés sur le fleuve Charente pour en envisager les dimensions fonctionnelles, résidentielles et aménitaires afin de contribuer à une restitution des manières d’habiter le fleuve au XVIII^e siècle dans l’arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Expliquer la production cartographique et iconographique l’arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois suppose de mobiliser les papiers des intendances de Limoges, de la maîtrise des Eaux et Forêts d’Angoumois et des Ponts et Chaussées.

c. Les papiers de l’Intendance, des Ponts et Chaussées et de la Maîtrise des Eaux et Forêts.

La navigation sur le fleuve Charente est une priorité de police pour l’administration des intendances de Limoges dès 1637. Jusqu’aux années 1780, des mémoires, des procès-verbaux, des devis d’ouvrages et des inspections de travaux touchant au fleuve, tant du côté des promoteurs de son aménagement que du côté des riverains qui y sont opposés, circulent entre Versailles, Limoges et Angoulême, le secteur de navigation à approfondir, en amont de la capitale de la province d’Angoumois, ressortissant de l’intendance du Limousin. Outre le fait de mettre en évidence une chronologie longue de la réforme de la navigation sur le fleuve Charente, ces papiers traduisent le paradoxe entre l’ambition réitérée périodiquement d’un pouvoir monarchique en matière de navigation fluviale régionale et des pulsations d’un projet de modernisation érigé en priorité par le roi dans les moments de guerre maritime au nom de la synergie territoriale entre l’arrière-pays et l’arsenal de Rochefort, et par l’intendant du Limousin Turgot, soucieux d’arrimer sa généralité à l’Océan par le fleuve Charente dès 1761.

En liant alors des papiers de la série F14 des Archives Nationales, consacrée aux travaux publics, et les documents de la maîtrise des Eaux et Forêts d’Angoumois et de l’intendance de Limoges relatifs à la navigation sur la Charente, conservés dans les séries B et C aux Archives départementales de la Charente, il apparaît possible de reconstruire la longue trame chronologique des acteurs, des projets, des débats et des travaux relatifs à l’extension de la navigation sur la Charente, en les séquençant en quatre périodes. Entre 1637 et 1651, un premier groupe documentaire rassemble une documentation relative à la construction de 4 écluses entre Angoulême et Montignac-sur-Charente : trois arrêts du conseil du Roi, trois procès-verbaux (état des lieux, évaluation des ouvrages, dédommagement prévisionnel des riverains), une adjudication au rabais, un marché de construction d’écluses et une quittance. De 1674 à 1729, l’extension de la navigation en amont de Montignac est une priorité comme en témoignent deux procès-verbaux portant visite de la Charente établis par la Maîtrise des Eaux et Forêts

d'Angoumois en début et en fin de période¹⁵⁴. Les premiers écrits relatifs aux modalités de mise en œuvre de la navigabilité en amont d'Angoulême remontent à 1689 avec des *Articles et conditions sous lesquels le sieur Richer et ses associés sont convenus de rendre la rivière de Charente navigable depuis Angoulême jusqu'à sa source*¹⁵⁵. La même année se manifeste l'opposition du Duc de La Rochefoucauld au sujet des terres châtelaines riveraines du fleuve dont il est propriétaire. Le 6 juillet 1696, l'ingénieur rochelais Ferry rédige un *Mémoire touchant la navigation de la rivière de Charente au-dessus d'Angoulême*¹⁵⁶, texte de référence justifiant un mémoire de 1720 de Lefèvre, estimant à 242 152 livres le total des ouvrages à réaliser pour étendre la navigation en amont, et le procès-verbal de 1729 qui réactualise le projet¹⁵⁷. De 1756 à 1763, la troisième séquence s'inscrit dans le contexte de la guerre de Sept Ans. Le 9 juin 1756, une lettre de l'intendant de la marine à Rochefort, Ruis-Embitou, rappelle l'urgence d'une navigation efficace pour l'approvisionnement de l'arsenal. Un mois plus tard est dressé le troisième procès-verbal de visite fluviale, rappelant en son préambule ceux de 1674 et 1729 et le mémoire de 1696 de l'ingénieur Ferry. Entre 1762 et 1763, le chevalier de Nanclars élabore un projet de rétablissement de la navigation sur la Charente financé par la mise en place d'une taxation sur le fret fluvial : on dispose, à défaut du mémoire, des avis émis par les administrateurs des généralités de La Rochelle et Limoges à son sujet. La dernière séquence documentaire s'étend de 1772 à 1789. Elle regroupe les archives liées au financement du projet d'extension de la navigation fluviale en amont de Montignac, jusqu'à Civray, aux travaux réalisés sur le cours du fleuve sous la direction de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de la généralité de Limoges, Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ou encore à la mise en place d'une réglementation de la navigation dès 1779. Quoiqu'inachevé, le projet a laissé des pièces d'une grande variété : des lettres échangées entre Limoges et Versailles sur le financement des travaux, un procès-verbal de visite fluviale de 1779, des procès-verbaux d'inspection (1782, 1783 et 1787), des mémoires annotés portant des observations, des questions et des réponses sur l'état d'avancement des chantiers entre 1787 et 1789 ou encore des états de dégradations causées par les travaux ou l'« inondation extraordinaire » de 1783, un arrêt autorisant l'établissement de syndics et patrons pour la police de la navigation en 1782, divers projet de règlements pour la navigation fluviale ou pour les commissions d'éclusiers, et des

¹⁵⁴ ADC, 140B 10, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Procès-verbal de visite fluviale, 15 janvier 1674 ; ADC, 140B 13, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, 13 septembre 1729.

¹⁵⁵ SHDV, GR 1VE 47, « Articles et conditions sous lesquels le sieur Richer ... », s. d. (vers 1689).

¹⁵⁶ AN, F14 1189 / 2, Travaux publics, Intendance de Limoges, « Mémoire touchant la navigation de la rivière de Charente au-dessus d'Angoulême », 6 juillet 1696.

¹⁵⁷ Ibid., « Mémoire concernant la navigation de la rivière de Charente depuis Angoulême jusqu'à Verteuil », 24 août 1720.

ordonnances sur le hallage ou le nettoyage des berges par les riverains. Le point de vue des marchands, dont ceux de sel, et des maîtres de gabarres, transparait certes dans les procès-verbaux de visite fluviale, mais également dans les mémoires dans lesquels ils formulent leurs plaintes et leurs attentes. Cette dernière séquence documentaire est la plus abondante parce qu'à la différence des trois précédentes qui se situaient essentiellement sur un plan théorique et prospectif, la concrétisation sur le terrain des aménagements fluviaux intensifie les interactions entre les acteurs du territoire, la production documentaire et la circulation des informations entre les administrations d'une part et entre les riverains et ces dernières d'autre part. Le dossier « d'encre et d'eau¹⁵⁸ » charentais de la navigation intérieure illustre alors la fabrique d'une politique fluviale telle qu'a été étudiée par Éric Szulman¹⁵⁹.

L'impératif d'articulation de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois avec le littoral, l'océan et les outre-mer rend indispensable et complémentaire l'exploration de deux autres sphères documentaires. La première touche au commerce et à l'industrie. Des éléments contextuels de compréhension sont livrés par les mémoires sur le commerce et l'industrie d'Angoumois et de Saintonge conservés dans la série F12 aux Archives Nationales : le commerce des eaux-de-vie et les manufactures de textiles sont étroitement associés à la relation à la mer et aux outre-mer des terres de l'intérieur. Les statuts portuaires de La Rochelle et Rochefort entre la Guerre de Sept Ans et la fin du XVIII^e siècle sont au cœur d'une production de mémoires défensifs de la Chambre de Commerce de La Rochelle contre l'autorisation demandée par Rochefort de faire le commerce avec les îles de l'Amérique ou de lettres des négociants de l'arrière-pays appuyant la demande rochefortaise. L'écrit consulaire, marchand et négociant, justifie alors le positionnement géographique des acteurs en rapport avec sa propre configuration et conception maritime en déclinant une justification de l'opportunité maritime pour les terres de l'intérieur ou de la prédominance menacée pour le port aunisien. La seconde sphère documentaire est centrée sur les travaux de la commission des péages établie le 29 août 1724. Les dossiers associés à la justification, au contrôle, à la suppression et au maintien des péages ponctuant le fleuve Charente dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois renseignent évidemment sur le chapelet des péages et les modalités de son acquittement, indirectement sur la circulation des produits montant et descendant depuis la tête de navigation angoumoisine, sur les conditions de navigation fluviale mais également sur les acteurs gérant ces péages, en

¹⁵⁸ CONCHON Anne, *D'encre et d'eau. Les projets du canal de l'Essonne*, Archives Départementales de l'Essonne, Chamarande, 2009.

¹⁵⁹ SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014.

assurant le contrôle direct ou indirect par une ferme, et même les oppositions que la justification exigée par la commission des péages a suscité auprès de riverains. Anne Conchon considère le péage comme un double laboratoire d'analyse de l'appropriation et de l'exploitation économique de l'eau courante d'une part, de la tension qu'induit la relation entre l'eau et le droit dans le contexte d'une réaffirmation de la souveraineté de l'État dans la gestion des voies navigables d'autre part¹⁶⁰. Entre 1727 et 1775, 10 péages sont confirmés et 10 sont supprimés sur le cours de Charente dans la généralité de La Rochelle¹⁶¹. Entre 1729 et 1754, dans la généralité de Limoges, 3 péages sont supprimés contre 1 confirmé sur le cours du fleuve¹⁶². Au-delà des péages, l'approche des aménagements fluviaux est amplifiée par un *Etat général des moulins, pertuis, vanes, écluses, arches et bouchis sur les différentes rivières et canaux navigables dans la généralité de La Rochelle*¹⁶³. Les papiers des intendances, des Ponts et Chaussées, de la Maîtrise des Eaux et Forêts et de la Commission des Péages, conduisent à penser l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois comme un espace de circulation stratégique pensé, projeté, expérimenté et pratiqué à plusieurs niveaux et selon des perceptions déclinées par des acteurs dispersés entre le gouvernement monarchique versaillais, l'intendance limousine regardant vers l'océan, les négociants des milieux portuaires aunisiens percevant le corridor fluvial pour asseoir leur pérennité à l'Ouest et la myriade des acteurs riverains du fleuve, du maître gabarrier naviguant au fermier du péage. L'administration de la Marine établie dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois exerce elle aussi un contrôle sur la navigation que laissent entrevoir les matricules des bâtiments de commerce circulant sur le fleuve.

d. Les matricules des bâtiments de commerce (1753-1808)

L'étude de la navigation fluviale dans la vallée de la Charente depuis l'Antiquité s'est profondément renouvelée grâce aux apports des programmes de recherche en archéologie subaquatique lancés en 1971 et renouvelés plus récemment, en 2001 puis en 2005, par les fouilles du secteur de Taillebourg-Port-d'Envaux¹⁶⁴. Au total, 35 épaves fluviales de pirogues

¹⁶⁰ CONCHON Anne, « Droits de péage et pouvoirs sur la rivière (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Hypothèses*, 1997-1, p. 83-88 ; Id., *Le Péage en France au XVIII^e siècle. Les Privilèges à l'épreuve de la réforme*, Paris, CHEFF, 2002.

¹⁶¹ AN, H4 3186-1, Recueil des états des péages des généralités du royaume qui ont été confirmés, de ceux qui ont été supprimés ou réunis au domaine du Roi et de ceux qui restent à vérifier sur titre présentés, 1771, p. 260-265.

¹⁶² *Ibid.*, p. 177-182.

¹⁶³ AN, H4 2957, *Etat général des moulins, pertuis, vanes, écluses, arches et bouchis sur les différentes rivières et canaux navigables dans la généralité de La Rochelle*, 1778.

¹⁶⁴ DUMONT Annie, MARIOTTI Jean-François (dir.), *Archéologie et histoire du fleuve Charente. Taillebourg-Port-d'Envaux : une zone portuaire du haut Moyen-Âge sur le fleuve Charente*, Dijon, Editions Universitaires de Dijon, 2013.

monoxyles antérieures au XII^e siècle ont été découvertes, la majorité en secteur rural. Deux pirogues du VII^e et IX^e siècle ont été mises au jour à Saintes. Pour Éric Rieth et Jean Chapelot, la représentativité de ce corpus fait débat. L'absence d'épaves de la fin du Moyen Âge s'expliquerait moins pour des raisons géomorphologiques (modification du lit, érosion et engraissement du fond du lit fluvial) que par l'hypothèse de récupérations d'épaves et de leurs cargaisons par les sociétés riveraines, surtout à la fin du Moyen Âge, période pour laquelle la taille des épaves, devant être plus importantes, justifiait leur récupération et réutilisation¹⁶⁵. Si le groupe d'épaves est largement dominé par les pirogues monoxyles, il serait hâtif de conclure que ce modèle était majoritaire et au cœur des pratiques navigantes fluviales médiévales sur la Charente. Elles servaient effectivement aux activités de pêche ou de transport de marchandises sans être exclusives. L'épave dite de Port-Berteau 2 laisse ainsi entrevoir la coexistence de types d'embarcation dont il est difficile de préciser les proportions. Pour Éric Rieth et Jean Chapelot cette épave « par ses formes, sa structure et son mode de propulsion est celle d'un caboteur adapté au milieu côtier et à la partie aval des fleuves¹⁶⁶ ». Les liens de l'arrière-pays de Saintonge maritime avec le littoral sont ainsi illustrés par une archéologie qui oriente l'approche des vestiges vers l'étude de l'emploi des berges et des abords du fleuve dont les utilisations sont très diversifiées avant le XII^e siècle¹⁶⁷.

L'époque moderne, et surtout le XVIII^e siècle, livre à ce titre des archives plus abondantes pour envisager la navigation, les sociétés fluviales la pratiquant et les évolutions structurelles qui les affectent sur le temps long. Bruno Sépulchre s'est attaché à partir d'archives des notaires, des intendances et de témoignages oraux à restituer le portrait de ces sociétés de gabariers charentais entre Rochefort et Angoulême du XVII^e au XX^e siècle¹⁶⁸. Les travaux de recherches de Thierry Sauzeau ont permis, dans la continuité d'une lecture géohistorique médiévale des ports atlantiques¹⁶⁹, l'élaboration d'une géohistoire des systèmes portuaires saintongeais entre le XV^e siècle et le XIX^e siècle : l'activité des petits ports de la gamme portuaire¹⁷⁰ de Saintonge, notamment celle des ports de rupture de charge comme Tonnyay-Charente, des ports d'entrepôts comme Marennes ou encore de l'arsenal de Rochefort, avec

¹⁶⁵ CHAPELOT Jean, RIETH Éric, « Navigation et ports fluviaux dans la moyenne Charente, de l'Antiquité tardive au XI^e siècle d'après l'archéologie et les textes », *Actes des Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 35^e congrès, La Rochelle, 2004, p. 197.

¹⁶⁶ CHAPELOT Jean, RIETH Éric, *art. cit.*, p. 201.

¹⁶⁷ *Ibid.*

¹⁶⁸ SÉPULCHRE Bruno, *Gabariers de la Charente*, Paris, Éditions Bruno Sépulchre, 1988 ; *Id.*, *À la recherche des gabariers de la Charente*, Paris, Éditions Bruno Sepulchre, 1978.

¹⁶⁹ TRANCHANT Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle). Volume 1 : tableau géohistorique*, Rennes, PUR, 2017, p. 39-43.

¹⁷⁰ SAUZEAU Thierry, « Les petits ports, animateur de l'économie maritime de la mer des Pertuis Saintongeais (XV^e-XVIII^e siècles), *Rives Méditerranéennes*, 35, 2010, p. 93.

celle des petits ports fluviaux de l'intérieur, jusqu'à Angoulême au point que la Charente devient un « fleuve au long cours à la fin du XVIII^e siècle¹⁷¹ » suite à l'autorisation donnée en 1775 au port de Rochefort de faire du commerce directement avec les colonies, première marque d'un libéralisme portuaire saintongeais.

Dans ce contexte historiographique, les matricules des bâtiments de commerce présentent un intérêt capital pour décrire le monde des navigants de l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois et les modalités de leur pratique professionnelle au XVIII^e siècle. Ainsi le panorama professionnel de la pratique de navigation fluviale, surtout axé sur les ports de la basse vallée de la Charente, se complète d'apports enrichissant le tableau d'ensemble d'une navigation intérieure liée à la navigation estuarienne. Trois matricules des bâtiments de commerce des quartiers de Saintes et Angoulême rédigés entre 1749 et 1818 sont conservées au Service Historique de la Défense de Rochefort. Ces matricules s'organisent simplement sur des doubles pages : une étroite colonne à gauche rappelle le numéro de folio de l'ancien registre d'immatriculation, une seconde colonne comporte les noms des vaisseaux et autres bâtiments marchands avec pour chacun (4 par verso) le nom de la localité où est stationné le bâtiment, le tonnage, le nom du propriétaire et le lieu de sa résidence. Onze colonnes déroulent une chronologie, les cases complétées marquant pour chaque bâtiments les mouvements, le nom des capitaines, les achats et les ventes et parfois des précisions sur le désarmement. La matricule des bâtiments de commerce du quartier de Saintes (incluant le cours fluvial jusqu'à Angoulême) de 1749 à 1764¹⁷² répertorie sur 94 *folii* assortis d'un index alphabétique l'ensemble des gabares, barques, bateaux, chaloupes et coureaux répartis dans 19 localités entre Charente et Angoulême, y compris Saint-Jean-d'Angély. La seconde matricule des bâtiments¹⁷³ est restreinte au quartier de Saintes redéfini dans ses contours territoriaux à la faveur de la guerre de Sept Ans. De Charente à Brives, à la limite du nouveau quartier maritime d'Angoulême, établi par distraction de celui de Saintes, la flotte des bâtiments est précisée pour 11 localités. Enfin, la troisième matricule de bâtiments marchands¹⁷⁴ ne concerne que le quartier d'Angoulême : elle s'étend de 1785 à 1818 et décline deux séries de tables d'immatriculation de 11 ans, la première du premier folio au recto du 27^{ème} correspondant à la période 1785-1796, la seconde du verso du 27^e folio au 53^e folio pour la période 1807-1818. L'absence

¹⁷¹ SAUZEAU Thierry, « Trajectoires des ports saintongeais entre monopole et libéralisme (XVII^e-XIX^e siècles) », POLÓNIA Amélia, RIVERA MEDINA Ana María (dir.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX : políticas y estructuras portuarias*, Casa de Velázquez, Madrid, 2016, p. 25-42.

¹⁷² SHDR, 9P4 117, Matricule des bâtiments de commerce du quartier de Saintes (1749-1764).

¹⁷³ SHDR, 9P4 118, Matricule des bâtiments de commerce du quartier de Saintes (1776-1790).

¹⁷⁴ SHDR, 9P4 119, Registre des bâtiments marchands (1785-1818).

d'informations d'immatriculation entre 1764 et 1776 pour les deux quartiers n'empêche pas un croisement intéressant. En effet, ces matricules permettent d'envisager, au-delà de l'approche qualitative de la flotte – les différentes embarcations, l'évolution du tonnage, l'étendue des itinéraires de navigation –, un aspect plus méconnu, à savoir l'ascension des matelots vers la maîtrise, le marché des ventes de bâtiments, la durée moyenne d'exploitation et par extension peut-être un degré rentabilité de l'activité de navigation. En précisant la localité de l'acheteur dans la matricule des bâtiments de commerce du quartier de Saintes, l'approche de la maritimisation de l'arrière-pays peut également s'observer dans l'écart entre le lieu d'achat de la gabare et le lieu de résidence de l'acheteur. La confrontation de ces matricules avec un registre de désarmement des barques du quartier de Saintes entre 1753 et 1761¹⁷⁵ composé de près de 90 *folii* enrichit la restitution d'un trafic fluvial avant et pendant la guerre de Sept Ans. Quoique certaines doubles-pages soient fragmentaires, ce registre permet de mieux contextualiser le trafic en provenance des ports fluviaux de l'arrière-pays comme Angoulême, Gondeville, Jarnac, Bourg-Charente, Cognac ou Saintes. Parmi les neuf informations distribuées en colonnes dans le registre, le nom des bâtiments et de leurs maîtres, la destination et le tonnage permettent de les retrouver dans la première matricule du quartier de Saintes dont la période couvre celle de ce dernier registre. De même, la période de la matricule du quartier des classes d'Angoulême est couverte par la troisième matricule des bâtiments marchands du quartier d'Angoulême, ce qui rend possible l'approfondissement du profil des maîtres de gabarre ou de certains matelots en le recontextualisant dans un moment de carrière. La documentation matriculaire des quartiers maritimes de Saintes et Angoulême s'inscrit donc à plusieurs titres dans la déclinaison d'une histoire maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois par son intérêt pluriel pour une histoire sociale des gens de mer de l'intérieur en Centre-Ouest Atlantique et pour une géographie à plusieurs échelles des horizons de navigation. Les actes notariés contractés dans les études des ports fluviaux renforcent ce renouvellement de perception.

e. Les actes notariés : cinq regards sur la vie des rives fluviales

Aborder la maritimisation de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois suppose, au-delà du questionnement professionnel centré sur les spécificités des gens de mer de l'arrière-pays, d'interroger la pénétration de l'onde marine dans les communautés riveraines du fleuve, qu'il

¹⁷⁵ SHDR, 9P4 152, Registre de désarmement des barques et gabares au quartier de Saintes (1753-1761).

s'agisse de villages, de bourgs ou de villes, portuaires ou non. Les documents notariés s'ajoutent ainsi à la gamme des sources cartographiques et iconographiques présentées plus haut illustrant les usages des berges et de l'eau. À partir de sondages réalisés dans les études des notaires de Saint-Savinien, Saintes, Cognac, Bourg-Charente, Jarnac, Bassac, Vibrac, Saint-Simon, Châteauneuf et Angoulême entre 1756 et 1792, il est possible de constituer un abondant corpus renseignant la vie des rives fluviales dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Un dépouillement intégral des actes notariés pour ces localités sur trois coupes chronologiques correspondant à deux périodes de mobilisation en temps de guerre maritime (1756-1762, 1776-1782) et au moment révolutionnaire (1786-1792) permet de dégager quatre regards sur la vie fluviale. Le premier axe regarde les dispositions relatives à la biographie des gens de mer : actes de mariages, testaments contractés au moment du départ pour embarquer sur les vaisseaux du roi ou encore pensions alimentaires viagères (plus rares). Par un traitement quantitatif, ces actes dressent le portrait des gens de mer de l'arrière-pays et invitent à cerner la relation du groupe des maîtres de gabares et matelots avec le monde des marchands d'arrière-pays. Le second axe regroupe les actes notariés relatifs à la mobilité du patrimoine, tant le matériel navigant (la gabare et ses appareils, la barque à sa suite) que l'ensemble des terres appartenant aux gens de mer, riveraines du fleuve Charente ou non : ventes, achats, fermes, baux et partages successoraux forment un prisme d'analyse de la place de la propriété foncière dans le patrimoine des gens de mer de l'arrière-pays. La composition du patrimoine foncier, hérité, constitué, cédé, constitue un observatoire de l'investissement du capital de la famille du gabarier à même de cerner des trajectoires caractéristiques du foncier. Plus extensif, non limité aux seuls gens de mer et à leurs cellules familiales, le troisième axe rassemble la documentation notariale autour des usages du fleuve, tant sur ses berges que sur les îles en ponctuant le cours. L'affluent de la Charente, la Touvre, constitue avec la succession des baux du droit de pêche disponibles, un bon exemple pour appréhender cette activité. Sans détailler précisément la diversité des actes notariés donnant corps à une ambiance fluviale, on peut mentionner le corpus formé par la sélection des actes de reconnaissance de prises de la seigneurie de Châteauneuf portant sur les terres riveraines du fleuve. Ils donnent à voir une grande variété d'usages fluviaux en situation urbaine, tant productifs que domestiques, dans le méandre où se niche l'agglomération castelneuvoise. Les procès-verbaux de naufrages ou de vices de marchandises voiturées par eau sur les gabares renseignent sur l'état de la navigation, les marchandises transportées et les aléas du transport fluvial, climatiques ou humains (manque de matelots, cambriolage d'une gabare). Le quatrième axe renvoie à l'influence de la Marine

de Rochefort dans l'arrière-pays, dont l'historiographie est en plein essor¹⁷⁶ : pièces ponctuelles, diverses, uniques le plus souvent, les actes notariés laissant entrevoir cette dimension évoquent l'approvisionnement en bois et en canons sous la forme de procès-verbaux de marchandises entreposées sur les quais ou dévastées par les inondations, de baux des forges de Ruelle, de sommations respectueuses pour le départ d'une gabarre en manque de matelots pour Rochefort ou encore de marchés de fourniture de produits miniers pour les forges de l'arrière-pays. La nature juridique de l'acte notarié explique en soi cette vision quelque peu impressionniste que donnent les notaires à l'historien de la maritimisation de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Les actes de ce quatrième thème présentent le grand intérêt de manifester l'ambiance des ports fluviaux à l'heure des guerres maritimes qui renforcent le lien entre le littoral et toute la vallée fluviale jusqu'aux régions limousines et périgourdines.

Indispensables et complémentaires, les archives des maîtrises particulières des Eaux et Forêts d'Angoulême¹⁷⁷ et Cognac¹⁷⁸, dépendantes de la grande maîtrise de Poitou, Aunis, Saintonge, haut et bas Limousin, apportent un autre regard, judiciaire, au travers des dossiers d'amendes et de remise d'amende pour pêches, vols de bois, tueries de pigeons, chasse, ou pacages, conservés pour la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Les fonds notariés rendent ainsi possible l'articulation des problématiques maritimes au-delà du groupe des gens de mer pour envisager une grande variété d'acteurs vivant selon des échelles spatiales différentes, du village riverain à la navette entre le littoral et l'arrière-pays. Par leurs natures diverses, par leurs regards exclusivement officiels (celui de l'intendant, celui du cartographe ou de l'ingénieur, celui du commissaire aux Classes, celui du notaire), ces sources historiques autorisent des croisements de renseignements, qui laissent supposer des niveaux de mobilités différenciés et des niveaux d'intégration des riverains du fleuve au littoral, à l'océan et aux outre-mer fort variés. L'éventail des sources historiques à même de décliner les horizons maritimes de l'arrière-pays, du littoral aux outre-mer, s'étoffe dès lors que quelques

¹⁷⁶ GADELAIN Florent, « Du Maine à l'océan, l'approvisionnement en bois de Marine des arsenaux du Ponant : une aire, un fret, un mode de voiture (XVII^e-XVIII^e siècle) », BOIS Jean-Pierre (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes. Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, PUR, Rennes, 2016, p.229-259 ; LE MAO Caroline, *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, PUPS, Paris, 2015 ; PLOUVIEZ David, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, PUR, Rennes, 2014 ; Id. (dir.), *Défense et colonie dans le monde atlantique. XV^e-XX^e siècle*, PUR, Rennes, 2014 ; Id., « 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*, 2010, 117-3, p.55-72.

¹⁷⁷ ADC, 6B 63 à 67, Maîtrise des Eaux et Forêts d'Angoumois, Procédures (1763-1775). Ces dossiers comportent le plus souvent une information et quelques interrogatoires.

¹⁷⁸ AN, R1 21 à 30, Décisions du Comité des Finances, Maisons d'Artois, Angoumois, Berry, Champagne, Poitou, Ponthieu (1774-1789). Plusieurs dossiers de remise d'amende pour la maîtrise des eaux et forêts de Cognac sont conservés dans ce fonds.

correspondances parviennent à l'historien pour ouvrir le champ des acteurs concernés par l'Atlantique dans l'arrière-pays.

2. Correspondre : lettres, procurations, papiers d'habitations et dossiers individuels

Du négociant entrepreneur à l'administrateur en passant par le père de famille ou le frère, trois types de correspondances peuvent être mobilisés pour envisager la teneur des relations entretenues par les acteurs de la maritimisation de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois entre la fin du XVII^e et la fin du XVIII^e siècle. Aux correspondances d'affaires, s'ajoutent les correspondances familiales et l'échange des dossiers personnels par les administrateurs des colonies. Ces papiers nomades forment le creuset d'une restitution d'itinéraires individuels et collectifs entre les deux rives de l'Atlantique.

Les correspondances commerciales de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sont relativement peu connues et rarement utilisées dans la réalisation d'une histoire sociale et économique de cette région du Centre-Ouest à l'époque moderne¹⁷⁹. Elles sont la base, au-delà de la reconstitution de récits de vie, des réseaux relationnels et marchands inscrits dans différentes échelles spatiales : la région, le royaume, l'Europe et les Amériques. La présence de ces correspondances ne se laisse entrevoir que dans une liste de titres et papiers établie à la fin des inventaires après décès, aux côtés de livres de comptes, de brouillards¹⁸⁰ et de factures. Rares sont les registres de copies de correspondances qui nous soient parvenus, comme celui tenu par messieurs Bonniot Père et Fils, négociants en vins et eaux-de-vie à Cognac, comportant 1 244 lettres écrites entre 1731 et 1740 qui ont été transcrites par Alain Braastad et publié par la Société des Archives Historiques de la Saintonge et de l'Aunis¹⁸¹. La pertinence de cette correspondance réside dans la meilleure appréciation de l'insertion du vignoble du Cognaçais dans l'économie entre routes et fleuve, entre Paris et Rochefort. Dans la perspective d'une histoire maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, Alain Braastad précise l'intérêt de ces lettres qui évoquent les ventes aux Vivres de la marine de Rochefort et d'eau-de-vie pour la table des capitaines de vaisseau à destination de Québec et des Antilles¹⁸². Les Archives

¹⁷⁹ BRAASTAD Alain, *Le copie des lettres (1743-1746) de Jean-Henry Brunet, négociant à Cognac*, Archives Historiques de la Saintonge et de l'Aunis, 62, Saintes, SAHSA, 2009 ; Id. *Le copie de lettres de Messrs. Bouniot Père & Fils, négociants à Cognac (août 1731 – février 1740)*, Archives Historiques de la Saintonge et de l'Aunis, 65, Saintes, SAHSA, 2018

¹⁸⁰ Brouillard : ou brouillard de comptabilité, registre consignait les transactions réalisées au fil de l'eau.

¹⁸¹ BRAASTAD Alain, « Le registre de copie de lettres de Messrs Bouniot Père et & Fils, négociants à Cognac (août 1731 – février 1740) », *Annales du GREH*, 35, 2015-2017, p. 151-155.

¹⁸² *Ibid.*, p. 154.

départementales de la Charente conservent un registre de copies de lettres d'un négociant en eau-de-vie de Cognac pour les années 1742 et 1743¹⁸³ principalement à destination de l'entrepôt fluvial de Charente et vers les grandes villes portuaires d'Europe du Nord (Londres, Rotterdam, Hambourg entre autres). Georges Boyd, négociant à Royan et Bordeaux, assure l'exportation des vins de Saintonge vers Bordeaux : son activité transparaît dans un registre de copies de lettres écrites entre 1785 et 1789¹⁸⁴ à des destinataires situés surtout en Saintonge maritime (Cozes, Saujon, Médis, Charente, La Tremblade, Rochefort, Île d'Oléron) ou intérieure (notamment Saint-Genis, Saintes, Pons, Jarnac, Cognac) et en Guyenne (Bordeaux principalement). À partir de la correspondance de Jean Martell durant les premières années de son établissement à Cognac, Gwendoline Jacquet a mis en évidence les contours de l'insertion du négociant anglo-normand originaire de Jersey dans le commerce des eaux-de-vie, en esquissant les modalités, le réseau relationnel et les horizons géographiques durant les années 1720 et 1721¹⁸⁵. La qualité du fonds des négociants des Archives départementales de Gironde permet également de repérer quelques correspondances fragmentaires de négociants bordelais avec les marchands et négociants « invisibles » de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois comme la veuve Rezé d'Angoulême¹⁸⁶ ou l'apothicaire Thaumur de Cognac¹⁸⁷. Les correspondances commerciales de cinq localités : Saint-Savinien, Saintes, Cognac, Angoulême et Pons, constituent un corpus de lettres portant sur les échanges de marchandises et leurs voitures, par terre ou par eau, depuis Bordeaux. Les renseignements qu'ils contiennent, assortis de ceux livrés par les actes notariés (procès-verbaux de marchandises, inventaires après décès de marchands) dessinent une géographie des itinéraires des produits exotiques en provenance du grand port de Guyenne, complétant l'approche des importations rochelaises et rochefortaises. Par ailleurs, les troubles qui opposent le négociant François Goiran de Pons au directeur de la Messagerie des Postes de cette ville donnent lieu à une production de mémoires¹⁸⁸ qui outre le fait de manifester l'étendue géographique du commerce questionne la perception d'un négociant de Saintonge « américain » : son retour dans l'arrière-pays semble être synonyme de déconvenues. Si fragmentaires soient-elles, ces correspondances commerciales mettent en relief le poids des acteurs marchands et négociants de l'arrière-pays

¹⁸³ ADC, J229, Registre de copies de lettres d'un négociant en eau-de-vie de Cognac, 1742-1743 ; BRAASTAD Alain, « Le copie de lettres de Jean Martell l'Ainé », *Annales du Greh*, 36, 2020, p. 47-59.

¹⁸⁴ ADG, 7B 1169, Registre de correspondances de Georges Boyd, 1785-1789.

¹⁸⁵ JACQUET Gwendoline, *Organisation d'un réseau dans le monde du négoce : étude du réseau régional de Jean Martell à travers les lettres envoyées à ses correspondants du Centre-Ouest Français de 1720 à 1721*, Mémoire d'histoire moderne réalisé sous la direction de Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, 2007.

¹⁸⁶ ADG, 7B 1524, Lettres et mémoires de la veuve Rezé à Jean Guy, maître parfumeur à Bordeaux, 1747-1748.

¹⁸⁷ ADG, 7B 1435, Lettres de Guy Thaumur, apothicaire, à François Goiran, à Bordeaux, 1765.

¹⁸⁸ ADG, 7B 1446, Affaire Goiran, 1764-1765.

de Saintonge-Angoumois au-delà des grands négociants en eaux-de-vie dont les profils sont mieux connus.

Parmi les correspondances négociantes, celle tenue par Pierre-François Chevallié, négociant de Rochefort¹⁸⁹, entre 1775 et 1781, porte sur un projet d'établissement d'une raffinerie en sucre sur les bords de la Charente au château du Solençon. Elle est conservée aux Archives Nationales dans le fond du prince apanagiste Charles d'Artois¹⁹⁰. Parce qu'elle donne à voir la figure d'un négociant entrepreneur qui se projette dans l'arrière-pays, cette correspondance, entretenue principalement avec le surintendant des bâtiments du comte d'Artois, prince apanagiste du duché d'Angoumois, décline les ressorts du fonctionnement d'un établissement industriel dont la genèse est liée à l'autorisation donnée au port de Rochefort de faire le commerce avec les colonies en 1775. La démonstration construite au fil des écrits épistolaires s'accompagne de mémoires et de notes, permettant de suivre la chronologie du projet en ses différentes phases, le fonctionnement hypothétique de l'établissement, le réseau des acteurs investis et la rhétorique des bienfaits d'un développement territorial libéral espéré où le sucre de Saint-Domingue rencontre les transformations de la navigation fluviale de Trésaguet, la réhabilitation d'un château qui a été habité par les descendants d'un colon de Saint-Domingue, les bienfaits d'un prince dispensateur de tranquillité publique, la rentabilité des routes retour des navires du roi, et la diffusion d'une mode de consommation aux terres angoumoises, périgourdines et limousines. Quoique le projet soit arrêté net par le ministre De Sartine, cette correspondance délivre l'image d'une utopie négociante dont l'onde se répand à partir de Rochefort dès 1776 vers les terres de l'intérieur. À ces correspondances négociantes et marchandes qui illustrent l'atlantisation du commerce d'arrière-pays, s'ajoutent quelques rares correspondances familiales.

Les écrits du for privé sous la forme de journaux intimes ou de récits autobiographiques, les échanges épistolaires familiaux transatlantiques sont au cœur du renouvellement de l'histoire atlantique porté par Vincent Cousseau notamment¹⁹¹. Philippe Cadieux, par exemple,

¹⁸⁹ Pierre François Chevallié, né à Dompierre-sur-Mer en Aunis en 1741, est un négociant inséré dans le marché des fournitures de la Marine et des colonies. Il participe aux armements de trois navires négriers entre 1770 et 1788, dont deux au départ de Nantes, l'*Expérience* en 1770 et le *Nécessaire* en 1771. Durant la guerre d'indépendance américaine, il est associé à Beaumarchais pour fournir les Insurgents et faire le commerce du tabac avec les colons américains. Voir CADIOU-QUELLA Christophe, « Rochefort et la traite négrière au XVIII^e siècle », *Écrits d'Ouest*, 24, 2016, p. 155-176 ; Id., « Rochefort et la traite négrière au XVIII^e siècle », *Roccafertis*, 2011, p. 20-40.

¹⁹⁰ AN, R1 354, Correspondance relative au projet d'établissement d'une raffinerie en sucre au château du Solençon, 1774-1781.

¹⁹¹ COUSSEAU Vincent, KIENER Michel C., *La Révolution à Saint-Domingue. Récits de rescapés (1789-1804)*, Les Perséides, Bécherel, 2016 ; MEADOWS Darrell R., « Les relations familiales transatlantiques dans *Mon*

a eu recours aux *prize papers* conservées aux National Archives de Kew ouvre des champs de recherche alternatifs renouvelant l'approche des relations familiales entre les deux rives de l'océan atlantique¹⁹². Les papiers des prises de la Navy renouent des chaînes épistolaires naufragées. Le programme de recherches NAOM¹⁹³ consacre par ailleurs un axe à l'étude des destins individuels des migrants à partir des lettres échangées entre les deux rives, notamment celles destinées aux anciennes provinces qui forment aujourd'hui la région Nouvelle-Aquitaine¹⁹⁴. Les Archives municipales de Cognac conservent une correspondance entre deux frères issus d'une famille de maîtres chirurgiens de Saintonge, les Esrable, ayant émigré dans le Sud de Saint-Domingue¹⁹⁵. Cette correspondance est conservée dans le fond Esrable Des Barrières (XVII^e-XX^e siècle), dont l'inventaire a été publié en 2018¹⁹⁶. Les quelques 32 lettres dont on dispose, croisées avec les documents de l'Amirauté de Bordeaux, les registres paroissiaux des Cayes et de Saint-Louis du Sud et des actes notariés, illustrent des relations transatlantiques fraternelles entre l'aîné et le cadet. Elles renseignent sur leur moment domingois, leur départ, leur retour et l'établissement en métropole sur une chronologie s'étalant de 1732 à 1799. La teneur des lettres qu'échangent Guillaume Esrable, secrétaire au Parlement de Bordeaux, et Jean Esrable des Barrières, devenu sieur d'Uffaud et conseiller du roi juge civil et criminel de l'élection de Cognac à son retour, permet d'interroger la place de familles d'arrière-pays ancrées dans les sphères du monde professionnel judiciaire et les liens qu'elles tissent avec les Antilles : entre exercice professionnel outre-atlantique, pratique ponctuelle d'un commerce de denrées exotiques, concubinage insulaire, ces lettres décrivent un exemple de voie d'insertion familiale en situation coloniale. La relation de la famille Des Barrières avec Saint-Domingue a donné lieu à des travaux de recherche d'historiens érudits

Odyssée », *Dix-Huitième siècle*, 43, 2011, p. 429-445 ; PEARSALL Sarah, *Atlantic families : Lives and Letters in the later eighteenth century*, New York, Oxford University Press, 2008.

¹⁹² CADIEUX Philippe, *La correspondance transatlantique des Prize papers (1744-1763) : famille, commerce et communications en temps de guerre*, Mémoire d'histoire moderne soutenu à l'université de Montréal, 2015.

¹⁹³ La Nouvelle-Aquitaine et les Outre-Mer, projet de recherche régional dirigé par Mme Caroline Le Mao associant les chercheurs des laboratoires de recherche en histoire des universités de la région Nouvelle-Aquitaine.

¹⁹⁴ L'axe de recherche sur les correspondances est coordonné par Vincent Cousseau, maître de conférences en histoire moderne et contemporaine à l'université de Limoges.

¹⁹⁵ AMC, 4II 1, Fonds Esrable des Barrières, Affaires de Saint-Domingue, 1748-1786.

¹⁹⁶ AMC, Fonds Esrable des Barrières, inventaire réalisé par Jean-Christophe TEMDAOUI, Ville de Cognac, Cognac, 2018, 93 p. L'inventaire a été réalisé dans le cadre d'une convention avec la ville de Cognac entre mai 2017 et janvier 2018. Il fait suite à un travail de récolement et de classement réalisé en collaboration avec Murielle Lévêque, assistante archiviste de la ville de Cognac, sous la direction de Carine Craipeau-Ségalen, responsable du service d'archives de la ville de Cognac ; TEMDAOUI Jean-Christophe, « De la Saintonge à la Caraïbe, Esrable des Barrières et Saint-Domingue : un fonds municipal d'exception pour une histoire atlantique d'un arrière-pays », *Actes du LXX^e Congrès de la FHSO*, tenu à Bordeaux, du 30 septembre au 1^{er} octobre 2017, 2018.

locaux¹⁹⁷, à une notice du bulletin de la Généalogie Histoire Caraïbe¹⁹⁸, et d'étudiants en histoire moderne sous la direction de Dominique Guillemet¹⁹⁹. Pour cerner les biographies transatlantiques de natifs de l'arrière-pays, il convient également de mobiliser la correspondance administrative constituant les dossiers dits de personnels.

Les dossiers individuels des personnels conservés dans les Fonds de la Marine aux Archives Nationales (Marine C7) et des colonies aux Archives Nationales de l'Outre-Mer (Personnel colonial ancien en série E et moderne, en série EE) doivent être regardés comme les produits d'une correspondance : ils sont élaborés à partir de pièces justificatives inhérentes à la vie et à la carrière de l'individu concerné. Ces pièces procèdent d'une circulation documentaire, associant à la correspondance administrative – interne – des agents des bureaux de la Marine et des colonies, composée de mémoires apostillés, celle – externe – des individus concernés ou de leurs familles livrant les pièces nécessaires à l'instruction de la requête individuelle. La disponibilité de cette documentation s'entend à l'aune de ce que Marie Houllémare nomme la « fabrique des archives coloniales²⁰⁰ » qui débute dès 1687 avec l'action de Nicolas Clairambault, chargé de la première constitution d'un patrimoine documentaire ministériel. La constitution des dépôts d'archives de la Marine et des Colonies permet de seconder l'expansion ultra-marine en rassemblant une documentation authentique et légitimante, de fournir des outils d'administration des colonies en regroupant et en indexant la législation royale, et de connaître les agents du roi en exercice dans les colonies tout en assurant un suivi de carrière. Par ailleurs, nombre de papiers concernant les individus ayant émigré vers l'Amérique du Nord, les îles antillaises et la Guyane, ont dû transité par le dépôt d'archives de Rochefort, fondé en 1765 pour recueillir d'abord les papiers²⁰¹ produits par et pour les habitants dans les colonies perdues du Canada, des Îles Royales et du Mississippi, avant que ne soit étendu l'horizon de collecte à toutes les colonies ultra-marines, tant de l'océan atlantique que de l'océan indien. Les collections d'archives du dépôt de Rochefort sont ensuite versées partiellement au dépôt des papiers publics des colonies de Versailles, fondé en 1776. Pour Marie Houllémare, après 1765, la Couronne hisse l'identification individuelle en priorité pour assurer le contrôle de sa

¹⁹⁷ HURAUX Patrick, *Jean Esrable des Barrières, un gentilhomme du siècle des Lumières*, Boutiers, 1997.

¹⁹⁸ ROSSIGNOL Bernadette, « Jean Esrable et Nanette : une famille notable de libres à Saint-Louis-du-Sud », *Bulletin de la Généalogie Histoire de la Caraïbe*, 116, 1999.

¹⁹⁹ BERNY Sandrine, *Jean Esrable des Barrières, Sieur d'Uffaut, un bourgeois du XVIII^e siècle*, Mémoire de Maîtrise sous la direction de Guillemet Dominique, Université de Poitiers, 1997 ; LARCHER Régis, *Jean Esrable des Barrières, étude des relations entre Jean Esrable des Barrières et son frère Guillaume Esrable*, Mémoire de Maîtrise sous la direction de Guillemet Dominique, Université de Poitiers, 1997.

²⁰⁰ HOULLEMARE Marie, « La fabrique des archives coloniales et la naissance d'une conscience impériale (France, XVIII^e siècle) », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 2014/2, 61-2, p. 7-31.

²⁰¹ À l'origine les registres paroissiaux coloniaux et les états de successions vacantes.

population coloniale²⁰² surtout dans le contexte d'un éclatement des familles entre les deux rives de l'océan. Dans ce contexte, soldats, matelots, officiers et officiers mariniens, administrateurs des colonies ou simples particuliers peuvent être retrouvés dans des dossiers personnels établis dès la fin du XVII^e siècle²⁰³ à l'adresse des bureaux du secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies pour des raisons diverses, aux côtés des vastes collections de registres ultra-marins des paroisses et des greffes. La dispersion des fonds entre les sites de conservation et les opérations postérieures de classement ont conduit à la redistribution alphabétique des dossiers personnels tels qu'ils sont communicables aujourd'hui, sans nécessairement correspondre aux dossiers qui existaient entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle.

C'est ainsi que l'on peut retrouver les dossiers du soldat Pierre Cotel de Launay de Barbezieux²⁰⁴, mort à Trinquemalé en 1783, du négociant Perreau²⁰⁵ de Cognac, propriétaire par héritage d'une habitation à Saint-Domingue en 1787, ou encore de Charles-François Glace²⁰⁶, juge-consul et négociant d'Angoulême demandant en 1787 un emploi à Saint-Domingue. Une supplique qu'il adresse au ministre de la Marine en 1787 est accompagnée de lettres de recommandations, de mémoires récapitulatifs apostillés et de notes, circulant entre Angoulême, Rochefort et Versailles, entre juillet et septembre 1787. Ce dossier constitué à partir des papiers issus de la supplique du négociant rend possible une étude des causalités du départ de l'arrière-pays pour un négociant et une approche biographique d'un personnage dont on retrouve, par le croisement avec les sources des Amirautés et des paroisses ultra-marines, la famille tant à Saint-Domingue qu'à Sainte-Lucie. A l'inverse des dossiers des colonies, les dossiers de la Marine sont plus souvent constitués d'états de service de matelots, d'officiers et de soldats ou encore de commissaires des classes. On connaît ainsi la carrière de Jacques Prévôt, natif de Pons, lieutenant d'artillerie au Régiment d'Infanterie de la Marine entre 1771 et 1788 par un état de service²⁰⁷ ou encore celle de François Eutrope Jean Baptiste Faurès, originaire de Saintes, volontaire engagé en 1786 au bureau des classes de Saintes à partir d'un état de service, un certificat d'un professeur d'hydrographie et un petit livret de couverture bleu intitulé « journal des services des volontaires sur les vaisseaux du Roi »²⁰⁸. Ces dossiers de personnels

²⁰² HOULLEMARE Marie, *art. cit.*, p. 19.

²⁰³ *Ibid.*, p. 14 : « Le caractère probatoire du Dépôt est aussi primordial pour les particuliers. De nombreuses demandes individuelles sont adressées à Clairambault, qu'il s'agisse de délivrer des certificats d'authenticité de pièces, de vérifier des titres de noblesse en vue d'obtenir une place dans la Marine ou de dédommager les veuves des soldats »,

²⁰⁴ ANOM, COL E93, Personnel colonial ancien, Cotel de Launay, 1783.

²⁰⁵ ANOM, COL E334BIS, Personnel colonial ancien, Perreau, 1787.

²⁰⁶ ANOM, COL E207, Personnel colonial ancien, Glace, 1787.

²⁰⁷ AN, MAR C7 262, Dossier individuel, Jacques Prévôt, 1753-1782.

²⁰⁸ AN, MAR C7 104, Dossier individuel, Jean Baptiste François Eutrope Faurès, 1786-1789.

forment la base d'exemples précis qui donnent corps à des trajectoires et des stratégies familiales au-delà de l'approche quantitative des bases de données établies sur les passages, les mariages et les décès ultra-marins.

Les procurations établies dans les études notariales métropolitaines et coloniales franchissent l'océan de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois vers Cayenne, Saint-Domingue, la Martinique ou la Guadeloupe, aux mains de leurs porteurs et restituent des organisations, des conceptions familiales²⁰⁹ et des réseaux relationnels d'importance variée entre les deux rives de l'Atlantique. On les retrouve principalement dans les études de notaires de l'arrière-pays : Saintes, Cognac et Angoulême, ponctuellement dans les villes secondaires comme Châteauneuf-sur-Charente ou Jarnac. Qu'il s'agisse de gérer un héritage aux îles de l'Amérique, d'autoriser ou d'interdire un mariage, de confier la gestion d'une habitation ou d'obtenir le remboursement de créances, ces actes notariés peuvent se rapprocher des correspondances transatlantiques ou des dossiers de personnels de la Marine et des Colonies par la manifestation juridique d'un lien humain intermédiaire entre la métropole et la colonie. Par ailleurs, il est fort probable que la relation entre le procureur qui donne procuration et le procureur, chargé de la procuration, manifeste deux circuits de correspondances connexes : une correspondance entre eux d'une part, une correspondance entre le procureur et ses interlocuteurs aux îles de l'Amérique. La trace des lettres de ces échanges est extrêmement rare. En l'absence de correspondances justement, la procuration présente en effet cette possibilité alternative d'accéder aux interstices de l'intégration coloniale en la personne d'un procureur généralement synonyme de proximité, de recommandation, de confiance et d'efficacité. Miroir d'une forme de médiation de la relation à l'océan et aux outre-mer, entre une famille dispersée entre l'arrière-pays et les îles de l'Amérique, les procurations matérialisent ainsi un espace atlantique approprié et exploité par les réseaux relationnels. Réaliser une histoire maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois suppose alors de mobiliser la gamme d'une documentation nomade : correspondances commerciales, familiales et administratives, procurations sont à même de livrer une image d'un arrière-pays océan pris dans un mouvement atlantique. Sans exagérer l'importance de ce mouvement atlantique, ces sources historiques illustrent les chemins d'une insertion directe ou médiatisée dans les territoires ultra-marins de la Couronne de France.

²⁰⁹ FERLAND Catherine, GERNIER Benoît, « Quelque longue que soit l'absence : procurations et pouvoir féminin à Québec au XVIII^e siècle », *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, 37, 2013, p. 197-225.

3. Cultures matérielles et consommations d'un arrière-pays : la présence d'un art de vivre ultra-marin

Si l'océan et les outre-mer ont un impact sur la navigation fluviale entre l'estuaire et l'arrière-pays, sur les familles « atlantisées », ils ont aussi produit, plus inégalement des transformations dans l'art de vivre, une autre déclinaison, culturelle, de l'histoire maritime d'une périphérie océane. Comment la projection marine et ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois a pu produire des changements dans les cultures matérielles et les consommations des sociétés fluviales au XVIII^e siècle ? Cette question s'inscrit dans le cadre plus général des études sur la diffusion, l'évolution et la construction d'une culture de la consommation à l'époque moderne²¹⁰ dans le prolongement des travaux anglo-saxons²¹¹. Si les grandes villes²¹², portuaires ou non, comme Paris, Nantes ou Orléans, ont fait l'objet d'études riches, les pratiques des consommateurs des moyennes et petites villes et des espaces ruraux restent encore des zones peu étudiées par l'historiographie²¹³. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois par les jeux d'interfaces que suppose le fleuve Charente, entre terre et mer, entre fleuve et terres riveraines, présente un profil original d'étude pour deux raisons. À l'échelle de la vallée de la Charente, le maillage des agglomérations présente un dense chapelet de bourgs et villages fluviaux dont la population varie de 100 à 700 habitants, encadré par des petites villes peuplées de 1500 à 3000 habitants comme Saint-Savinien, Port-d'Envaux, Cognac, Jarnac, Châteauneuf, polarisés par deux centres urbains dominants, Saintes et Angoulême, peuplées respectivement de 8400 et 11500 habitants à la fin du XVIII^e siècle. Cet arrière-pays s'inscrit dans un espace intermédiaire à l'échelle du Centre-Ouest Atlantique : sur la côte, une

²¹⁰ COQUERY Natacha, « La diffusion des biens à l'époque moderne. Une histoire connectée de la consommation », *Histoire Urbaine*, 30, 2011, 1, p. 8 ; Id. (dir.), *La Boutique et la ville. Commerces, commerçants, espaces et clientèles (XVI^e-XX^e siècle)*, Tours, Publications de l'Université François Rabelais-CEVHI, 2000 ; MARTIN Marguerite, VILLERET Maud (dir.), *La Diffusion des produits ultramarins en Europe (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2017, p. 57-72 ; CHESSEL Marie-Emmanuelle, *Histoire de la consommation*, Paris, La Découverte, 2012, p. 11-22 ; ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1997 ; Id., *La Culture des apparences. Une histoire du vêtement (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Fayard, 1989.

²¹¹ TRENTMANN Frank, *Empire of things. How we became a world of consumers from the fifteenth century to the twenty-first*, Londres, Allen Lane, 2016 ; Id. (dir.), *The Oxford handbook of the history of consumption*, Oxford, Oxford University Press, 2012.

²¹² Id., *Tenir boutique à Paris au XVIII^e siècle. Luxe et demi-luxe*. Paris, CTHS, 2011 ; VILLERET Maud, *Le goût de l'Or blanc. Le sucre en France au XVIII^e siècle*, Rennes-Tours, PUR-PUFR, 2017 ; Id., « Les espaces du commerce alimentaire à Tours au XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, 36, 2013, 1, p. 5-28.

²¹³ CHESSEL Marie-Emmanuelle, « Des empires aux objets : la fabrique des consommateurs. », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 64, 2017, 1, p. 166-174 ; Id., « Où va l'histoire de la consommation ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 59, 2012, 3, p. 150-157.

gamme portuaire atlantique associant du Nord au Sud La Rochelle, Rochefort et Bordeaux²¹⁴ dont les aires portuaires se superposent jusqu'à Angoulême dans l'approvisionnement d'un arrière-pays qui ouvre par son fleuve – et ses routes – sur un éventail de marchés à conquérir : le Poitou, la Marche, le Limousin, le Périgord. Ces deux caractéristiques placent l'étude des cultures matérielles et des consommations de l'arrière-pays dans une double perspective pouvant contribuer à l'enrichissement d'une histoire des cultures de consommation. La première est logistique et productive : elle touche à l'approvisionnement en produits exotiques et à leur transformation, de la voiture par terre ou par eau à l'étal du marchand²¹⁵. La seconde est topologique et culturelle : elle esquisse les lieux, publics et privés, des manières de consommer des produits exotiques, de la chambre au salon de l'hôtel particulier, du logis ou du château, du café à l'auberge.

La collecte et l'exploitation d'actes notariés, particulièrement les inventaires après décès, produits dans les études des villes et villages de l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois durant la seconde moitié du XVIII^e siècle serait ainsi à même de définir une culture de la consommation dans l'arrière-pays fluvial. Le détail de la qualité de l'alimentation, du mobilier, des accessoires de modes, des textiles, des services de vaisselle ou encore le contenu des bibliothèques, est un marqueur informatif pour repérer les consommations des produits ultramarins dans les maisonnées et les lieux de sociabilité de l'arrière-pays : sucré, café, chocolat, services de faïence fine ou de porcelaine, indiennes, mobilier en bois des îles, tabatières, râpes à sucre, grattoirs à café transparaissent dans les intérieurs. Les fonds de l'intendance de La Rochelle et Limoges, dont ressortissent les régions de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, ne présentent aucune enquête d'ampleur comme celle de l'intendance de Bretagne de 1767 exploitée par David Audibert²¹⁶ et Maud Villeret²¹⁷ dans le cadre de l'étude du rôle des marchands épiciers dans l'évolution des consommations, notamment celle des

²¹⁴ Ces ports appartiennent à la guirlande formant pour Fernand Braudel « l'autre France » : « *Les trafics de ces ports actifs plongent certes dans l'épaisseur du royaume, s'y nourrissent, mais leurs intérêts choisissent régulièrement le large* », BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, Tome 3, Le Temps du Monde, Armand Colin, Paris, 1979, p. 295.

²¹⁵ « *Fleuves et rivières fournissent des exemples nombreux de ces rivalités et de ces complémentarités entre mobilité et stabilité. Tous et toutes sont des voies de passage essentielles, des centres de vie économique, des lieux de fixation des villes et de la croisée des chemins ; les chemins qui marchent ouvrent sur l'extérieur, relaient l'insuffisance du réseau routier, font pénétrer les marchandises et les productions exotiques au cœur du royaume profond* », ROCHE Daniel, *Les Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003, p. 963.

²¹⁶ AUDIBERT David, *Épiciers de l'Ouest (Le Mans, Angers, Nantes) au XVIII^e siècle : étude comparative*, Thèse de doctorat sous la direction d'Anne Fillon, Université du Maine, 2003.

²¹⁷ VILLERET Maud, « La vente des produits coloniaux : le rôle des détaillants dans la diffusion de l'exotisme dans la France de l'Ouest au XVIII^e siècle », NIGRO Giampiero (dir.), *Retail trade. Supply and demand in the formal and informal economy from the 13th to the 18th century*, Firenze University Press, Firenze, 2015, p. 337-352.

produits exotiques. Les procès-verbaux d'assemblée des corps de métiers de 1789²¹⁸ d'Angoulême peuvent livrer une estimation du nombre des marchands, négociants, détaillants tenant une boutique commercialisant des produits ultramarins, en particulier les procès-verbaux des assemblées des maîtres et agrégés de la communauté des aubergistes, cabaretiers, cafetiers, limonadiers de la ville et faubourg d'Angoulême, des maîtres pâtissiers, des marchands merciers ou des maîtres épiciers.

Les sondages dans les fonds notariés ont porté sur trois périodes de sept années : 1756 à 1762, 1776 à 1782 et 1786 à 1792. Ces trois périodes ont été choisies pour trois raisons. Tout d'abord, elles correspondent à des moments où l'appel de la mer touche plus intensément l'arrière-pays à l'occasion des guerres maritimes de Sept Ans et d'Indépendance américaine et au moment charnière des révolutions en métropole dès 1789 et dans la colonie de Saint-Domingue à partir d'août 1791. Elles permettent ainsi d'établir un état de la consommation des générations nées entre la fin du XVII^e siècle et la fin de la première moitié du XVIII^e siècle. La dernière raison procède de la pratique : après avoir dépouillé l'intégralité des liasses des études notariales de Cognac entre 1756 et 1792, il est clairement apparu qu'il fallait privilégier les notaires dont les séries documentaires conservées s'étendaient sur une période large, et les notaires dont la production pouvait apparaître comme spécialisée. Par exemple, à Cognac, trois notaires sont chargés des affaires antillaises : Bernard, Chauvin et Fournier. À Angoulême, les notaires du plateau et du quartier portuaire de L'Houmeau ont été privilégiés sur les autres : les notaires Caillaud, Lescallier et Sicard ont établi plusieurs inventaires après décès de boutiques de marchands, négociants et artisans. Les études notariales de 10 localités riveraines du fleuve Charente ont donc été sélectionnées : deux de Saintonge intérieure, Saint-Savinien, petite ville portuaire, Port d'Envaux, gros village en amont ; et neuf localités d'Angoumois [esp inséc inutile] avec 4 villages riverains avec une forte concentration de gens de mer : Bourg-Charente, Bassac, Vibrac et Saint-Simon ; 3 petites villes : Cognac, Jarnac, Châteauneuf et l'agglomération la plus peuplée en tête de navigation et en situation de carrefour routier, Angoulême. Au total, les études notariales de sept villages de mariniers du fleuve Charente donnent un aperçu sur la culture matérielle des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Ces études rendent possible une approche nuancée de l'espace des consommations des produits ultramarins dans l'arrière-pays. Il faut aussi rappeler que la densité des actes notariés dépouillés ne sert pas exclusivement l'approche des cultures matérielles et des consommations. En effet, l'étude de la matrimonialité et du patrimoine des gens de mer,

²¹⁸ ADC, 142B 8, Procès-verbaux d'assemblées et cahiers de doléances d'Angoulême, 1789.

l'approche des usages des berges riveraines du fleuve et les procurations établies pour les îles sont au cœur des échantillons notariés des trois périodes choisies. Au sein de cet échantillon de localités, la ville de Saintes a dû être exclue pour deux raisons : bien que l'agglomération compte une population approchant les 9000 habitants, en faisant un observatoire clef d'une consommation de produits ultramarins dans l'arrière-pays, l'accès aux fonds d'archives notariales se serait limité à un nombre de liasses bien inférieur à celui consulté pour Cognac ou Angoulême. Par ailleurs, le profil urbain de Saintes se retrouve plus en amont à Cognac et Angoulême. Les deux premières cités de l'Angoumois partagent avec Saintes des fonctions communes : elles sont sièges d'élections respectivement des intendances de La Rochelle et Limoges, cumulent les fonctions de ports fluviaux, de carrefours routiers avec celle de ville-marché par les foires qu'elles accueillent périodiquement. Villes de négoce, sièges de juridiction consulaire, et de justice, sièges de présidiaux, elles présentent une structure socioprofessionnelle relativement similaire. Ces similitudes urbaines nuancent l'exclusion de Saintes dans l'échantillon des localités sélectionnées. Les deux villes secondaires de Jarnac et Châteauneuf rendent possibles un niveau d'analyse de la consommation pour des petites villes. Enfin, les deux localités de Saintonge intérieure et les quatre autres d'Angoumois ont en commun d'avoir une population variée qui gravite autour du monde de la navigation, du fleuve et de la mer : gabarier, matelots, charpentiers de gabarre, maître de barque ou de chaloupe...

Localité	Période disponible et dépouillée	Etudes sélectionnées	Liasses dépouillées
Angoulême	1756-1762; 1776-1782; 1786-1792	6	129
Châteauneuf	1756-1792	11	71
Vibrac	1756-1762; 1786-1792	1	4
Saint Simon	1786-1792	1	2
Bassac	1756-1762; 1786-1792	2	9
Jamac	1756-1762; 1771-1777; 1786-1792	10	83
Bourg Charente	1749-1774	4	8
Cognac	1756-1792	12	173
Port d'Envaux	1776-1782	1	en cours
Saint-Savinien	1756-1762; 1776-1782; 1786-1792	3	en cours

Tableau 13: état des dépouillements des actes notariés des localités d'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1756-1792).

Le fait d'avoir sélectionné ces trois périodes de la seconde moitié du XVIII^e siècle permet donc de brosser un premier portrait, à défaut d'une étude exhaustive qui supposerait un dépouillement peut-être plus approfondi, des consommations nouvelles produites par la relation aux outre-mer, dans les villes et campagnes de la vallée fluviale charentaise. Ce portrait gagnerait à être précisé et nuancé par l'exploitation des fonds notariés d'autres localités

fluviales comme Saint-Jean-d'Angély sur la Boutonne, ou des localités extra-fluviales : au sud, Barbezieux, sur la route de Bordeaux ; au Nord, Aigre ou Ruffec sur la route de Poitiers et Paris. Le dépouillement des actes notariés a conduit à ne sélectionner que les actes mentionnant la présence de produits ultramarins ou d'accessoires associés à ces produits, l'objectif étant d'établir un profil des consommateurs et des consommations. Les inventaires après-décès des boutiquiers et aubergistes présentent l'intérêt de pouvoir interroger les consommations dans les lieux de sociabilités des petites et moyennes villes du Centre Ouest Atlantique au XVIII^e siècle. Les fonds notariés conservés des villes et villages fluviaux de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois invitent alors à décliner la dimension culturelle de la marimitisation des terres intérieures entre Loire et Gironde. Cette déclinaison ne repose que sur des sources juridiques et peut ponctuellement être complétée par quelques rares livres de compte seigneuriaux mentionnant des frais de bouche comme ceux des châteaux du Solençon²¹⁹ et de Jarnac²²⁰ ; ou des archives de l'intendance de La Rochelle comme le Mémoire de l'intendant Bégon et les états de raffineries²²¹ de 1789.

Dans un article de la revue *Genèse* consacrée à l'identification, paru en 1993, Bernard Lepetit s'interrogeait sur les usages de l'échelle dans l'étude des changements en histoire à l'aune des méthodes pratiquées par la *microstoria* et l'histoire sérielle ou quantitative pour en dépasser les limites et peut-être concilier ou nuancer leurs approches et leurs conclusions différentes²²². Avec les apports de l'anthropologie culturelle et sociale, l'échelle est apparue comme une donnée au cœur du travail de l'historien : elle s'appréhende tant dans la perception de l'objet d'étude que dans la matière permettant l'étude de cet objet. Du côté de l'objet, l'échelle doit être perçue comme un déterminant de l'action individuelle ou collective, un élément de la projection sociale. Elle rend alors possible une lecture différenciée des expériences individuelles et collectives dans un espace social alliant ressources et opportunités²²³ pour mettre en évidence des « systèmes de contexte ». Cette restitution des

²¹⁹ AN, R1 354, Dépenses pour nourriture des domestiques et provisions de la maison du Solençon, 1776-1777.

²²⁰ BIAIS Emile (éd.), « Livre de recettes et de dépenses du château de Jarnac (1778-1790) », *Bulletin et mémoires de la Société Archéologique et Historique de la Charente*, Série 6, Tome X, 1901, p. 297-321.

²²¹ ADCM, C210, pièces 114 à 117, Raffineries de l'Intendance de La Rochelle, 1789.

²²² LEPETIT Bernard, « Architecture, histoire, géographie : les usages de l'échelle », *Genèse*, 13, L'Identification, 1993, p. 118-138.

²²³ « Alors, la prise en compte des variations d'échelle se situe d'abord du côté de l'objet. L'importance différente des ressources dont disposent les acteurs et la diversité de l'étendue des champs dans lesquels ils sont susceptibles d'agir sont parmi les traits essentiels du panorama social, et forment les sources principales de sa modification. La variation d'échelle n'est pas l'apanage du chercheur ni principalement le produit du processus de construction de la recherche. Il est d'abord le lot des acteurs. Aussi la manipulation délibérée du jeu des échelles n'a-t-elle pas pour but de suggérer un tout autre espace social : la vertu de dépaysement de la microhistoire ne tient qu'à la force

échelles dépend de la modélisation historique (processus de recherche historique) opérée par le chercheur à partir des sources dont il dispose pour approcher l'étendue des horizons perçus et pratiqués et ainsi proposer une trame descriptive, analytique et explicative. La réalisation d'une histoire maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux XVII^e et XVIII^e siècles s'inscrit dans cette pensée pluridimensionnelle de l'échelle, au cœur des axes de recherche de l'histoire atlantique. Elle s'articule avec l'histoire quantitative, dans la dimension plus heuristique qu'exhaustive que livrent les données sur les gens de mer, les migrations et la démographie ultra-marine dominguoise ; la micro-histoire, par le profil des localités d'arrière-pays maritimisées ; et l'histoire connectée, soucieuse de décrire les points de connexion et les réseaux qui lient le local et le global à l'époque moderne²²⁴. La construction de cette histoire suppose du chercheur qu'il navigue parmi un dense archipel d'archives pour mieux mettre en relief l'impact de la mer, de l'océan et des outre-mer sur une périphérie océane entre Loire et Garonne certes mais aussi la projection des sociétés intérieures vers le Ponant. Les dimensions professionnelles, migratoires, culturelles et matérielles, environnementales et territoriales ne se laissent exclusivement entrevoir qu'à partir d'archives officielles produites par les institutions de la monarchie (les bureaux de la Marine et des classes, les intendances et Ponts et Chaussées, les amirautés, les études notariales) et les autorités ecclésiastiques œuvrant en Caraïbe (Saint-Domingue dans la perspective choisie). Ponctuellement, un fond privé de notable local ou la correspondance commerciale des négociants apporte un éclairage singulier. La grande diversité des archives exploitées est à même de mettre au jour les contours d'un arrière-pays de Saintonge-Angoumois qui a connu pendant près d'un siècle et demi une expérience atlantique.

d'évidence que les tableaux agrégés avaient acquis. Elle a pour fonction d'identifier les systèmes de contextes dans lesquels s'inscrivent les jeux sociaux. L'ambition de cette cartographie dynamique est de repérer et de dessiner, dans leur variété, un ensemble de cartes qui correspondent à autant de territoires sociaux. », *Ibid.*, p. 126.

²²⁴ DOUKI Caroline, MINARD Philippe, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 54, 4bis, 2007, p. 20.

Chapitre 2 : Le voisinage du Ponant, les trames d'un arrière-pays du Centre-Ouest Atlantique

« Le port de Rochefort est sans contredit de tous les ports du royaume le plus commode parce qu'il reçoit aisément tout ce qui est nécessaire pour armer et équiper les vaisseaux. L'Angoumois, le Poitou, la Saintonge, le Périgord, le Limousin, provinces voisines lui fournissent les blés, les vins, les eaux-de-vie, les chairs, les légumes et tout ce qui entre dans la ration des équipages. Ces denrées lui sont facilement amenées par la Charente. Il reçoit encore par la même commodité toute l'artillerie qui se fabrique dans les forges du Périgord et de l'Angoumois.

Non seulement le port de Rochefort est à portée de toutes ces choses nécessaires aux vaisseaux qui y sont armés et équipés ; mais de-là on les distribue dans les autres arsenaux de la Marine, et aux îles françaises de l'Amérique. On arme tous les ans à Rochefort pour Cayenne, la Martinique, Saint-Domingue, la Louisiane, l'Isle Royale, le Canada. »

1

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, structuré par le fleuve Charente, est une des régions clefs d'un voisinage du port de Rochefort défini par un ensemble géographique de cinq provinces périphériques comme l'écrit le Révérend Père Capucin De Blois dans son élogieuse *Histoire de Rochefort* de 1733. La construction de la relation de l'arrière-pays à la mer n'étant pas une innovation liée à la fondation de l'arsenal de Louis XIV, elle suppose de décrire et définir le profil régional et les héritages sur lesquels s'appuie la recomposition du lien maritime à partir du règne de Louis XIV. L'enjeu réside alors dans la restitution des manières d'habiter le voisinage océanique durant la seconde modernité entre la région de Saintes et celle d'Angoulême en confrontant sources cartographiques (cartes et atlas produits par les ingénieurs-géographes ou les ingénieurs des Ponts et Chaussées), iconographiques (gravures, huiles sur toile), juridiques (actes notariés relatifs aux usages de l'eau) administratives (papiers des Intendances de La Rochelle et Limoges) ou documentaires (dictionnaires, récits) qui mettent en relief des perceptions différentes de l'espace. Loin de viser l'exhaustivité, il s'agit de définir les singularités d'un arrière-pays fluvial en voie de connaître une expérience maritime

¹ « Chapitre 8. Du port de Rochefort », DE BLOIS Théodore, *Histoire de Rochefort, contenant l'établissement de cette ville, de son port et arsenal de marine et les antiquitez de son château*, Paris, Chez Briasson, 1733, p. 208.

renouvelée. L'objectif de ces second et troisièmes chapitres est donc d'établir une histoire de l'environnement² de l'arrière-pays, entendue dans son acception la plus large, classique peut-être, c'est-à-dire le milieu produit par les interactions entre les composantes naturelles et humaines le caractérisant, l'« éco-système humain » de Montaillou que met en lumière l'« histoire écologique » d'Emmanuel Le Roy Ladurie³. La description de la « part du milieu »⁴ est à même de fournir des clefs explicatives des transformations associées à la maritimisation à partir de 1666, notamment l'inégale projection océanique et ultra-marine des terres de l'intérieur. L'approche de l'environnement est également fondée sur les apports interdisciplinaires de la géographie de l'habiter que l'on peut transposer à une étude portant sur l'époque moderne dans une perspective géohistorique : comment vivait-on dans les localités riveraines ou non de la Charente au temps de la connexion océane des XVII^e et XVIII^e siècles ? Quels territoires sont construits par les mobilités plus ou moins étendues des habitants, navigants ou non, de l'arrière-pays ? Quelles perceptions territoriales ont pu être produites par des sociétés entre terre et mer ? Quelles images de la côte, de l'océan et des outre-mers pouvaient se partager dans les terres ? Ces questions préliminaires renouent avec les réflexions de Fernand Braudel sur la géohistoire dans son trio relationnel société-espace-temps et la nécessité de décrire les trames spatiales qui servent de cadre au récit historique : « Et pour l'histoire, quelle aide que la géographie ! [...] Étaler les faits historiques dans l'espace, c'est du coup mieux les comprendre et poser plus exactement les vrais problèmes⁵ ». Elles se retrouvent également dans le renouveau des études hydrohistoriques sur les milieux fluviaux à même de reconstituer l'évolution des hydrosystèmes⁶. Les sources de l'époque moderne, par la priorité accordée à l'eau dans le développement des communications, sont au cœur des réflexions⁷. Par ailleurs, elles rejoignent la recherche d'une lecture plus nuancée des terres du Poitou et des Pays Charentais à l'époque moderne : Jacques Péret rappelle qu'aux côtés des pays d'économie ouverte associés aux réussites atlantiques, les pays terriens poitevins et charentais laissent souvent « l'impression trop manichéenne d'un monde rural traditionnel et retardataire, d'abord

² LOCHER Fabien, QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 56-4, 2009, p. 7-38.

³ LE ROY LADURIE, « Histoire et environnement », *Annales ESC*, 29-3, 1974, p. 537 ; *Id.*, *Montaillou, village occitan, 1294 à 1324*, Paris, Gallimard, 1975.

⁴ MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « De la "part du milieu" à l'histoire de l'environnement », *Le Mouvement Social*, 200, 2002, 3, p. 64-72.

⁵ BRAUDEL Fernand, *Ambitions pour l'histoire*, Paris, De Fallois, 1997, p. 47.

⁶ BURNOUF Joëlle, LEVEAU Philippe (dir.), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture. Sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, CTHS, 2004.

⁷ MAILLARD Brigitte, « Pour une histoire des fleuves et des rapports hommes / fleuves : les sources écrites de la période moderne (XVI^e-XVIII^e siècles) », dans BURNOUF Joëlle, LEVEAU Philippe (dir.), *op. cit.*, p. 35-41.

poitevin, ensuite charentais⁸ », appelant alors à mettre en évidence les spécificités d'un monde rural intérieur en mosaïques. L'environnement d'arrière-pays d'une vallée fluviale et de ses terres adjacentes constitue, à partir d'une lecture de la projection océane des terres de l'intérieur, un bon observatoire des nuances structurant les territoires. En analysant la configuration naturelle et humaine de l'occupation des terres drainées par le fleuve Charente et son affluent navigable, la Boutonne, l'exploitation des ressources environnantes et l'aire différenciée des mobilités des habitants de l'arrière-pays, on peut se demander quelles particularités environnementales met en évidence la diversité des manières d'habiter un voisinage de l'Océan, celui de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ?

I. HABITER LE VOISINAGE DE L'OCÉAN : L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS AUX XVII^e-XVIII^e SIÈCLES

1. Entre montagne et mer océane : la Charente, de la réalité du fleuve à la sémantique de la rivière.

Quelles sont les grandes caractéristiques du relief et des paysages de l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois entre la région de Saint-Savinien, sous l'influence d'une marée qui se fait sentir jusqu'à Saintes, et les confins fluviaux non navigables de l'Angoumois au XVIII^e siècle ? Le fleuve Charente a structuré sur le temps long géologique le modelé des terres de l'intérieur par le jeu des transgressions et régressions marines. Comment la vallée fluviale était-elle perçue par les savants géographes du XVIII^e siècle, notamment ceux soucieux de réfléchir aux liens entre mer, terre et montagne comme Philippe Buache ? Dans son *Explication de la carte de la France physique ou divisée par son état naturel en terrains de fleuves et chaînes de montagnes*⁹ de 1754, le premier géographe du roi, « systématique¹⁰ », classe le bassin hydrographique de la Charente parmi les « terrains des rivières costières » avec celui de la Sèvre Niortaise, entre, au nord, le « terrain des eaux de la Loire » et, au sud, le « terrain des eaux de la Garonne ». À l'inverse de ces deux fleuves qui dépendent des « plus hautes montagnes », respectivement les « Monts Cévennes » et les « Monts Pyrénées », la

⁸ COMBES Jean (dir.), *Histoire du Poitou et des Pays Charentais*, Clermont-Ferrand, De Borée, 2001, p. 301.

⁹ BNF, CP, GE DD-5400, « Explication de la Carte de la France physique ou divisée par son état naturel en terrains de fleuves et chaînes de montagnes », BUACHE Philippe, *Cartes et tables de la géographie physique ou naturelles, présentées au Roi le 15 mai 1757*, Paris, Dezauche, 1757.

¹⁰ LABOULAIS-LESAGE Isabelle, « Le système de Buache, une nouvelle façon de considérer notre globe et de combler les blancs de la carte », *Id.* (dir.), *Comblant les blancs de la carte. Modalités et enjeux de la construction des savoirs géographiques (XVII^e-XX^e siècle)*, Strasbourg, PUS, 2004, p. 93-115 ; BROCC Numa, « Un géographe dans son siècle, Philippe Buache (1700-1773) », *Dix-Huitième Siècle*, 1971-3, p. 223.

Charente se définit comme un fleuve intermédiaire, car sa source et son cours dépendent de chaînes de montagne secondaires : la chaîne de « revers » des Montagnes d'Auvergne et du Limousin, et leurs prolongements en montagnes côtières du Poitou et de la Saintonge¹¹. Il ajoute également cette quatrième proposition dans son avertissement préalable aux *Cartes et tables de la géographie physique ou naturelle* :

« les montagnes de revers à quelque distance des extrémités des terres, forment une espèce de patte d'oye, d'où part une troisième sorte de montagnes, que je nomme costières, parce qu'elles bordent les côtes. Il en sort quelques rivières qui sans avoir un long cours se jettent immédiatement dans la mer comme les fleuves : quelques-unes plus considérables que les autres peuvent être regardées comme de petits fleuves, telles que la Charente, l'Orne, la Somme &c. (en France) »¹².

Au milieu du XVIII^e siècle, le cours de la Charente caractérise celui d'une rivière dont le débit s'enrichit des eaux qu'alimentent de petits affluents donnant alors progressivement lit à un fleuve dit petit.

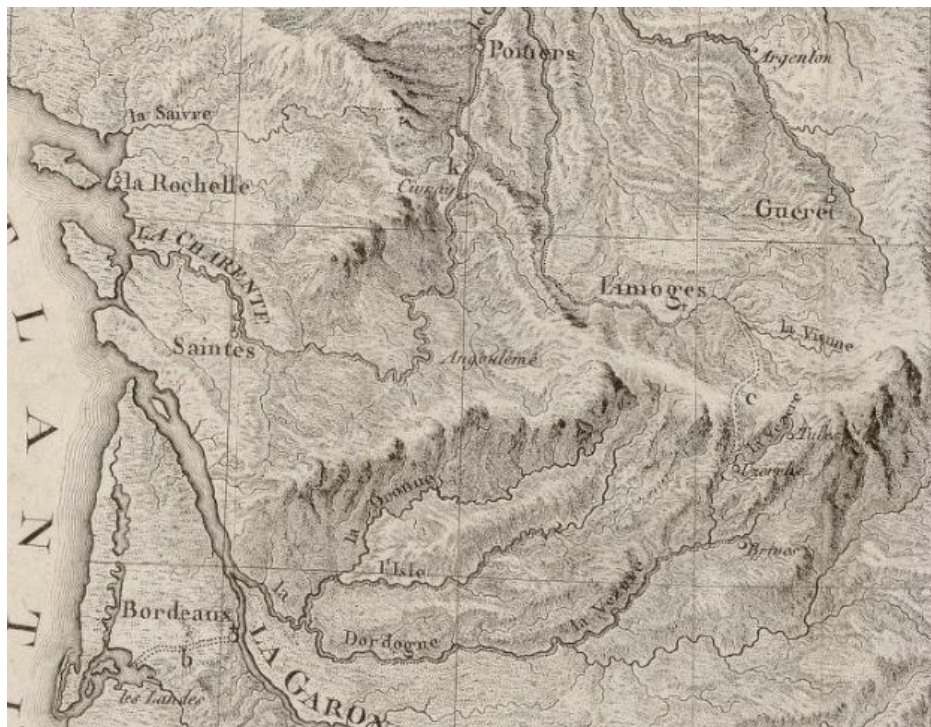


Figure 7: La Charente et la Sèvre Niortaise d'après la *Carte des chaînes de montagne de la France (...)*, par Emiland-Marie Gauthey, 1782.

¹¹ BNF, CP, GE DD-5400, « IV^e Table de la Géographie Physique - France », BUACHE Philippe, *Cartes et tables de la géographie physique ou naturelles, présentées au Roi le 15 mai 1757*, Paris, Dezauche, 1757.

¹² *Ibid.*, « Avertissement ».

*La Carte des chaînes de montagnes de la France, de ses principales rivières, et des principaux canaux de navigation, faits ou à faire dans ce royaume*¹³, dessinée sous la direction de Émiland-Marie Gauthey, éditée en 1782, conforte cette description de Buache en figurant le cours du fleuve Charente en aval de la ville de Saintes dans un cirque de crêtes. Deux lignes de crêtes de taille inégale, orientées nord-est sud-ouest perdent en altitude dans les bifurcations cardinales induites par le maillage hydrographique : la confluence de la Dordogne avec la Garonne au niveau du Bec d'Ambès et la Charente dans la direction nord-ouest que prend son cours vers l'Atlantique à partir de Saintes. Ces deux lignes de crêtes dépendent d'une ligne de crête d'orientation nord-ouest sud-est joignant les Montagnes d'Auvergne. Gauthey inclut le bassin fluvial de la Charente parmi les petits bassins de premier ordre comme ceux de l'Adour, la Sèvre, la Villaine, l'Orne ou la Somme « où coulent des rivières moins considérables ».

Sans refaire une histoire géologique complexe, le voisinage de l'Atlantique dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois se définit principalement par un relief calcaire construit par la progression et le recul de la mer dans les terres, entre les ères Primaire et Quaternaire¹⁴. À l'ère Primaire, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ne dispose pas de sa composante sédimentaire : il appartient à une dépression de la partie nord du bassin aquitain, ouverte sur l'Atlantique. Cette dépression est progressivement comblée par des sédiments d'origine marine et continentale déposés sur le socle ancien armoricain, qui affleure aujourd'hui aux sources de la Charente, à Chéronnac, en Limousin. La vallée fluviale présente d'ailleurs une orientation armoricaine entre la région d'Angoulême et son embouchure. L'ère Secondaire dévoile, par une régression marine vers l'Ouest, des nappes de calcaires du Jurassique et du Crétacé qui ont profondément marqué la structure du relief et des paysages jusqu'à nos jours. Entre la région de Saint-Savinien et les confins de l'Angoumois, on peut grossièrement considérer le modelé des terres de la rive gauche du fleuve comme constituées d'affleurements calcaires récents du Crétacé et de l'Éocène, tandis que la gamme des calcaires de la rive droite, du lit fluvial vers le Seuil du Poitou, fait se succéder des affleurements calcaires d'abord Crétacé puis Jurassique. Les couches de roches calcaires de Saintonge et d'Angoumois dites du Coniacien, du Santonien et du Campanien, dateraient alors d'entre 88 et 72 millions d'années. Parallèlement, la surrection des Pyrénées provoque des cassures de ces nappes sédimentaires produites par des

¹³ BNF, CP, GE C-6325, *Carte des chaînes de montagnes de la France, de ses principales rivières et des principaux canaux de sa navigation faits ou à faire*, dessiné sous la direction d'Émiland-Marie Gauthey, par Pourcher François, Dijon, s.n., 1782.

¹⁴ L'ère Primaire ou Paléozoïque : env. 540 à 250 millions d'années ; l'ère Secondaire ou Mésozoïque : entre 250 et 65 millions d'années ; les ères Tertiaire et Quaternaire ou Cénozoïque : entre 65 millions d'années et nos jours (le Quaternaire débutant il y a 1,8 million d'années environ).

failles qui affectent surtout le sud de la Saintonge et la zone de contact en éventail entre l'Aunis, l'Angoumois, le Limousin et le Poitou. Ces failles dessinent de modestes monts et vaux qui modèlent des ondulations du paysage selon une direction armoricaine : successivement du sud de la Haute Saintonge à la région d'Angoulême, les anticlinaux de Montendre, Jonzac, Gémozac, Saint-Félix, Montmoreau, Saint-Césaire, Hiersac et Mareuil forment des lignes de monts d'orientation sud-est-nord-ouest d'amplitude variées. En amont d'Angoulême, trois grandes failles principales, orientées sud-est nord-ouest, dont celles de l'Échelle et de Vilhonneur impactent le sinueux cours du fleuve jusqu'à sa source. À l'ère Tertiaire, une nouvelle transgression marine plus modeste car moins profonde atteint la région de Pons. Elle permet la mise place du réseau hydrographique de la Charente par un double jeu d'érosion : d'une part, un ruissellement des eaux de surface creuse le lit d'écoulement et sculpte les pentes de la vallée du fleuve tout en donnant naissance à celles de ses affluents ; d'autre part, les eaux qui pénètrent le sous-sol calcaire produisent un relief karstique, dont le bassin de la Touvre est exemplaire. Finalement, l'ère Quaternaire approfondit le modelé à la faveur d'alternances de périodes froides (dites glaciaires) et chaudes (dites interglaciaires) qui accentuent les traits du relief, notamment l'encaissement du fleuve et de ses affluents en secteur amont. Les temps glaciaires du Quaternaire sont synonymes de reprise de l'activité d'érosion (le creusement des vallées) tandis que les temps interglaciaires, par l'augmentation du niveau des fleuves que suppose celle du niveau marin, déposent sur les pentes des vallées des matériaux sédimentaires qui dessinent des plaines alluviales sur le lit fluvio-maritime et des terrasses fluviales plus en amont, notamment entre Châteauneuf et Cognac. Il y a près de 10 000 ans, en période dite post-glaciaire, une nouvelle transgression marine, lié à un temps de réchauffement a charrié des sédiments d'origine marine sur le cours de la Charente jusqu'en amont de Cognac. Cette remontée des eaux a pu engorger ou remblayer des petites vallées sur la rive gauche donnant naissance à des tourbières. Cette synthétique trame du relief éclaire le cadre environnemental d'un arrière-pays fluvial structuré autour d'un bassin hydrographique entre « montagne » et océan : sur une surface drainée de 10 550 km² le fleuve Charente et ses 22 affluents totalisent, des contreforts du Massif Central à l'estuaire, 6 650 km de cours d'eau (dont 365 km pour la Charente)¹⁵.

Sur un cours fluvial de 75,5 lieues entre la source et l'embouchure, d'un des confins de l'Angoumois où se produit l'acier des forges dites de Ruffec à Taizé-Aizie, première paroisse de l'Angoumois, à l'aval de Saintes, au niveau du port de Saint-Savinien, l'arrière-pays de

¹⁵ Chiffres tirés de la notice « Territoire » de l'EPTB Charente (consultée le 27 septembre 2018).

Saintonge-Angoumois est l'écrin d'un lit fluvial qui s'écoule sur 46,75 lieues (soit 226 km), selon trois grandes orientations. Si de Chéronnac à Civray, le cours du ruisseau se fluvialise du sud-est vers le nord-ouest, entre Taizé-Aizie et Angoulême, son cours densément méandré et anastomosé s'oriente vers le sud-ouest en dessinant vers l'ouest un bel éventail de méandres entre Mansle et Montignac-sur-Charente. D'Angoulême à Saintes, le lit fluvial s'élargit et s'étire vers l'ouest avant de prendre une direction septentrionale au niveau de Saintes jusqu'à Saint-Savinien. La Charente termine son parcours à altitude marine dans une direction sud-est nord-ouest qui la conduit à l'océan. Par le fleuve, l'océan est à 56 lieues et demie de Taizé-Aizie contre 9 lieues trois quarts à partir de Saint-Savinien. Le lien avec l'océan se faisant par l'arsenal de Rochefort, en secteur navigable, Montignac, tête de navigation en amont sur la Charente, se trouve à 34 lieues trois quarts du port-arsenal, Angoulême à 29 lieues et demie du port, Jarnac 20 lieues et demie, Cognac 17 lieues et demie et Saintes 10 lieues. Saint-Savinien n'en est qu'à 5 lieues trois quarts.

Localité fluviale	Distance fluviale à l'océan	
	en km	en lieues
Saint-Nazaire-sur-Charente	0	0
Rochefort	19	4
Charente	25	5.25
Saint-Savinien	47	9.75
Saintes	68	14
Merpins	96	20
Cognac	103	21.5
Jarnac	118	24.5
Châteauneuf	136	28.25
Angoulême	162	33.5
Montignac	187	38.75
Taizé-Aizie	273	56,5
Civray	296	61,3
Chéronnac	365	75,5

Tableau 14 : distance fluviale (en km, en lieues) à l'océan de 14 localités riveraines du fleuve Charente.

En considérant le secteur navigable entre l'estuaire et Montignac-Charente, limite de la navigation en Angoumois à l'aube du règne de Louis XIV, le voisinage de l'océan couvrirait alors dans sa définition fluviale 51,2% du cours du fleuve. Au début du règne de François 1^{er}, la part navigable du fleuve atteignait 37,2%, la navigation commerciale en amont de Châteauneuf atteignant Angoulême après la guerre de Cent-Ans. En voulant étendre la navigation jusqu'à Civray dès la fin du XVII^e siècle, la Couronne souhaite approfondir l'influence de l'océan dans l'arrière-pays pour couvrir 81,1% du cours fluvial. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois oppose en aval et en amont d'Angoulême deux configurations

fluviales. Entre Saint-Savinien et Angoulême, le cours du fleuve évolue dans des méandres libres, tandis qu'à partir de Châteauneuf, l'encaissement des méandres est plus prononcé, s'accroissant en amont d'Angoulême, jusqu'à la source. D'où un contraste de reliefs et de paysages dans l'environnement de la vallée fluviale, plus étroite, creusée et serrée en amont d'Angoulême, plus ouverte, large et libre en aval. Entre la source et l'estuaire, l'altitude du lit fluvial tombe au niveau marin à Saint-Nazaire-sur-Charente après un dénivelé de 292 m depuis Chéronnac. La pente du fleuve est plus importante entre la source et Civray (0.27%) qu'en aval où elle se fait plus douce (entre 0.09 et 0.01%) jusqu'à Saintes puis Saint-Savinien, et nulle jusqu'à l'embouchure. L'altitude du lit passe de 292 m à Chéronnac à 109 m à Civray, où commence le fond plat du fleuve. Entre Taizé-Aizie et Angoulême, elle tombe de 90 à 30 m ; entre Cognac et Saint-Savinien, de 15 à 2.5 m. Entre Taizé-Aizie et Angoulême, le dénivelé est de 60 m, le double de celui entre Angoulême et l'estuaire. L'étirement en latitude du fleuve est plus important en amont d'Angoulême (0.50 degré décimal) qu'en aval (0.38). Dans ce secteur, l'importance des courbes de méandres allonge le cours fluvial : entre les sources de la Charente et le port de l'Houmeau, le fleuve coule sur 203 km (dont 111 km en Angoumois) pour une distance à vol d'oiseau de 48 km. L'étirement en longitude est en revanche plus important en aval d'Angoulême (1.24 degré décimal) qu'en amont (0.64) : le fleuve ruisselle sur 162 km jusqu'à l'estuaire dans des méandres libres et un lit plus large. Cette dualité du profil de la vallée de la Charente explique ce seuil de navigabilité du fleuve qui atteint ses limites en amont d'Angoulême, au niveau de Montignac-Charente.

	étirement		dénivelé	distance	
	latitudinal	longitudinal		à vol d'oiseau	métrique
	(DD)	(DD)		(km)	(km)
entre la source et l'estuaire	0,55	1,84	286	145	365
<i>en aval d'Angoulême</i>					
entre l'estuaire et Angoulême	0,38	1,24	30	102	162
entre Rochefort et Angoulême	0,34	1,12	30	93	143
entre Saint-Savinien et Angoulême	0,28	0,84	27,5	70	115
<i>en amont d'Angoulême</i>					
entre Angoulême et Chéronnac (source)	0,50	0,64	262	48	203
entre Angoulême et Taizé-Aizie	0,41	0,11	60	46	111
entre Angoulême et Civray	0,50	0,17	79	55	129

Tableau 15 : caractéristiques topologiques et topographiques de la vallée de la Charente.

La Charente structure l'arrière-pays. Cette dimension structurante se retrouve dans les définitions de dictionnaires d'hydrographie et les cartes géographiques réalisées à l'époque moderne. Elle conditionne d'une part une perception du fleuve par les savants et d'autre part une représentation, qui s'affine entre la fin du XVI^e siècle et la fin du XVIII^e siècle, d'un cours d'eau dont on précise le profil, l'étendue et le circuit. La perception du cours d'eau mêle alors les usages lexicaux : la Charente est désignée tantôt par le terme fleuve, tantôt par le terme rivière. L'article « Charente » du tome 3 de *l'Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers* publié en 1753 indique : « CHARENTE (LA), Géog. Rivière de France qui prend sa source dans le Limosin, & se jette dans l'Océan, vis-à-vis l'île d'Oléron¹⁶ ». François Vigier de La Pile la qualifie également de rivière dans son *Histoire de l'Angoumois* publié en 1756¹⁷. Dans le *Dictionnaire hydrographique de la France* paru en 1787 de Maurille-Antoine Moithey, l'article « Charente » définit le cours d'eau comme une « rivière navigable, dont le cours sinueux est de 80 lieues (...) ; elle prend sa source aux confins de l'Angoumois (...) et se perd ensuite dans l'océan, vis-à-vis l'Isle d'Oléron¹⁸ » et conclut : « C'est un des six petits fleuves du royaume¹⁹ ». L'article 4 de la seconde partie de son dictionnaire, intitulée *Division hydrographique de la France*, détaille le parcours du cours d'eau désormais appelé fleuve : « Ce fleuve arrose à droite depuis sa source jusqu'à son embouchure dans l'Océan les villes de ...²⁰ ». Un regard sur la production cartographique représentant la Charente laisse entrevoir un usage lexical différent à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle dans la cartographie. La petite carte du Poitou d'Abraham Ortelius²¹ réalisée en 1577 donne une vision simplifiée du cours de la Charente : en amont d'Angoulême, le cours d'eau est nommé « Charente flu. ». Dans la même décennie, certainement inspiré par l'esquisse d'Ortelius, Jean Matal dit Metellius²², dresse une carte du Poitou où le cours du fleuve est plus précis. La désignation « Charente flu. » s'étend sur les méandres entre Tonnay-Charente et Cognac. Pierre Rogier, en 1579²³, dans une troisième carte du Poitou utilise la même

¹⁶ Article « CHARENTE (LA), Géog. », dans DIDEROT Denis, LE ROND D'ALEMBERT Jean (dir.), *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, vol. III, Paris, 1753, p. 197b.

¹⁷ MICHON Jean-Hippolyte (éd.), *Histoire de l'Angoumois*, Marseille, Laffitte Reprints, 1976 (1846).

¹⁸ MOITHEY Maurille-Antoine, *Dictionnaire hydrographique de la France ou nomenclature des fleuves, rivières, ruisseaux et canaux ; le lieu où ils prennent leurs sources, leurs embouchures et confluent, leur étendue eû égard à leurs sinuosités, leur commerce flottable ou navigable avec les villes qu'ils arrosent, suivie d'une division hydrographique de ce royaume et d'une description de ses ports &c., enrichie d'une carte de la France relative à l'objet*, Paris, Chez l'auteur, 1787, p. 37.

¹⁹ *Ibid.*, p. 38.

²⁰ *Ibid.*, p. 176.

²¹ ORTELIUS Abraham, « Poitou », GAUDILLAT Alain, AUGUSTIN Jean-Marie, *Cartes anciennes du Poitou et des Charentes. Naissance d'une région*, La Crèche, Geste, 2011, p. 55.

²² *Ibid.*, p. 57.

²³ *Ibid.*, p. 59.

appellation. Les affluents de la Charente sont qualifiés de la même manière : « Tardoveri flu. » pour la Tardoire au niveau de Mansle, « Boutonne fl. » au niveau de Tonny-Charente. Vers 1590, Gerhard Mercator²⁴, représentant le Poitou, suit la tradition d'appellation « Charente fl. ». Le cours du fleuve et les confluences présentent un profil erroné, notamment le cours de la Touvre désignée « Toure flu. ». Au début du XVII^e siècle, Petrus Bertius²⁵ représente les fleuves dont le cours est augmenté d'un aplat bleu aquarellé pour les distinguer des affluents, plus modestes : entre Soubise et Saintes, mention est inscrite de « Charete flu. ». Dans les années 1620, les cartographes Johann Le Clerc et Jérôme Bachot inscrivent sur leurs cartes représentant le pays d'Aunis ville et gouvernement de La Rochelle²⁶, « La Charente fleuve », mention que l'on retrouve sur une carte du pays de Saintonge dans le *Théâtre géographique du royaume de France*²⁷ publié en 1632. Pourtant, les notices précédant les cartes mentionnent la Saintonge comme un pays « arrosé des rivières de Charante & de Boutonne²⁸ ». Si en 1635, Apud Guiljelmum Blaeu²⁹ établit une carte de la Saintonge et de l'Angoumois où la Charente est encore qualifiée de fleuve, les cartes de Nicolas Sanson d'Abbeville pour le Centre-Ouest Atlantique réalisées vers 1650 présentent une double appellation : sur les deux cartes intitulées *La Saintonge vers le Midy avecq le Brouageais, Terre d'Arvert, &c*³⁰, et *La Saintonge uers le Septentrion avec le Pays d'Aulnis et les Isles de Ré et d'Oléron*³¹, trois mentions coexistent selon les secteurs : « La Charente R. », à partir de l'estuaire, « Charente flu. » à partir de Saint-Savinien ou de Cognac, « Charente Riv. » à partir de Saintes. La seconde moitié du XVII^e siècle juxtapose les deux appellations : si les cartes marines produites à l'étranger prolongent la désignation de la Charente en fleuve comme l'atteste par exemple la *Carte Marine des environs de l'Isle d'Oléron à l'usage des armées du roy de la Grande-Bretagne*³², les cartes produites dans le royaume privilégient désormais l'étiquette de rivière inscrite sur les méandres des cartes provinciales et des cartes hydrographiques à l'échelle du royaume³³ jusqu'au début du

²⁴ *Ibid.*, p. 63.

²⁵ *Ibid.*, p. 71.

²⁶ *Ibid.*, p. 90-93.

²⁷ BNF, Bib. Arsenal, FOL-H-226, Théâtre géographique du royaume de France. Contenant les cartes & descriptions particulières des provinces d'iceluy. Œuvre nouvellement mise en lumières. Avec une table, où sont les noms de toutes les cartes de chacune desdites provinces, Paris, Chez la Veuve Jean Le Clerc, 1632, cartes n°30 (Carte du Pais d'Aunis Ville et Gowerne de La Rochelle) et n°31 (Carte du Pais de Xaintonge).

²⁸ *Ibid.*, « Description du Pays et Comté de Xaintonge ».

²⁹ BNF, CP, CPL GE DD-2987 (594), « Xaintonge et Angoumois », par Apud Guiljelmum Blaeu, Amsterdam, 1635.

³⁰ GAUDILLAT Alain, AUGUSTIN Jean-Marie, *op. cit.*, p. 96-97.

³¹ *Ibid.*, p. 94-95.

³² *Ibid.*, p. 104-105.

³³ BNF, CP, GE DD-2987 (708), Carte des rivières de la France curieusement recherchée, par Nicolas Sanson, Paris, Chez Melchior Tavernier, 1641 ; BNF, CP, GE C-262, Rivières de France pour servir à la navigation intérieure et principalement à la jonction par eau du Berry avec les autres provinces, par Georges-Louis Le Rouge,

XIX^e siècle. Cette désignation perdure jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Jean-Baptiste Nolin, en 1688, l'utilise dans sa carte de la généralité de La Rochelle³⁴. En 1704, une carte anonyme de l'embouchure de la Charente³⁵ utilise plutôt l'expression « Rivière de Charente », à rapprocher du maillage administratif de la Marine avec le département de la rivière de Charente récemment délimité. Dix ans plus tard, la *Carte du Bourdelais, du Périgord et des provinces voisines* de Guillaume Delisle³⁶ désigne les fleuves et leurs affluents par l'appellation rivière : on trouve donc « Charente R. », comme plus tard sur les cartes de la généralité de La Rochelle par Alexis-Hubert Jaillot de 1722³⁷, corrigées en 1732³⁸ et 1782³⁹, sur la feuille n°69 d'Angoulême de la carte dite de Cassini de 1772-1777⁴⁰ et finalement sur la carte de la généralité de Limoges de 1781 établie par Pierre Cornuau et Louis Capitaine⁴¹. Parallèlement s'amorce une neutralisation du qualificatif sur le cours fluvial : seul le nom du cours d'eau apparaît sur les méandres. Entre 1781 et 1795, les cartes hydrographiques d'Émiland-Marie Gauthey⁴² et Jean-Louis Dupain-Triel⁴³ ne citent que le nom du cours d'eau : « Charente » ou « La Charente ». Finalement, l'exemple cartographique du cours d'eau charentais illustre le passage d'une vision hiérarchisée que supposait une lecture en fleuve / rivières (équivalentes aux affluents) que l'on trouvait sur les cartes des XVI^e et XVII^e siècles, à une lecture uniformisée en rivières où le seul critère de distinction réside dans la fonctionnalité : la navigabilité et la flottabilité d'une rivière priment désormais dans la perception du réseau hydrographique à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle. Dans ce contexte, l'arrière-pays fluvial entre Saint-Savinien et Taizé-Aizie donne à voir une gamme de trois configurations : une navigabilité d'influence maritime jusqu'à

Paris, s.n., 1780 ; BNF, CP, GE D-13619, Carte de France, comprenant le cours des rivières, par Beaublé fils, Paris, Chez Beaublé, 1817.

³⁴ GAUDILLAT Alain, AUGUSTIN Jean-Marie, *op. cit.*, p. 106-107.

³⁵ *Ibid.*, p. 114.

³⁶ BNF, CP, CPL GE DD-2987 (665I), Carte du Bourdelais du Périgord et des provinces voisines, par Guillaume Delisle, Paris, Chez l'auteur, 1714.

³⁷ BNF, CP, CPL GE DD-2987 (744 B), Généralité de La Rochelle, par Alexis-Hubert Jaillot et Jean-Baptiste Delahaye, Paris, Chez l'auteur, 1722.

³⁸ GAUDILLAT Alain, AUGUSTIN Jean-Marie, *op. cit.*, p. 128.

³⁹ *Ibid.*, p. 131.

⁴⁰ BNF, CP, GE FF-18595 (69), Carte générale de la France, par Louis Capitaine, Louis-René Luce, sous la direction de César-François Cassini de Thury, 1772-1777, n°069, feuille 117, Angoulême.

⁴¹ BNF, CP, GE C-2408, Carte de la généralité de Limoges levée géométriquement, par Pierre Cornuau et Louis Capitaine, s.n., s.n., 1781.

⁴² BNF, CP, GE C-6325, Carte des chaînes de montagnes de la France, de ses principales rivières, et des principaux canaux de navigation faits ou à faire dans ce royaume (...), par Émiland-Marie Gauthey et François Pourcher, Dijon, s.n., 1782.

⁴³ BNF, CP, GE C-6324, Carte générale des fleuves, des rivières (...) de la France, avec les canaux actuellement construits, par Jean-Louis Dupain-Triel, Paris, s.n., 1781 ; BNF, CP, GE C-11330, Tableau géographique de la navigation intérieure du territoire républicain français offrant le cours soit de ses fleuves, rivières et ruisseaux ; soit de ses canaux, tant exécutés que projetés, dans ses 86 départements, par Jean-Louis Dupain-Triel, s.n., s.n., 1795.

Saintes, une navigabilité strictement fluviale jusqu'à Angoulême, une flottabilité jusqu'aux confins de l'Angoumois. L'*Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, illustre cette perception en regroupant dans un article de monsieur le Chevalier de Jaucourt les termes fleuve et rivière, jugés synonymes :

« FLEUVE, RIVIÈRE, synonym. Voilà deux synonymes sur la différence desquelles on n'est pas encore convenu, si jamais on peut en convenir ; car si l'on prétendoit tirer cette différence de la quantité d'eaux qui coulent dans un même lit, on pourrait répondre qu'il y a d'assez petites *rivières* auxquelles on a conservé dans les ouvrages en prose le nom de *fleuve* que les poètes leur ont donné (...). Tout ce qu'on peut dire d'après l'usage, c'est, 1°. que *fleuve* ne s'emploie que pour les grandes rivières ; 2°. que le mot *rivière* n'est pas noble en poésie ; 3°. que quand on parle d'une *rivière* de l'antiquité, on se sert du mot fleuve, de sorte qu'on dit le *fleuve* Araxe, le fleuve Indus, le *fleuve* du Gange ; 4°. que le nom de rivière se donne tant aux grandes qu'aux petites, puisqu'on dit également la *rivière* de Loire, & la *rivière* des Gobelins qui n'est qu'un ruisseau. »⁴⁴

Si les deux termes sont synonymes, la Charente est considérée comme un grand fleuve dans l'article d'hydrographie globale de la page suivante, « FLEUVE, s. m. (Phys. & Géogr.) », signé par D'Alembert, inspiré de la *Cyclopaedia* de Chambers et de l'*Histoire naturelle* de Buffon⁴⁵ : « tous les autres grands fleuves comme la Loire, la Charente, la Garonne & même la Seine, ont leur direction d'orient en occident⁴⁶ ». Cependant, cette dimension fluviale de la Charente mérite une nuance qui dépasse la poésie d'un François de Belleforest⁴⁷ dans l'ode qu'il compose en l'honneur du pays d'André Thévet où la Charente est un beau fleuve aux eaux abondantes : « Ô Charranat qui as produit / Un fleuve que la Canicule / Par son ardeur l'esté ne brûle / Et qui aux yeus des Nymphes duit. ». L'approche de la définition fonctionnelle que donne ce second article du fleuve invite à considérer le fleuve Charente comme un fleuve-rivière parmi les 430 fleuves de l'Ancien Continent qui « tombent immédiatement dans l'Océan⁴⁸ ». Jean d'Alembert définit le fleuve comme un « amas considérable d'eau qui partant

⁴⁴ Article « FLEUVE, RIVIÈRE, synonym. », dans DIDEROT Denis, LE ROND D'ALEMBERT Jean (dir.), *op. cit.*, vol. VI, Paris, 1756, p. 867b.

⁴⁵ GUILBAUD Alexis, « L'article Fleuve de D'Alembert : de sa manufacture à l'application des mathématiques au mouvement des rivières », *Recueil d'études sur l'Encyclopédie des Lumières*, 2013, p. 153-179. URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00923747>

⁴⁶ Article « FLEUVE, s. m. (Phys. & Géogr.) », dans DIDEROT Denis, LE ROND D'ALEMBERT Jean (dir.), *op. cit.*, vol. VI, Paris, 1756, p. 868a.

⁴⁷ THÉVET André, *Cosmographie de Levant, revue & augmentée de plusieurs figures*, Lyon, Ian de Tovrnes & Guil. Gazeav, 1556, p. 7-11.

⁴⁸ Article « FLEUVE, s. m. (Phys. & Géogr.) », dans DIDEROT Denis, LE ROND D'ALEMBERT Jean (dir.), *op. cit.*, vol. VI, Paris, 1756, p. 868a.

de quelque source coule dans un lit vaste et profond pour aller ordinairement se jeter dans la mer⁴⁹ ». En déclinant une triple étymologie latine, il associe la caractéristique du cours fluvial à un degré de navigabilité :

« Si une eau courante n'est pas assez forte pour porter de petits bateaux, on l'appelle en latin *rivus*, en français ordinairement ruisseau ; si elle est assez forte pour porter bateau, on l'appelle *rivière*, en latin *amnis* ; enfin si elle peut porter de grands bateaux, on l'appelle en latin *flumen*, en français *fleuve*. La différence de ces dénominations n'est, comme l'on voit, que du plus au moins. Quelques auteurs prétendent que l'on ne doit donner le nom de *fleuves* qu'aux rivières qui se déchargent immédiatement dans la mer ; & en effet l'usage semble avoir généralement établi cette dénomination. D'autres, mais en plus petit nombre, prétendent qu'il n'y a de vrais *fleuves* que ceux qui ont le même nom depuis leur source jusqu'à leur embouchure. Voy. l'article précéd. »⁵⁰.

La différence de configuration fluviale entre l'amont et l'aval d'Angoulême plaide pour une définition hybride de la nature de ce cours d'eau entre Loire et Garonne. François Vigier de La Pile évoque un flottage des bois du Limousin en amont de l'Houmeau sur le cours de la Charente, possiblement à partir du secteur entre Civray et Verteuil-sur-Charente, parallèlement aux premiers travaux entrepris avant 1756 pour tenter d'étendre la navigation au-delà d'Angoulême⁵¹. Ce secteur fluvial serait alors l'équivalent du *rivus* ou ruisseau défini par D'Alembert. Il correspond au cours très méandré et anastomosé du lit de la Charente où la pente est plus forte qu'en aval du port de l'Houmeau. C'est également le cours à apprivoiser pour étendre la navigation vers l'amont. Entre Angoulême et le cours sous influence maritime, entre Saintes et Saint-Savinien, la Charente porte bateaux et s'apparente alors à l'*amnis* ou rivière. Ce cœur fluvial, d'une pente plus modeste, d'un lit plus large, ponctué de villes et de villages, est densément concerné par les échanges avec le littoral : aux vins et sels dès le Moyen-Âge s'ajoutent les eaux-de-vie, les papiers et les bois à l'époque moderne. De La Pile rappelle à ce titre des travaux de navigation dans le premier chapitre de l'*Histoire de l'Angoumois* :

« Cette rivière a été rendue navigable jusqu'au Gond, paroisse de L'Houmeau faubourg d'Angoulême, en conséquence des lettres patentes de Marguerite, comtesse d'Angoulême, comme ayant le bail et gouvernement de Charles de Valois d'Orléans,

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ MICHON Jean-Hippolyte (éd.), *op. cit.*, Chapitre 1, p. 3.

comte d'Angoulême, de l'année 1472 ; elle ne l'était auparavant que jusqu'à Châteauneuf »⁵².

De Saint-Savinien à l'estuaire, la Charente pourrait être étiquetée *flumen* par un cours d'eau plus large, à niveau quasi-marin, et surtout une plus forte liaison maritime de ce proche arrière-pays : à Saint-Savinien sont construits des navires hauturiers dès le XVI^e siècle pour la pêche morutière⁵³, des barques et des chaloupes associées au cabotage sur les côtes du royaume et d'Europe (jusqu'en Espagne) et même un navire de tonnage certes modeste mais destiné à une campagne de traite en 1787⁵⁴. En définitive, la confrontation des lectures savantes, mises en définitions, illustrées en cartes, du cours fluvial charentais entre la fin du XVI^e siècle et la fin du XVIII^e siècle, met en évidence combien le terme de rivière a tendu à rassembler la diversité des aspects du cours fluvial, fleuve et affluents ensemble, de l'amont à l'aval, pour centrer sa définition sur l'étendue du champ hydrographique exploitable, c'est-à-dire apte à la navigation. Le terme de rivière semble s'être maritimisé à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle et, dans le cas de la Charente, l'extension de la figure de la rivière en amont du secteur navigable fait du lexique de la rivière l'observatoire d'une volonté d'approfondir l'intégration des terres de l'intérieur à l'océan.

2. Traverser l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : grandes routes, routes et chemins de traverse vers la mer et l'océan.

La trame fluviale de l'arrière-pays est connectée aux trames routières et urbaines. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est un espace principalement traversé du nord au sud. Dans le *Guide des Chemins de France* de Charles Estienne, paru en 1552⁵⁵, les principaux itinéraires desservant la Saintonge et l'Angoumois appartiennent à ceux du duché de Guyenne, une province dont les chemins en font un carrefour du royaume : « ces chemins sont des plus notables de France, pour toutes commoditez de mer, terre et pays limitrophes que l'on scaurait soubhaiter »⁵⁶. Les principaux itinéraires partent de Poitiers : Poitiers-Saintes-Blaye-Bordeaux, Poitiers-Aigre-Sonneville-Cognac, Poitiers-Niort-La Rochelle, Poitiers-Ruffec-Angoulême-

⁵² *Ibid.*

⁵³ GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge. Le début des Temps modernes, (1480-1610)*, tome III, La Crèche, Geste éditions, 2005, p. 111.

⁵⁴ JULLIEN Benoît, « Une expédition négrière à la fin du XVIII^e siècle : la Reine de Podor (première partie) », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, Tome XXXVI, 2010, p. 103-116.

⁵⁵ ESTIENNE Charles, *Le guide des chemins de France*, Paris, C. Estienne, 1552.
URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k87080832?rk=42918;4>

⁵⁶ *Ibid.*, p. 197.

Châteauneuf et Angoulême-Confolens et Angoulême-La Rochefoucauld⁵⁷. Les routes notables pour accéder à Limoges partent d'Orléans, Poitiers ou Guéret, aucunement d'une grande ville de l'ouest comme La Rochelle : « Les chemins de ce pays, sont fréquentez pour le bestail & draperie, principalement à cause des bons pasturages des vallees & montaignes d'iceluy »⁵⁸. Il n'y a donc pas d'itinéraire routier notable entre Angoulême et Limoges d'une part, entre Angoulême et la mer d'autre part. La *Carte géographique des postes qui traversent la France* dressée par Nicolas Sanson en 1632, corrigée et augmentée en 1690⁵⁹, illustre l'orientation nord-sud de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à travers les circuits postaux : l'Angoumois et la Saintonge sont traversés par la grande route des postes Paris-Saint-Jean-de-Luz : à partir de Poitiers, puis Sansay, un itinéraire postal conduit vers le sud-ouest à La Rochelle d'un côté, Tonnay-Charente, Soubise et Brouage⁶⁰ de l'autre ; tandis qu'un second itinéraire vers le sud, pour Bordeaux, fait étape dans 15 localités d'Angoumois et de Saintonge (Villefagnan, Fonds des Marais, Aigre, Gourville, Saint-Cybardeaux, Villars-Marange, Châteauneuf, Nonaville, Barbezieux, Reignac, Chevanceau, La Grôle, Montlieu, Cherczac et Pierrebrune) sur les 26 séparant la poste poitevine de son aval bordelaise à la fin du XVII^e siècle. Le quadrilatère formé par les villes de La Rochelle, Poitiers, Limoges et Bordeaux, carrefours postaux périphériques à l'arrière-pays, laisse transparaitre une absence de liaison postale Est-Ouest directe entre Limoges, reliée à Lyon par Clermont, et le port de La Rochelle. Le constat est le même sur la *Nouvelle carte des Postes de France* de Louis-Henri Bourbon et Jean-Bernard-Hyacinthe Jaillot de 1738⁶¹. La *Carte des bureaux de postes établis sur les différentes routes de France*⁶² de 1741 permet une lecture plus fine de la hiérarchie des circuits postaux : les itinéraires principaux de poste, à la desserte hebdomadaire, figurés en rouge, atteignent Paris, La Rochelle et Bordeaux, à partir de Poitiers, tandis que Limoges dépend d'un circuit passant par Orléans. Le service du courrier livré à cheval par les savates, confiés à des entrepreneurs, figuré en bleu, permet des dessertes localisées : la ligne postale entre La Rochelle et Bordeaux, par Rochefort, Saintes, Pons, Jonzac et Montendre ; ou encore l'étoile de quatre localités centrées sur Angoulême, à savoir La Rochefoucauld, Mareuil en Périgord, La Vallette

⁵⁷ *Ibid.*, p. 197-207.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 182.

⁵⁹ BNF, CP, GED DD-2987 (702), *Carte géographique des Postes qui traversent la France*, par Nicolas Sanson, Paris, Melchior Tavernier, 1632. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8593231z/> ; CP, GE D-13428, *Les postes qui traversent la France, corrigées et augmentées suivant les derniers établissements par les Srs Sanson*, Paris, Chez l'auteur, 1690. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8491738q/>

⁶⁰ BLIER Gérard, *Histoire des transports en Charente-Maritime*, Paris, Le Croît Vif, 2003, p. 68.

⁶¹ BNF, CP, GE BB 565 (7, 34), *Nouvelle carte des Postes de France*, par Bernard-Jean-Hyacinthe Jaillot et Louis-Henri de Bourbon, Paris, Chez le Sr. Jaillot, 1726-1738. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5971744g>

⁶² BNF, CP, GE CC-1569 (RES), *Cartes des bureaux des postes établis sur les différentes routes du royaume de France*, s.n., s.n., 1741. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53136438t>

et Saint-Cybardeaux, cette dernière reliant Angoulême à la route principale du courrier. Entre Saint-Cybardeaux et Saint-Savinien, un service postal piéton, figuré par une ligne jaune, transite par la vallée de la Charente : Cognac, Saintes, Taillebourg et Saint-Savinien et joint une liaison en savate pour Rochefort. À l'Est d'Angoulême, s'il n'y a pas d'itinéraire postal avec Limoges, la capitale du Limousin dessert le Confolentais par un chemin postal parcouru à pied par Saint-Junien, Chabanais et Confolens. La comparaison de la *Carte du royaume de France où sont tracées exactement les routes des postes*⁶³ de Robert de Vaugondy de 1758, avec la *Carte géométrique des routes de postes du royaume*⁶⁴ de 1788 décrit deux nouveautés dans les itinéraires postaux de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : Limoges est liée aux ports de La Rochelle et Rochefort par Angoulême, Cognac et Saintes. Sur cet axe, un triangle postal entre La Rochefoucauld, Mansle et Angoulême illustre la dimension stratégique que revêt le déplacement de la route des postes, pensé dès 1717⁶⁵, en faveur de la ville d'Angoulême après 1758⁶⁶. Le tronçon de la route des postes entre Chaunay et Barbezieux par Saint-Cybardeaux et Châteauneuf a été délaissé au profit d'une requalification vers l'Est par l'itinéraire Ruffec, Mansle, Angoulême Rouillet et Barbezieux. Ces nouveautés appellent deux remarques. Elles participent d'une recherche du désenclavement du Centre et du Sud-Ouest : Patrick Marchand estime qu'à partir de 1750 des services de messagerie de traverse sont mis en place comme celui entre Limoges et Lyon ou entre Limoges et Bordeaux⁶⁷. La seconde moitié du XVIII^e siècle, entre 1758 et 1783, est également celle d'une densification du réseau postal⁶⁸ où sont valorisés les centres secondaires et les relations de réseaux⁶⁹ qu'ils peuvent établir avec leur environnement géographique proche comme dans le cas de la relation entre Limoges, Angoulême, Rochefort et La Rochelle désormais liés par un itinéraire postal.

Trois principales routes structurent donc les circulations dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : Poitiers-Bordeaux par Saintes ; Poitiers-Bordeaux par Châteauneuf

⁶³ BNF, CP, GE C-1270, *Carte du royaume où sont tracées exactement les routes des postes*, par le Sr Robert, s.n., s.n., 1758. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53025242v> .

⁶⁴ BNF, CP, GE D-15621, *Carte géométrique des routes de postes du royaume*, par Joseph-Dominique Seguin et Claude Roy, Paris, s.n., 1788. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8493466m> .

⁶⁵ GERVAIS Jean, « Mémoire sur l'Angoumois par Jean Gervais, lieutenant criminel au présidial d'Angoulême », BABINET DE RENCOGNE Gustave (éd.), *Documents historiques sur l'Angoumois (deuxième partie)*, Paris, Aubry, 1864, p. 236.

⁶⁶ DUBOURG-NOVES Pierre (dir.), *Histoire d'Angoulême et de ses alentours*, Toulouse, Privat, 1989, p. 194.

⁶⁷ MARCHAND Patrick, *Le Maître de Poste et le messenger. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006, p. 82.

⁶⁸ BRETAGNOLLE Anne, GIRAUD Timothée, VERDIER Nicolas, « Modéliser l'efficacité d'un réseau. Le cas de la Poste aux chevaux dans la France pré-industrielle (1632-1833), *L'Espace géographique*, n°39, 2010/2, p. 120-121.

⁶⁹ VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, n°68, 2007/2, p. 7-21.

puis par Angoulême ; dans le prolongement de Lyon, Limoges-La Rochelle, par Angoulême et Saintes. La liaison Ouest-Est s'appuie sur l'héritage de la voie romaine reliant *Mediolanum Santonum* (Saintes) et *Lugdunum* (Lyon) par *Augustoritum* (Limoges)⁷⁰.

Durant la première moitié du XVIII^e siècle, la circulation des voyageurs emprunte surtout la route du carrosse de Paris à l'Espagne par Poitiers, Saintes, Blaye et Bordeaux. Le *Nouveau Voyage de France* de Claude-Marin Saugrain publié en 1720⁷¹ détaille la route du carrosse de Paris à Bordeaux par petites journées⁷² : quittant Paris tous les mardis à 11h, le carrosse arrive une dizaine de jours plus tard, le vendredi, en Saintonge. Il couche à l'auberge « Saint-Louis » d'Écoyeux le vendredi soir, dîne à Saintes à « La Cloche » le samedi midi, s'arrête pour une nuit à l'auberge « Saint-Martin » de Pons le soir. Le lendemain, il dîne à « La Fontaine » de Petit Niort le midi avant de poursuivre son itinéraire vers le terminus, Blaye, atteinte le lundi soir, après une nuit passée à Étauliers⁷³. Les voitures de Bordeaux à Paris partent tous les samedis à midi : par Blaye, pour 60 francs la place, et 5 sous par livre pour le port des hardes, paquets et ballots, on se rend à Paris en empruntant le même itinéraire. La XV^e feuille du guide de Michel-Claude Sidoine, *L'Indicateur fidèle ou Guide des voyageurs*⁷⁴, publié en 1767, décrit deux routes : la route du carrosse de Bordeaux entre Poitiers et Blaye par Saint-Jean-d'Angély et Saintes, et la récente « route de la diligence à Paris » reliant Blaye à Poitiers par Montlieu, Barbezieux, Angoulême, Mansle et Ruffec. Ce guide décrit également les étapes de deux routes reliant La Rochelle à Limoges : la première par Saint-Jean-d'Angély, Cognac Angoulême, La Rochefoucauld et Rochechouart, la seconde par Rochefort, Tonnay-Charente, Saintes et Cognac. Quoique destinée aux voyageurs, la représentation du réseau routier en 1767 met plus en exergue des carrefours routiers dans l'arrière-pays que sur les cartes des postes contemporaines : à l'Est d'Angoulême, Limoges, Confolens, Rochechouart, La Rochefoucauld, Montbron ; à l'Ouest, Cognac, Saintes, Saint-Jean-d'Angély. Au sud d'une ligne Saintes-Angoulême, les carrefours routiers sont plus nombreux : Pons et Mirambeau en direction de Blaye, Châteauneuf et Barbezieux sur la route de Bordeaux ; qu'au nord de cette

⁷⁰ BLIER Gérard, *Histoire des transports en Charente-Maritime*, Paris, Le Croît Vif, 2005, p. 18-19.

⁷¹ SAUGRAIN Claude-Marain, *Nouveau Voyage de France, géographique, historique et curieux, disposé par différentes routes, à l'usage des étrangers et des François, contenant une exacte explication de tout ce qu'il y a de singulier et de rare à voir dans ce royaume, avec les adresses pour trouver facilement les routes, les voitures et autres utilitez nécessaires aux voyageurs*, Paris, Saugrain l'Aîné, 1720. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k102210p?rk=21459;2>

⁷² MARCHAND Patrick, *op. cit.*, p. 25.

⁷³ *Ibid.*, p. 238.

⁷⁴ BNF, Arsenal, 4-H-221, MICHEL Claude-Sidoine, *L'Indicateur fidèle ou Guide des voyageurs, qui enseigne toutes les routes royales et particulières de la France*, Paris, s.n., 1767 (1765) : XV^e FEUILLE. Qui donne les Routes et Chemins de communications, compris entre les 4 grandes Routes de Paris à Nantes et Rennes, 2^e f^{le} de Toulouse et Bordeaux, 3^e f^{le}.

ligne, où seule Saint-Jean-d'Angély se distingue. Les guides-itinéraires confortent d'une part l'image d'un arrière-pays structuré sur des axes cardinaux nord-sud tout en mettant en évidence l'élargissement de la liaison du Limousin par Limoges avec les principales villes d'Angoumois, de Saintonge et d'Aunis à travers une route doublant la vallée de la Charente jusqu'aux ports de Rochefort et La Rochelle dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. L'approche du réseau routier suppose finalement le recours aux archives des Ponts et Chaussées des intendances des généralités de La Rochelle et Limoges. Une carte de l'intendance de La Rochelle de la première moitié du XVIII^e siècle, confrontée à un cahier relié recensant les travaux de Ponts et Chaussées à réaliser pour 1784 et 1785 sur les grandes routes, routes et chemins de la généralité de La Rochelle au titre des corvées⁷⁵ donne un aperçu : l'arrière-pays est traversé par trois grandes routes structurantes ou routes de première classe (La Rochelle-Angoulême par Rochefort et la vallée de la Charente, Paris-Bordeaux par Saint-Jean-d'Angély, Saintes et Pons, Paris-Bordeaux par Ruffec, Mansle et Angoulême), parcouru par sept routes ou routes de seconde classe et trois chemins ou routes de troisième classe. Deux axes déclassés, l'un liant La Rochelle à Angoulême, l'autre sur l'axe Paris-Bordeaux par Aigre et Châteauneuf, sont appelés « ancienne route ».



Figure 8: le réseau routier de la généralité de La Rochelle (première moitié du XVIII^e siècle), anonyme.

⁷⁵ ADC, 5C 2, Carte de la généralité de La Rochelle, première moitié du XVIII^e siècle ; ADC, 5C 17, Intendance de La Rochelle, Ponts et Chaussées, État des travaux à réaliser sur les chaussées de la généralité de La Rochelle, 1784.

Catégorie routière	Parcours	Orientation	Type	Étapes
Grande route	La Rochelle-Limoges	Nord-Ouest / Sud-Est	A	Rochefort, Charente, Saintes, Cognac, Jarnac, Hiersac, Angoulême
Grande route	Paris-Bordeaux	Nord-Sud	B	Saint-Jean-d'Angély, Saint-Hilaire-de-Villefranche, Saintes, Pons.
Grande route	Paris-Bordeaux	Nord / Sud-Ouest	B	Ruffec, Mansle, Angoulême, Barbezieux.
Route	La Rochelle-Angoulême	Nord-Ouest / Sud-Est	A	Surgères, Saint-Jean-d'Angély, Saint-Cybardeaux.
Route	Saint-Jean-d'Angély-Cognac	Nord-Ouest / Sud-Est	B	Saint-Hilaire-de-Villefranche, Burie, Cherves.
Route	Rochefort-Saint-Jean-d'Angély	Ouest / Est	A	Tonnay-Boutonne, Les Noulliers.
Route	Pons-Cognac	Sud-Ouest / Nord-Est	B	Pérignac, Louzac.
Route	Pons-Chalais	Nord-Ouest / Sud-Est	A	Archiac, Barbezieux.
Route	Paris-Libourne	Nord / Sud-Ouest	B	Ruffec, Mansle, Angoulême, Montmoreau, Chalais.
Route	La Rochelle-La Roche-Chalais	Nord-Ouest-Sud-Est	A	Saint-Martial (près Mirambeau), Montendre, Montguyon.
Chemin	Saintes-Saint-Savinien	Sud-Est / Nord-Ouest	B	Taillebourg.
Chemin	Archiac-Cognac	Sud / Nord	B	Saint-Fort-sur-Le-Né.
Chemin	Saint-Genis-Barbezieux	Ouest / Est	A	Jonzac.
Ancienne route	Paris-Bordeaux	Nord-Sud	B	Aigre, Saint-Cybardeaux, Châteauneuf.

Tableau 16: Profil du réseau routier de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1784-1785).

À la fin du XVIII^e siècle, l'orientation géographique nord-sud des axes routiers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois prédomine dans le maillage routier comme en atteste la supériorité des orientations Nord / Sud (type routier B) sur les axes de direction Est / Ouest (type routier A). La vallée de la Charente associe le fleuve à une route dite de première classe plus structurée dans la seconde moitié du XVIII^e siècle pour relier les terres de l'intérieur, jusqu'aux portes du Limousin, avec la façade maritime. À partir de Saintes, la liaison avec la « poussière portuaire de Saintonge »⁷⁶ s'effectue directement par le fleuve, relayé par Saint-Savinien, avec les ports de l'estuaire : Charente et Rochefort ; et ceux de la « gamme portuaire de la mer des Pertuis »⁷⁷ comme Marennes ou La Tremblade par un petit cabotage qui permet aussi d'atteindre La Rochelle et les côtes de l'île d'Oléron. Par la route, Saintes est un carrefour vers la mer déclinant une étoile routière desservant un éventail de destinations maritimes. Deux itinéraires conduisent à Rochefort puis La Rochelle, l'un par Saint-Porchaire, l'autre par Pont-L'Abbé. Par Saint-Jean-d'Angély, un second trajet conduit au grand port aunisien. Sur la rive

⁷⁶ 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. 79-97.

⁷⁷ *Ibid.*

droite de la Seudre, on atteint Marennes et Bourcefranc par Corme Royal et Saint-Sornin. Par Saujon, Royan est accessible au sud-ouest alors que vers le nord-ouest, la route conduit successivement à Chaillevette, Arvert et La Tremblade. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est caractérisé par une trame routière qui en fait une région traversée entre le Poitou et la Guyenne d'une part, entre le Limousin et la mer d'autre part. Les routes, le fleuve Charente et ses affluents navigables comme la Boutonne, en font un espace de circulation stratégique. À la fondation du port de Rochefort en 1666 qui crée une centralité nouvelle dans la gamme des ports d'estuaire et de mer du Centre-Ouest entre Bordeaux et La Rochelle s'ajoute, par la modification du tracé routier, la négociation d'une centralité à Angoulême qui ressort d'une lecture intégrante de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et du Limousin.

De 1741 à 1786, la cité d'Angoulême est au cœur des négociations routières entre les généralités de Limoges et de La Rochelle d'une part, et l'administration des Ponts et Chaussées d'autre part. Les lettres, mémoires et plans produits à l'appui illustrent la progressive construction du carrefour angoumois, du discours le légitimant et de la perception le représentant. Quatre moments participent de la mise en carrefour d'Angoulême au XVIII^e siècle. Le 26 juin 1741, l'intendant du Limousin, Louis-Urbain-Aubert de Tourny, écrit à son confrère de la généralité de La Rochelle, Charles-Amable-Honoré Barentin, pour justifier la modification du tracé de la grande route de Paris à Bordeaux par Angoulême.

« Angoulême est Monsieur, comme vous le savez une ville considérable. Sa situation à la tête de la navigation de la Charente la rend très propre au commerce. Elle avait besoin pour l'y augmenter que les chemins de communication avec les villes de Poitiers et Bordeaux entre lesquelles elle se trouve à peu près à égale distance fussent rendus praticables. J'en formai le dessein il y a trois ans avec d'autant plus d'envie de l'exécuter que je pensais que son utilité ne se bornerait pas à ce premier objet, mais qu'elle pourrait servir à la route de poste de Paris à Bordeaux en ce qu'elle serait plus courte que l'ancienne, qu'elle épargnerait la dépense de réparer cette ancienne, et qu'elle serait sur un terrain plus solide. C'est Monsieur, dans ces circonstances et après avoir beaucoup avancé que j'en ai fait la proposition au Conseil qui l'a agréé. »⁷⁸

Le 26 juillet suivant, dans une lettre qu'il adresse à l'intendant des finances d'Ormesson où il décrit les opinions en faveur ou en défaveur de sa politique routière, Tourny insiste sur le financement par la généralité de La Rochelle d'un pont à 9 arches sur la Charente à Mansle,

⁷⁸ AN, F14 154, Travaux Publics, Généralité de Limoges, Routes, pièce n°14 : Lettre de Tourny à Barentin, 26 juin 1741.

construit entre 1723 et 1726 pour un montant de 18 000 livres pour mieux justifier la valorisation de cet aménagement par le nouveau tracé routier.

« Je n’aurais d’autres objets que de procurer une communication aisée à la ville d’Angoulême avec celle de Poitiers et de Bordeaux, et que le bien de ma généralité, indépendamment de tout autre motif demandait mes soins pour cette communication. [...] Je n’aurais pas moins dû pour l’utilité du commerce de la ville d’Angoulême, de tout l’Angoumois et d’une moitié de Limousin, entreprendre, comme j’ai fait la réparation du chemin d’Angoulême à Poitiers d’un côté, et de celui d’Angoulême à Bordeaux d’autre côté, lesquels deux chemins forment la partie dont est question. J’ai de même travaillé au chemin d’Angoulême à La Rochelle ainsi qu’à ceux de Limoges à Angoulême, à Poitiers, à Clermont, à Moulins, à Lyon. [...] La ville d’Angoulême ne souffre-t-elle pas de ce que l’établissement n’a pas été fait de son côté par la seule raison qu’il n’y avait pas de pont à Mansle sur la Charente ? Ce pont ayant été construit il y a quinze à 18 ans avec une dépense d’environ 18 000 livres (il a neuf arches en pierre de taille) y a-t-il à balancer à donner de préférence sur Aigre et Châteauneuf ? La commodité de la poste et l’utilité qui la peut accompagner à une ville comme Angoulême qui a évêché, présidial, élection, maîtrise des eaux et forêt, juridiction consulaire, ville capitale d’une province considérable et que sa situation à la tête de la navigation de la Charente, rend propre au commerce de cinq ou six provinces du dedans du royaume. Tout ce que je dis par rapport à Angoulême est indépendant de l’intérêt de deux autres petites villes qui se trouvant sur la nouvelle route en profiteront Ruffec et Mansle, la dernière de la généralité de La Rochelle »⁷⁹.

L’intendant Tourny décrit les atouts topologiques de la ville d’Angoulême pour obtenir l’aval des Ponts et Chaussées et l’ordre de la Couronne⁸⁰ : cette ville de pouvoir, tête de navigation sur la Charente doit renforcer sa dimension de carrefour et d’interface terrestre en regardant vers Poitiers au nord, Bordeaux au sud, Limoges et Lyon à l’Est. L’intendant remercie l’ingénieur Daniel-Charles Trudaine de l’aval qu’il a pu donner à son argumentaire dans une lettre du 21 juin 1742 : « Je vous suis infiniment obligé de vos bonnes dispositions à me seconder pour perfectionner la communication d’Angoulême à Poitiers et à Bordeaux⁸¹ ». La cartographie routière de Trudaine, étalée dans le temps, donne à voir l’ancienne et la nouvelle

⁷⁹ *Ibid.*, Lettre de Tourny à d’Ormesson, 26 juillet 1741.

⁸⁰ LEPETIT Bernard, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988, p. 106.

⁸¹ AN, F14 154, Lettre de M. de Tourny, de Limoges, à M. de Trudaine, 22 juin 1742.

route : les planches 44 à 57 de l'*Atlas de la généralité de La Rochelle*⁸² décrivent la route entre Aigre et Chierzac, tandis que les planches 28 à 39 de celui de la généralité de Limoges⁸³ détaillent la portion de la nouvelle grande route entre Ruffec et Jurignac qui a entre autres remplacé le chemin d'Angoulême à Barbezieux. L'intendance du Limousin, en proposant la centralité angoumoisine, met en œuvre un regard vers l'Ouest appelé à s'amplifier au temps des intendances de La Millière et surtout de Turgot. Trois autres moments clefs renforcent la topologie du carrefour routier d'Angoulême à partir de 1776 dans le contexte d'extension de la navigation en amont de Montignac-sur-Charente. Le chemin entre Angoulême et Limoges, tracé sur la carte de la généralité de Limoges de Pierre Cornuau, est mis en chantier pour en faire une route qui comblerait le maillon manquant dans une liaison vers Rochefort et La Rochelle : en 1779 est établi un « devis des ouvrages à faire en terrassements et chaussées d'empierrement pour la construction d'une partie de la route de Lyon à La Rochelle »⁸⁴, entre Limoges et Angoulême sur 3209 toises ; le 10 mars 1783, les Ponts et Chaussées adressent à d'Aine, intendant de Limoges, un rapport sur les projets d'ouvrages à faire entre Limoges et Angoulême⁸⁵ et le 10 juillet 1784 le plan n°54 de la route de Limoges à Angoulême⁸⁶. À la route de Limoges s'ajoute la recherche d'une liaison routière plus large vers le Périgord. Le 10 août 1785, l'intendant de Limoges La Millière transmet pour étude à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de sa généralité, Trésaguet, un « projet de l'ouverture du chemin d'Angoulême à Périgueux par la Rochebeaucourt et Brantôme »⁸⁷. Enfin, l'agrandissement du port d'Angoulême, dans le faubourg de L'Houmeau, approuvé en 1786 interroge la qualité des circulations entre la ville, le port et les grandes routes dans la continuité des transformations apportées à la Porte du Palet et au faubourg Saint-Cybard⁸⁸ : l'élargissement des rues, l'alignement des façades, la propriété des droits de voies et le lien avec les routes de Paris en Espagne, d'Angoulême à Limoges et d'Angoulême à Montignac sont les principales préoccupations des autorités pour le quartier du port. Angoulême est devenu un carrefour fluvio-routier depuis le passage de la grande route de Paris à Bordeaux. Un état de situation des travaux de la navigation sur la Charente intitulé *Mémoire relatif au plan général du port et du*

⁸² AN, CP, F14 8500, Généralité de La Rochelle, planches n°44 à 57.

⁸³ AN, CP, F14 8484, Généralité de Limoges, planches n°28 à 39.

⁸⁴ AN, F14 154, Travaux Publics, Généralité de Limoges, devis des ouvrages à faire en terrassements et chaussées d'empierrement pour la construction d'une partie de la route de Lyon à La Rochelle, 1779.

⁸⁵ *Ibid.*, Rapport sur les projets d'ouvrages à faire entre Limoges et Angoulême, 10 mars 1783.

⁸⁶ *Ibid.*, Plan n°54, Route de Limoges à Angoulême, 10 juillet 1784.

⁸⁷ *Ibid.*, Projet de l'ouverture du chemin d'Angoulême à Périgueux par la Rochebeaucourt et Brantôme 10 août 1785.

⁸⁸ DUBOURG-NOVES Pierre (dir.), *op. cit.*, p. 194.

*faubourg de L'Houmeau*⁸⁹, adressé à l'administration des Pons et Chaussées au début de l'année 1786, décrit un port d'ores et déjà à l'étroit pour son activité :

« Quoique les travaux ordonnés pour perfectionner la navigation de la Charente en remontant jusqu'au faubourg de l'Houmeau de la ville d'Angoulême soient à peine finis, on ne peut point disconvenir que le commerce de ce faubourg ne soit tellement augmenté à ce moment qu'il est à craindre que le nouveau port dont la grandeur paraissait d'abord étonnante ne se trouve encore trop petit dans les suites, surtout lorsque la haute Charente sera rendue navigable en remontant par Vars, Montignac, Mansle, Verteuil et la forge de Ruffecq jusqu'à Civray qui sont autant de gros lieux propres à former de nouveaux entrepôts. Ces circonstances ont déterminé à proposer dès à présent les moyens d'agrandir le port de L'Houmeau, d'en multiplier les abords et de perfectionner ceux qui sont déjà établis. »

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est marqué par une configuration routière qui atteste de sa dimension de région de traverse ou de carrefour (voir annexe 3, carte 28). Les liaisons routières structurantes sont principalement orientées nord-sud au moyen de deux grandes routes. Hors champ géographique, cette orientation se retrouve à l'ouest sur le littoral avec une route Nantes-Bordeaux par La Rochelle, Rochefort et Saintes, et à l'est en Limousin par la route Paris-Toulouse par Châteauroux et Limoges. Au XVIII^e siècle, deux grandes transformations affectent un réseau routier d'arrière-pays plus dense dans sa partie saintongeaise que dans sa partie angoumoisine : la construction du carrefour d'Angoulême et la transformation en routes des chemins Est-Ouest entre Angoulême et La Rochelle par la vallée de la Charente d'une part et entre Angoulême et Limoges, maillon manquant, d'autre part. L'attention portée à ces derniers axes s'inscrit parallèlement dans la recherche d'une meilleure liaison maritime qui était et reste jusque-là assurée essentiellement par la voie fluviale. Ces mutations du réseau routier, soutenues par les intendants du Limousin, outre le fait de renforcer les places de Saintes et d'Angoulême dans la liaison des terres de l'intérieur, avec la mer et l'océan, se doublent d'un intérêt croissant apporté à l'approfondissement de la navigation fluviale. Au début du XIX^e siècle, les enquêtes impériales de 1811 et 1820 décrivent une Charente-Maritime aux routes empierrées en bon état et une Charente aux routes empierrées en bon état mais lacunaires⁹⁰, ce qui met en évidence combien le Centre-Ouest Atlantique dispose

⁸⁹ AN, MIC F14 155, Travaux Publics, Généralité de Limoges, Mémoire relatif au plan général du port et du faubourg de l'Houmeau, envoyé à l'administration des Ponts et Chaussées avec les états de situation du 31 décembre 1785.

⁹⁰ LEPETIT Bernard, Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace, Paris, EHESS, 1984, p. 64-65.

des plus faibles taux de desserte routière entre la fin du XVIII^e siècle et la première moitié du XIX^e siècle⁹¹, à l'exception du département littoral de Charente-Maritime. Avec 0,40 km de route pour 10 km², la Charente est moins desservie en routes que sa voisine occidentale au taux de 0.53 km la même surface⁹². Le réseau routier est plus dense en Charente-Maritime, particulièrement dans le triangle La Rochelle-Rochefort-Saintes, avec 590 km de route contre 400 km pour la Charente. En termes de revêtement routier, si la Charente-Maritime compte 2 routes empierrées pour une route de terre, la Charente dispose de 48% de routes empierrées et 48% de routes de terre. Cette géographie nuancée des axes de circulation routière joue un rôle clef dans la connexité de l'espace et la mobilité des sociétés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Aussi convient-il de décrire la distribution de la population dans un arrière-pays océan polarisé par de petites villes et un dense tissu de villages, bourgs et petits hameaux.

3. Habiter les villes, les villages, les bourgs et les hameaux d'un arrière-pays océan.

Ville	Années Type	vers 1700		vers 1750		vers 1780		1794	
		population	rang	population	rang	population	rang	population	rang
La Rochelle	capitale territoriale et place marchande (rang 4)	14000	40	16000	40	16200	51	17400	47
Rochefort	ville d'Ancien Régime (au-delà du rang 5)	10000	58	< 10000	-	14800	55	21000	35
Bordeaux	capitale territoriale et place marchande (rang 1)	50000	6	67000	5	83000	4	105000	3
Poitiers	capitale territoriale et place marchande (rang 5)	18000	31	18000	35	17800	43	18300	44
Angoulême	ville d'Ancien Régime (rang 4)	< 10000	-	< 10000	-	13500	62	11500	79
Limoges	capitale territoriale et marchande (rang 5)	12000	48	18000	34	24000	32	21000	36
Saintes	ville d'Ancien Régime (rang 4)	< 10000	-	< 10000	-	< 10000	-	< 10000	-

Tableau 17: Types urbains des agglomérations de plus de 10 000 habitants en Aunis, Saintonge, Angoumois et Limousin (d'après B. Lepetit, 1988).

Le grand fait urbain n'est pas le cadre de vie des habitants du voisinage de l'océan. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est encadré par un quatuor de grandes villes que Bernard Lepetit qualifie de « capitales territoriales et places marchandes⁹³ » : deux ports atlantiques, Bordeaux et La Rochelle ; et deux villes de l'intérieur, Limoges et Poitiers. La croissance démographique de Limoges et surtout celle de Bordeaux contraste avec la relative stagnation de La Rochelle et Poitiers au XVIII^e siècle. Complétée par l'augmentation de

⁹¹ *Ibid.*, p. 54.

⁹² *Ibid.*, p. 132.

⁹³ LEPETIT Bernard, *op. cit.*, p. 153.

population de Rochefort, elle dessine un triangle d'attractivité en faveur des marges littorales et terrestres de l'arrière-pays. Dans ce contexte, la vallée de la Charente structure l'arrière-pays autour de trois villes fluviales : Rochefort, Saintes, Angoulême. L'affluent navigable de la Boutonne est polarisé par sa tête de navigation, Saint-Jean-d'Angély. Par leur dimension de carrefour fluvio-routier, elles jouent un rôle d'interface pour l'ensemble de l'arrière-pays en assurant des liaisons avec ce quatuor de capitales par la route, le fleuve ou la mer.

Comment est habité l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle ? Pour pouvoir esquisser un portrait de la répartition de la population dans ce voisinage de l'océan atlantique, l'exploitation du recensement de 1793 a rendu possible la construction d'un cadre d'analyse indicatif à même de livrer des données à valeur heuristique. L'intérêt du recensement de 1793 réside dans la disponibilité en données pour une vaste région d'étude comme celle de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Le relevé des effectifs de population de 1793 et 1800 en rencontrant la construction d'un zonage en 5 secteurs permet de saisir les équilibres démographiques de la fin du XVIII^e siècle. Le tissu communal des départements de Charente et Charente-Maritime a été fondu dans un cadre provincial de manière à obtenir des listes de localités des anciennes provinces d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois. Ces listes ont été modifiées de deux manières : par soustraction des communes départementales qui appartenaient à une autre province et par addition des localités des départements limitrophes (Vendée, Deux-Sèvres, Vienne, Haute-Vienne, Dordogne) qui étaient comprises dans l'ancienne carte provinciale. Au total, 860 localités des provinces d'Aunis, Saintonge et Angoumois ont été divisées en deux grands groupes : l'un rassemblant les localités de la zone d'arrière-pays et l'autre regroupant celles de la zone sous influence maritime. Chacun de ces deux groupes a été subdivisé. La zone d'arrière-pays comprend trois groupes : la zone d'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, une zone périphérique nord et une zone périphérique sud. La zone sous influence maritime est déclinée en trois secteurs : l'Aunis, la Saintonge Maritime et la Saintonge Estuarienne. Parallèlement, les localités riveraines d'un cours d'eau principal ont été classées : les localités bordant la Boutonne, affluent navigable et celles établies sur le bord de la Charente, étiquetées en secteur navigable ou non navigable. Ces classifications rendent possible non seulement des comparaisons entre provinces et au sein même d'une province, mais également entre secteur fluvial ou affluent et secteur extra-fluvial. L'affectation des données de population du recensement de 1793 à partir de la base de l'EHESS⁹⁴ pour chacune des localités représente donc au total une population de 721 181 habitants pour les 3 provinces d'Aunis, Saintonge et

⁹⁴ Base « Territoires et Population, deux siècles d'évolution. Des villages de Cassini aux communes d'aujourd'hui ». URL : http://cassini.ehess.fr/cassini/fr/html/1_navigation.php

d'Angoumois. Prosper Boissonnade⁹⁵ avait réalisé à la fin du XIX^e siècle une étude de géographie historique sur l'Angoumois en s'appuyant sur le nombre de feux inscrits dans le mémoire de Bernage, intendant de Limoges, le dénombrement de Saugrain de 1726 et les recensements de population de la période révolutionnaire. En s'inspirant de cette méthode et en l'appliquant à une zone d'étude plus vaste (l'Aunis, la Saintonge et l'Angoumois), déclinée en secteurs, il est alors envisageable de décrire des nuances à une échelle interprovinciale.

Deux éléments supplémentaires permettent d'affiner l'analyse de la répartition de la population dans ces trois provinces. L'exploitation de la superficie communale (en km²) permet de calculer une densité approximative sur des regroupements de localités plutôt qu'à l'échelle d'une localité. Les délimitations communales ayant évolué, il ne s'agit en aucun cas de prétendre à une approche de la densité au niveau de la localité. À plus petite échelle, en revanche, confronter des données de population de 1793 avec le périmètre d'un ensemble de localités paraît alors plus pertinent. Afin de nuancer la densité moyenne que donnerait le périmètre provincial, il est possible, à partir de groupes cantonaux, adaptés au cadre provincial de restituer des nuances dans la répartition de la population à l'échelle de la province.

Afin de brosser un portrait dynamique rendant lisible l'évolution de la répartition de la population, le recours aux dénombrements de feux du début du XVIII^e siècle constitue un préalable. Les dénombrements Saugrain, publiés en 1709 et 1735, livrent le nombre des feux des paroisses des généralités du royaume sous Louis XIV et au début de la Régence de Philippe d'Orléans. Leur exploitation suppose d'être conscient de la dimension chronologique différée des informations publiées. Le recensement de 1709 livrerait une statistique des années 1690 établie sous l'influence de Pontchartrain⁹⁶, tandis que celui publié en 1735, outre le fait d'être une réédition de celui de 1720, s'appuie sur un dénombrement daté *a priori* de 1716-1717⁹⁷, attendu que les limites des généralités et provinces correspondent à l'état du royaume après 1713. La mention de l'élection de Confolens dans la publication de 1735 confirme cette hypothèse : créée en juillet 1714 à partir des élections de Niort et Poitiers⁹⁸, elle traduit la redéfinition du périmètre de la marge nord de l'Angoumois, au contact du Poitou et du Limousin. Les recensements de Saugrain sont également les seuls à même de donner une vision globale de la répartition de la population pour les provinces d'Aunis, de Saintonge et

⁹⁵ BOISSONNADE Prosper, *Essai sur la géographie historique et sur la démographie de la province d'Angoumois du XVII^e siècle au XIX^e siècle*, Angoulême, Coquemard, 1890 ; Id., « La population dans l'Angoumois au XVIII^e siècle », *Bulletin de la Société archéologique et historique de la Charente*, Tome XI, 1889, p. 33-84.

⁹⁶ HUSSENET Jacques, « Les dénombrements Saugrain. Genèse et hypothèses », *Annales de démographie historiques*, 1996, p. 295-296.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 298.

⁹⁸ *Ibid.*, p. 306.

d'Angoumois. En effet, si des statistiques démographiques ont été produites régulièrement pour la généralité de La Rochelle de 1685 à 1789, autorisant une lecture analytique et descriptive pour le littoral d'Aunis et Saintonge et l'arrière-pays de Saintonge⁹⁹, la disponibilité en sources n'est pas la même pour l'Angoumois : un seul dénombrement est conservé pour le XVIII^e siècle¹⁰⁰. Juxtaposer les données issues des recensement Saugrain et de 1793 constitue un compromis analytique permettant une comparaison aux échelles provinciales et interprovinciales. À partir du nombre de feux recensés dans les localités d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois, un indice moyen du nombre d'individus par feu a été appliqué afin d'obtenir une estimation de population. En s'appuyant sur la notice de démographie historique de l'ouvrage de Philippe Hercule¹⁰¹, l'indice de 5 a été retenu pour les feux d'Aunis et celui de 4 pour ceux de Saintonge et d'Angoumois. La confrontation des données des recensements Saugrain avec le recensement dit de l'An II livre ainsi un portrait démographique de cette partie du Centre-Ouest atlantique.

Du littoral d'Aunis et de Saintonge aux limites orientales de l'Angoumois, les trois provinces regroupent environ 721 181 habitants à la fin du XVIII^e siècle (voir annexe 2A et annexe 3, cartes 29 et 30). La zone maritime d'Aunis et de Saintonge, y compris la zone estuarienne, regroupe 232 757 habitants (32,3%) tandis que l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en rassemble 488 424 (67,7%). La population maritime aunisienne est plus de deux fois supérieure à celle de la Saintonge maritime avec 126 271 habitants contre 58 425 habitants. La Saintonge estuarienne rassemble 48 061 habitants. Dans l'arrière-pays, la répartition de la population entre les terres intérieures de Saintonge et celles d'Angoumois s'équilibre : avec un peuplement plus dense pour celles d'Angoumois (257 575 habitants) que pour celles de Saintonge (230 849 habitants) pour une superficie et un nombre équivalent de localités (339 en Angoumois, 328 en Saintonge). Dans l'arrière-pays, 21% de la population (102 614 habitants) vit sur les rives du fleuve Charente et celles de la Boutonne : un peu plus des trois quarts d'entre eux (78%) en secteur navigable entre Saint-Savinien et Montignac-sur-Charente, le petit quart restant en amont non navigable. En aval de Saint-Savinien, de l'estuaire à la confluence avec la Boutonne, 29 992 habitants peuplent les bords de Charente.

Bien que l'approche de la croissance démographique ne puisse se limiter qu'à sa dimension statistique, sans les nuances de l'accroissement naturel ou du solde migratoire, il est

⁹⁹ HERCULE Philippe, *Paroisses et communes de France : dictionnaire d'histoire administrative et démographique*. 17, *Charente Maritime*, Paris, CNRS, 1985.

¹⁰⁰ ADHV, C8, Intendance de Limoges, Administration Générale, Statistiques, Dénombrement des feux de la généralité de Limoges par collectes, XVIII^e siècle.

¹⁰¹ HERCULE Philippe, *op. cit.*

possible de cerner l'inégale croissance démographique des régions d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois au cours du XVIII^e siècle (voir annexe 2B, D et E). Entre le début de la Régence (1716-1717) et l'An II (1793), les taux de croissance démographique les moins forts touchent la Saintonge estuarienne (2 %) et la Saintonge maritime (près de 15 %). La zone maritime aunisienne connaît une croissance de 28,7% de sa population, celle de l'arrière-pays de Saintonge 22,5 %, plus faible de quelques points que celle de l'arrière-pays d'Angoumois (26,6 %). Les secteurs fluviaux et affluents navigables connaissent une croissance inégale : 51% en zone maritime, 19,6% en zone d'arrière-pays et 37% en zone non navigable. La densité stagne en zone estuarienne : 58 habitants / km² en 1716, 59,2 en 1793. Si elle quintuple en Saintonge maritime, où elle passe de 46,2 à 54,5 habitants par km², la région aunisienne et les couloirs fluviaux sont marqués par de fortes augmentations au bénéfice de l'estuaire de la Charente : la densité augmente de 27 à 28 habitants par km² en Aunis, de 72 habitants par km² en zone fluviale maritime et de 15 habitants en zone fluviale d'arrière-pays navigable (voir annexe 2C). Au sein de ces régions les différences de densité illustrent le poids des îles de Ré et d'Oléron, des ports littoraux et du chapelet des villes fluviales ou affluentes. En zone maritime aunisienne, les densités sont plus fortes sur l'île de Ré (251 hab / km²) que sur l'île d'Oléron (85 hab / km²). Les zones portuaires de La Rochelle et Rochefort présenteraient respectivement des densités de 733 et 184 hab/km². Dans la région de Marans, la densité tombe à 40 hab / km². En Saintonge maritime, les densités varient de 57 hab/km² autour de La Tremblade à 65 hab/km² à Marennes. De la région de Royan à celle de Mirambeau, elle diminue de 67 à 56 hab/km². L'arrière-pays de Saintonge décline une densité auréolaire : à l'extrême sud de la province, la région de Montlieu compte environ 20 hab/km², celle de Montendre 40 hab/km², alors que le secteur formé par le quatuor Barbezieux-Jonzac-Archiac-Pons a une densité de 63 hab/km², les environs de Jonzac étant plus peuplés que les autres avec 74 hab/km². La population du triangle Saintes-Saint-Porchaire-Saint-Savinien atteint une densité de 68 hab/km². La zone d'arrière-pays du Nord de la Saintonge autour de Saint-Jean-d'Angély est moins peuplée avec 46 hab/km², les régions de Loulay et d'Aulnay présentant les plus faibles densités. Dans l'arrière-pays d'Angoumois, à l'exception de la forte densité urbaine d'Angoulême (413 hab/km²) et du faubourg de L'Houmeau (101 hab/km²), les densités les plus fortes se trouvent dans le Cognaçais (64 hab/km²), particulièrement autour de Cognac (82 hab/km²) et Châteauneuf (74 hab/km²). Le Sud de l'Angoumois se rapproche du profil de peuplement du Sud Saintonge avec près de 49 hab/km² tandis que l'Est s'apparente aux densités du Limousin occidental avec 40 hab/km². Le Nord de l'Angoumois, liant la route et le fleuve est le troisième secteur le plus peuplé avec 58 hab/km². Le secteur de Mansle atteint une densité

de 66 hab/km². La littoralisation et la fluvialisation de la population de cette partie du Centre-Ouest sont indéniables. Les aires d'attractivité où la population se densifie au cours du XVIII^e siècle se dessinent : le gradient de population est plus fort de la Saintonge estuarienne vers l'Aunis des ports. La fluvialisation de la population sur les rives de la Charente et de la Boutonne se renforce. En zone extra-fluviale, les gros bourgs et les petites villes polarisent la population, particulièrement sur les axes routiers.

Le voisinage de l'Océan en Saintonge-Angoumois est maillé de petites villes, de gros bourgs et d'un dense tissu de hameaux. Les grandes villes sont périphériques (en Guyenne, Limousin et Poitou) ou sur le littoral d'Aunis et de Saintonge. La zone maritime, aunisienne et saintongeaise, totalise d'après le recensement Saugrain 10 villes : les 4 villes de l'Aunis (La Rochelle, Rochefort, Marans, Saint-Martin-de-Ré) totalisent 25 226 habitants, soit 28% de la population provinciale en 1716. À la fin du XVIII^e siècle, ce quatuor en représente 41% (52 293 habitants). Si La Rochelle et Rochefort représentaient respectivement 50 et 21% de la population urbaine d'Aunis après la mort de Louis XIV, la répartition s'équilibre au recensement de 1793 avec 44 et 40%. En Saintonge maritime et estuarienne, les 6 villes recensées en 1716-1717 sont en Saintonge Maritime. Trois d'entre elles connaissent une croissance soutenue : Marennes, Le Château-d'Oléron et Tonnay-Charente regroupent en effet 75% de la population urbaine en l'An II dans ce secteur. Brouage, Soubise et Royan ont quant à elles respectivement perdu 30, 27 et 9% de leur population urbaine depuis la Régence. À la différence de l'Aunis urbain, la croissance de la population de ces villes est bien inférieure avec un taux de « seulement » 5,8%. Dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, 19 villes selon Saugrain, rassembleraient, d'après une estimation fondée sur les feux, quelque 43 484 habitants après 1715 et 57 125 habitants en 1793. La croissance démographique urbaine atteint 23,8%, avec un profil similaire en Saintonge (22,7%) et en Angoumois (24%). En 1716, Angoulême et Saintes dominent le réseau urbain avec 8 960 et 6 896 habitants, relayées par Pons (4 132 habitants), Saint-Jean-d'Angély (3 592), Cognac (3 388), Jonzac (2 440) et Confolens (2 228). Cinq villes suivent avec une population entre 1 000 et 2 000 habitants (Châteauneuf, La Rochefoucauld, Eymouthiers, Barbezieux et Ruffec). En 1793, Saint-Jean-d'Angély et Barbezieux se hissent respectivement aux 3^{ème} et 5^{ème} rang des villes de l'arrière-pays. De très petites villes, de 400 à 1000 habitants, forment la base de cette pyramide urbaine d'arrière-pays. Le fait urbain se définit résolument différemment entre le littoral et l'arrière-pays. Pour l'Angoumois, Étienne Munier, subdélégué à l'élection d'Angoulême, détaille dans un mémoire

de 1779¹⁰² la gamme des 12 villes de l'élection d'Angoulême : 3 villes (Angoulême, Cognac, La Rochefoucauld), 6 petites villes (Verteuil, Ruffec, Confolens, Chabanais, Blanzac et Aubeterre), 2 forts petites villes (Montbron et Marthon) et une très petite ville (La Valette). Entre 1716 et 1793, les populations urbaines de l'arrière-pays d'Angoumois et de Saintonge augmentent respectivement de 22,7% et 24% contre 42,6% pour les villes de la zone littorale et estuarienne.

Au sommet de la hiérarchie urbaine d'arrière-pays, les deux principales villes sont Angoulême et Saintes, principaux relais des intendances de Limoges et La Rochelle¹⁰³. Elles polarisent les espaces angoumoisins et saintongeais par leur rayonnement fonctionnel et cardinal. Ces deux exemples de « bonnes villes » présentent de fortes similarités au-delà d'être deux des plus grands et plus anciens échevinats¹⁰⁴ de l'arrière-pays : cités d'administration avec une représentation importante des professions d'offices, elles sont sièges d'élection et de subdélégation, d'une cour de justice (sénéchaussées de Saintonge et d'Angoumois, ressortissant la première du Parlement de Bordeaux, la seconde de celui de Paris), d'une juridiction consulaire et d'un évêché. Tête de gouvernement, déclinées entre une ville haute et une ville basse faubourgeoise, carrefours routiers et ports fluviaux, elles sont également des entrepôts, des centres manufacturiers et bancaires regroupant négociants, marchands, artisans, et des pôles commerciaux majeurs. Angoulême est ainsi devenu un centre manufacturier important entre les années 1720 et les années 1770 : si dans son *Mémoire sur l'Angoumois* de 1726, Jean Gervais, lieutenant criminel au présidial d'Angoulême, ne mentionne qu'une manufacture d'étoffes de laine à Angoulême et la perspective de créer des manufactures de fil et de coton au-delà de la généralité de Rouen¹⁰⁵, Étienne Munier, ingénieur des Ponts et Chaussées pour l'Angoumois, sous l'intendance de Turgot, décrit, à la fin des années 1770, une gamme plus étoffée : faïencerie, amidonnerie, raffinerie, blancherie de cire, bonneterie, mégisserie, tannerie, fabriques de serges, ras, cardés peignés, droguets avec la laine du pays¹⁰⁶. La ville de Saintes décrit un profil industriel également centré sur le textile : étamines, molletons, cadis, bonneterie ; le travail du cuir et la faïencerie. Un atelier cotonnier est implanté dans le faubourg Saint-Palais de Saintes après 1763. Les enquêtes sur l'inspection des manufactures textiles

¹⁰² SÉPULCHRE Bruno (éd.), *L'Angoumois à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1981, p. 6.

¹⁰³ Il ne s'agit pas ici de faire un développement fourni sur les villes, simplement de livrer quelques clefs de compréhension des principales caractéristiques urbaines de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

¹⁰⁴ FAVREAU Robert, RECH Régis, RIOU Yves-Jean (dir.), *Bonnes villes du Poitou et des pays charentais (XII^e-XVIII^e siècle)*, Poitiers, Société des Antiquaires de l'Ouest, 1999.

¹⁰⁵ SÉNEMAUD Edmond (éd.), GERVAIS Jean, *Mémoire sur l'Angoumois*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1986 (1866).

¹⁰⁶ SÉPULCHRE Bruno (éd.), *L'Angoumois à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1981.

d'Angoumois et de Saintonge de 1740-1741 renseignent la dimension manufacturière et marchande des villes et gros bourgs de l'arrière-pays : elles indiquent 15 marchands merciers en gros et au détail à Angoulême pour 35 fabricants équipés de 41 métiers, 10 marchands à Saintes pour 45 fabricants et 69 métiers¹⁰⁷. À Saintes, le mercredi, le samedi et les jours d'exécution sont jours de marchés, tandis que la ville dispose d'une foire quatre fois par an. Angoulême dispose de 12 foires annuelles dès 1754 les seconds jeudis de chaque mois, soit 3 fois plus que sous Louis XII¹⁰⁸. Si Angoulême est particulièrement associée aux productions des forges et papeterie de son environnement proche, Saintes est liée aux productions du vignoble et aux activités de poterie et de faïencerie. Les villes de Saint-Jean-d'Angély¹⁰⁹, troisième agglomération de l'arrière-pays au XVIII^e siècle, et Cognac, présentent un profil similaire, plus axé cependant sur les fonctions marchandes que les fonctions judiciaires et fiscales (elles sont toutes deux sièges d'élection, de subdélégation et d'une sénéchaussée), avec les marchés aux vins et aux eaux-de-vie qui s'ajoutent aux foires et aux minages. En 1741, la cité angérienne compte 16 marchands merciers en gros et au détail pour 27 fabricants détenant 48 métiers. Cognac compte seulement 5 marchands merciers cette année-là. Ces quatre villes fluviales et affluentes sont relayées sur les principales routes régionales par des petites villes châtelaines qui tirent leur dynamisme de leur position de carrefour sur des axes de passage usités ou recomposés comme Pons, Jonzac, Barbezieux, La Rochefoucauld ou Ruffec. Pons, sur la route du carrosse de Bordeaux, étape pour Saint-Jacques-de-Compostelle, est le centre de la « sirerie » d'Albret qui passe à la famille de Lorraines après 1692¹¹⁰. La ville s'étend assez peu en étendue depuis le XIV^e siècle et s'organise autour de la résidence seigneuriale environnant le donjon. C'est un centre marchand avec 3 foires par an et un marché hebdomadaire. Le nombre de robins exerçant les professions de juges, avocats, procureurs ou notaires s'accroît à la fin du XVII^e siècle¹¹¹. L'artisanat du cuir et des tissus est particulièrement important et représente 40% des artisans de la cité pontoise : la ville compte une quarantaine de tanneurs le long de la Seugne dans la première moitié du XVIII^e siècle¹¹². Leur activité est étroitement liée aux 16 artisans cordonniers à la même époque (27 entre 1760

¹⁰⁷ ADCM, C210, Pièce n°17, État des sommes que le Sieur Fonfreyde, inspecteur des manufactures perçoit dans la généralité de Limoges et en Saintonge pour ses appointements, 1740-1741.

¹⁰⁸ DUBAN Caroline, *Les foires et les marchés du XVIII^e siècle. Poitou, Aunis, Saintonge et Angoumois*, La Crèche, La Geste-PUNA, 2019.

¹⁰⁹ COMBES Jean (dir.), *Saint-Jean-d'Angély des origines à nos jours*, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 2010, p. 164-165 et 177-178.

¹¹⁰ SÉNILLOU Pierre, *Pons à travers l'histoire, T. II*, La Crèche, Publications de l'Université Francophone d'Été, Geste Éditions, 1995, p. 57.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 81.

¹¹² *Ibid.*, p. 93-95.

et 1770). Les métiers du tissu concernent 35 tisserands, principalement des sergiers et des drapiers, sans compter entre autres les marchands-teinturiers ou les tailleurs d'habits. Les maîtres-pintiers ou potiers-d'étain pontois fabriquent pintes, pichets, mesures à liquides et plats divers tandis qu'un peintre en faïence s'installe en 1765. Sa situation d'étape justifie la présence d'une hôtellerie, de 8 auberges et relais, notamment pour les rouliers, de 4 cabarets et d'un palefrenier-étapier. En Saintonge méridionale, sur la route de Paris à l'Espagne, Barbezieux est le chef-lieu d'un marquisat qu'incarne la résidence seigneuriale et l'étendue de 25 paroisses de la plaine céréalière environnante. Siège d'une élection et d'une justice ressortissant du sénéchal de Saintes et du Parlement de Bordeaux, elle est également un centre de production de serges à destination des colonies d'après l'intendant de La Rochelle Michel Bégon¹¹³. À l'Est de l'Angoumois, sur la route de Limoges, le duché-pairie de La Rochefoucauld s'ordonne autour du château ducal, de la ville, siège d'une subdélégation de l'élection de Limoges, dotée d'un corps municipal depuis 1771, et s'étend sur 80 paroisses. D'après Étienne Munier, la cité rupificaldienne de Tardoire produit des serges de différentes espèces (grosses toiles et droguets), du fil plat et à coudre, des cuirs forts, file les lins et le chanvre des marais d'Aigre et des environs, et innove par l'éducation des vers à soie¹¹⁴. Elle abrite 8 marchands-merciers ou d'étoffes au détail¹¹⁵. Au Nord de l'Angoumois, la ville de Ruffec, dont la croissance de population est estimée à près de 39% entre 1716 et 1793, illustre le cas de mutations associées tant aux transformations routières et à la modification de la carte de perception des droits qu'aux initiatives du comte de Broglie et au développement de la métallurgie. Le marquisat de Ruffec s'étend sur une quarantaine de paroisses et appartient à la famille de Broglie dont le château domine un vallon du Liain. Il s'est agrandi par le rachat au séminaire de Poitiers de tous les biens dépendant de l'abbaye de Nanteuil-en-Vallée. En 1774, à la suite du déplacement vers l'Est de la route des Postes par Ruffec, Mansle et Angoulême, des travaux sont réalisés pour « diriger la ville en ligne droite » d'après Étienne Munier¹¹⁶. Subdélégation de l'élection de Limoges, dotée d'un corps municipal rétabli en 1765, la ville a bénéficié du transfert du bureau des traites de Civray en 1750 et de sa juridiction en 1767. Elle dépend alors de la direction des traites et fermes du roi établie à Poitiers. Situé en effet sur la ligne des traites entrant dans la zone des cinq grosses fermes réputées étrangères, la cité ruffecoise est un entrepôt pour les provinces du Poitou, du Limousin, de l'Angoumois et une partie de la Saintonge. La Ferme

¹¹³ BNF, Ms., Français 8148, Mémoire sur la Généralité de La Rochelle dressé par M. Bégon en 1698, f°49r.

¹¹⁴ SÉPULCHRE Bruno (éd.), *op. cit.*, p. 244.

¹¹⁵ ADCM, C210, Pièce n°17, État des sommes que le Sieur Fonfreyde, inspecteur des manufactures perçoit dans la généralité de Limoges et en Saintonge pour ses appointements, 1740-1741.

¹¹⁶ SÉPULCHRE Bruno (éd.), *op. cit.*, p. 197.

Générale y a établi une direction des aides, une régie des cuirs, un entrepôt des tabacs. Quoique l'activité urbaine soit axée sur la perception des droits, la ville abrite 3 marchands d'étoffes¹¹⁷. À proximité, se trouvent les forges dites de Ruffec, à Taizé-Aizie, produisant des « barres d'acier pour les ports du roi et des colonies » et le moulin économique expérimental de Condac, bâti en 1771 sur les ordres du comte de Broglie¹¹⁸. Ces portraits urbains succincts dessinent le profil de huit principales villes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois qui combinent pouvoir, production et circulation.

Cette armature urbaine encadre un dense semis de bourgs étroitement localisés sur les axes fluviaux et routiers de l'arrière-pays. Cet habitat groupé rassemble la majeure partie de la population des terres intérieures du voisinage de l'Océan : 217 673 habitants en l'An II contre 182 408 en 1716, soit une hausse de 16%. Le qualificatif de bourgs est deux fois plus important dans l'arrière-pays de Saintonge (159) que dans celui d'Angoumois (83). Ce niveau d'agglomération rassemble 110 000 habitants en Saintonge intérieure et 72 408 en Angoumois. Quoique plus nombreux, les bourgs saintongeais sont moins peuplés que ceux d'Angoumois avec une moyenne de 691 et 872 habitants en 1716. Le long de la Charente et de la Boutonne, les 30 bourgs recensés regroupent en moyenne 747 habitants. La population agglomérée dans un bourg de Saintonge oscille entre 151 habitants à Saint-Laurent-de-La-Barrière et 2 750 habitants à Saint-Savinien : 50% de la population demeure dans un bourg entre 590 et 1 000 habitants. En Angoumois, la population des bourgs varie de 230 habitants à Juillaguet à 3 879 habitants à Champniers : la moitié de la population vit dans un bourg entre 704 et 1 245 habitants. Avec 14,5% en Angoumois et 17,3% en Saintonge, les bourgs de l'arrière-pays connaissent une croissance démographique moins soutenue que celle des villes. Surtout, cette croissance est deux fois inférieure à celle des petites agglomérations, villages et hameaux, qui semblent marqués par une croissance de plus de 30% de leur population, marque d'une évolution progressive du village au bourg¹¹⁹.

Dans l'espace inter-urbain et inter-bourgs de l'arrière-pays, l'habitat dispersé sous la forme de petits villages et hameaux caractérise plus l'arrière-pays d'Angoumois que celui de Saintonge. En 1716, la population de 224 hameaux et villages d'Angoumois est estimée à 95 608 habitants alors que celle des 163 de l'arrière-pays de Saintonge n'atteint que 49 948 habitants. Pour l'An II, 145 493 habitants d'Angoumois demeurent dans un des

¹¹⁷ ADCM, C210, Pièce n°17, État des sommes que le Sieur Fonfreyde, inspecteur des manufactures perçoit dans la généralité de Limoges et en Saintonge pour ses appointements, 1740-1741.

¹¹⁸ SÉPULCHRE Bruno (éd.), *op. cit.*, p. 199.

¹¹⁹ ARIÈS Philippe, *Histoire des populations françaises et de leurs attitudes devant la vie depuis le XVIII^e siècle*, Paris, Seuil, 1971, p. 31.

240 villages et hameaux tandis qu'en Saintonge 73 047 habitants y vivent. Ces petits villages et hameaux sont plus densément peuplés en Angoumois qu'en Saintonge : 527 habitants en moyenne contre 381 habitants. Un habitant sur deux vit dans un village regroupant 328 à 581 habitants en Saintonge contre 528 à 739 habitants en Angoumois.

1716		ZONED'ARRIÈRE-PAYS			
		SAINTONGE		ANGOUMOIS	
		ZAPS		ZAPA	
Niveau	Nombre d'habitants	Localités	Population	Localités	Population
1	> 10 000	0	0	0	0
2	4001 < n < 9000	2	11028	1	8960
3	2001 < n < 4000	3	8176	3	8344
4	1001 < n < 2000	21	27412	35	45040
5	801 < n < 1000	19	17156	15	13676
6	601 < n < 800	52	35292	52	36548
7	401 < n < 600	86	42864	71	36636
8	1 < n < 400	138	36916	140	39948
non renseigné		7	-	22	-
Total		328	178844	339	189152

Sources : Saugrain (1735); Géoportail (contours IRIS).

Tableau 18: la répartition de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : niveaux d'agglomération (1716).

1793		ZONED'ARRIÈRE-PAYS			
		SAINTONGE		ANGOUMOIS	
		ZAPS		ZAPA	
Niveau	Nombre d'habitants	Localités	Population	Localités	Population
1	> 10 000	0	0	1	11500
2	4001 < n < 9000	3	18378	0	0
3	2001 < n < 4000	7	17629	12	31495
4	1001 < n < 2000	43	54138	55	70689
5	801 < n < 1000	35	31043	34	30241
6	601 < n < 800	61	42351	71	49278
7	401 < n < 600	79	39849	88	43336
8	1 < n < 400	98	27461	69	21036
non renseigné		2	-	9	-
Total		328	230849	339	257575

Sources : Base EHESS-Cassini (Recensement 1793); Géoportail (contours IRIS).

Tableau 19: la répartition de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : niveaux d'agglomération (1793).

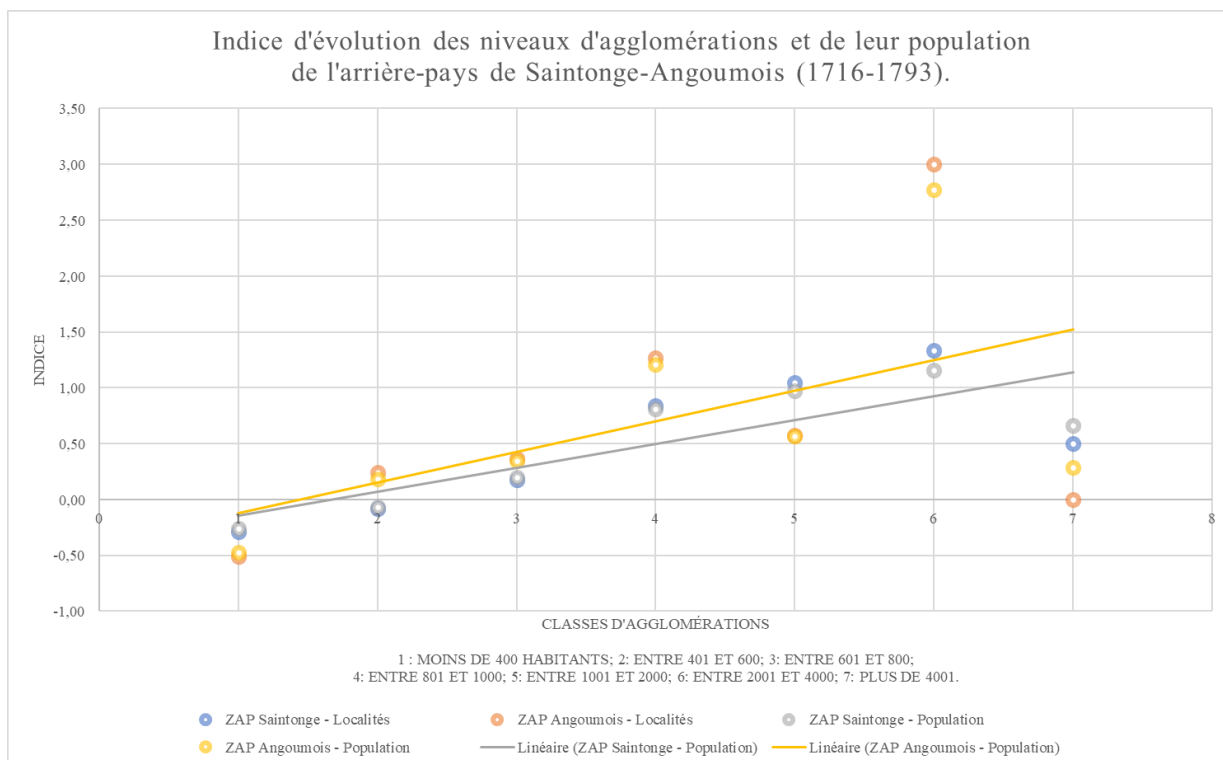


Figure 9: indice d'évolution des niveaux d'agglomérations et de leur population dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1716-1793).

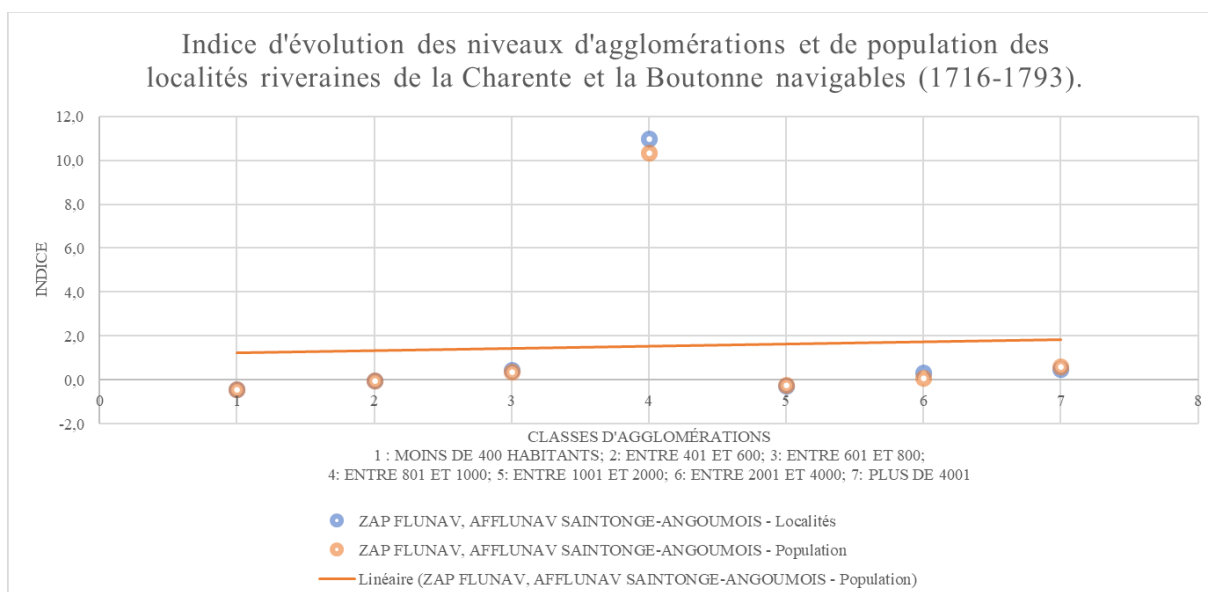


Figure 10: indice d'évolution des niveaux d'agglomérations et de leur population dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1716-1793).

En adoptant une classification moins extensive et globalisante que celle en trois classes (villes, bourgs, hors villes et bourgs) du recensement Saugrain publié en 1735, il est possible de mettre en évidence plus finement, à partir de 8 seuils de population, quatre tendances qui affectent les villes, bourgs, villages et hameaux de l'arrière-pays d'Angoumois et de Saintonge

et leurs populations. La première tendance est la forte diminution des petites agglomérations de moins de 400 habitants (niveau 1) tout au long du XVIII^e siècle : ce phénomène est plus accentué en Angoumois (indice : - 0.5) qu'en Saintonge (- 0.3) et illustre une densification inégale des niveaux d'agglomérations supérieures. Si le semis des agglomérations de niveau 1 connaît une perte de densité, les villages et bourgs de 400 à 800 âmes (niveaux 2 et 3) se multiplient, particulièrement en Angoumois : l'indice pour ces deux niveaux d'agglomération augmente à un rythme deux fois plus faible pour la Saintonge (- 0.08 et + 0.17) que pour l'Angoumois (+ 0.24 et + 0.37). Le nombre d'agglomérations des niveaux 4 et 5 (de 801 à 2 000 habitants) connaît une hausse au moins quatre fois supérieure à celles des niveaux 2 et 3 selon des nuances géographiques dans l'arrière-pays : si en Angoumois, la multiplication des localités s'observe plus en faveur des agglomérations de 801 à 1 000 habitants (type 4 : indice + 1.27), en Saintonge, la croissance des agglomérations des types 4 et 5 suit un profil similaire, plus accentué pour le type 5 (1 001 à 2 000 habitants). La polarisation de l'espace par les agglomérations de plus de 2 001 habitants (types 6 et 7) s'accroît entre 1716 et 1793, surtout en Angoumois : leur nombre passe de 4 à 13, la population associée de 17 304 à 42 995 habitants. Ces agglomérations polarisent à la fin du XVIII^e siècle 16.6% de la population provinciale d'Angoumois contre 9.1% en 1716. Cette hausse de population urbaine est beaucoup plus forte que celle des agglomérations des mêmes niveaux de l'arrière-pays de Saintonge sur la même période : leur nombre passe de 5 à 10, leur population réunie de 19 204 à 36 007 habitants. Le taux de polarisation urbaine provinciale atteint alors 15,5% en Saintonge contre 10,7% en 1716. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois compte 4 agglomérations de niveau 7 (supérieures à 4 001 habitants) : Angoulême, Saintes, Pons et Saint-Jean-d'Angély. Si la cité riveraine de la Boutonne a connu la plus forte croissance entre 1716 et 1793, passant de 3 592 habitants estimés à 6 059 habitants recensés en l'An II, la population d'Angoulême présente une hausse de 2 540 habitants, celle de Saintes une augmentation de 1 392 habitants tandis que celle de Pons affiche une relative stagnation.

1716		CHARENTE-BOUTONNE	
		ZAP SAINTONGE-ANGOUMOIS	
		Zone fluviale, affluente navigable	
Niveau	Nombre d'habitants	Localités	Population
1	> 10 000	0	0
2	4001 < n < 9000	2	15856
3	2001 < n < 4000	3	9124
4	1001 < n < 2000	8	11080
5	801 < n < 1000	1	920
6	601 < n < 800	9	6392
7	401 < n < 600	22	10836
8	1 < n < 400	35	10100
non renseigné		0	-
Total		80	64308

Sources : Saugrain (1735); Géoportail (contours IRIS).

Tableau 20: la répartition de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : niveaux d'agglomération (1716).

1793		CHARENTE-BOUTONNE	
		ZAP SAINTONGE-ANGOUMOIS	
		Zone fluviale, affluente navigable	
Niveau	Nombre d'habitants	Localités	Population
1	> 10 000	1	11500
2	4001 < n < 9000	2	14347
3	2001 < n < 4000	4	10139
4	1001 < n < 2000	6	8569
5	801 < n < 1000	12	10444
6	601 < n < 800	13	8822
7	401 < n < 600	21	10487
8	1 < n < 400	20	5715
non renseigné		1	-
Total		80	80023

Sources : EHESS-Cassini (Recens. 1793); Géoportail (IRIS).

Tableau 21: la répartition de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : niveaux d'agglomération (1793).

Les agglomérations riveraines de la Charente et de la Boutonne navigables décrivent une augmentation de population de 19,6% entre 1716 et 1793, de 64 308 habitants estimés à 80 023 habitants. Elles présentent un profil d'évolution différent : le semis des types d'agglomérations n'est pas aussi transformé que dans l'arrière-pays, héritage d'une structuration pérenne et ancienne du chapelet fluvial et affluent d'agglomérations. Les niveaux d'agglomérations les moins nombreux à la fin du XVIII^e siècle sont ceux des niveaux 1 et 5 : de 10 100 habitants en 1716, la population des localités de moins de 400 habitants passe à 5 715 habitants en l'An II. Quant aux agglomérations de 1 001 à 2 000 habitants, de 8, elles se réduisent à 6, leur population diminuant de 11 080 à 8 569 habitants. Ces agglomérations de

niveau 5 qui représentaient le second niveau d'agglomérations en 1716 par leur population sont à la cinquième place des agglomérations à la fin du XVIII^e siècle en raison de la forte croissance d'autres niveaux de localités. En effet, si les agglomérations des niveaux 6 et 7 (plus de 2 001 habitants) renforcent leur emprise : elles passent de 5 à 7 entre 1716 et 1793 et leur population s'est densifiée avec 44,9% en l'An II contre 38,8% en 1716, les localités de niveau 4 ont vu leur nombre atteindre 10 et leur population multipliée par 11 : Vindelle, Le Gond, Bassac, Saint-Même, en Angoumois, Courcoury, Taillebourg, Bords, Tonnay-Boutonne en Saintonge illustrent ces fortes croissances. L'évolution de ce niveau d'agglomération donne alors aux vallées de la Charente et de la Boutonne à la fin du XVIII^e siècle une homogénéité démographique qu'elle ne décrivait pas à la fin du règne de Louis XIV.

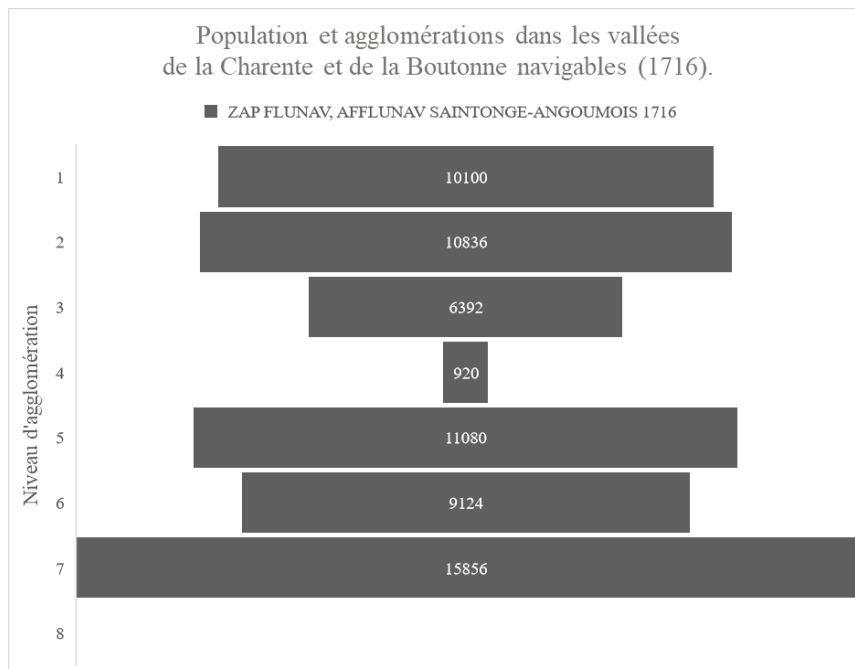


Figure 11: population et agglomérations dans les vallées de la Charente et de la Boutonne navigables (1716).

Quelles particularités caractérisent les bords de la Charente et de la Boutonne ? En 1793, 30 bourgs bordent les rives de la Charente et de la Boutonne navigables : 12 en Angoumois et 18 en Saintonge. En Angoumois, ils regroupent de 502 (Merpins) à 1689 habitants (Vars) pour une moyenne de 881 habitants, tandis qu'en Saintonge, l'indice de population varie de 447 (Rouffiac) à 2 387 habitants (Chaniers) pour une moyenne de 820 habitants (631 pour les bourgs de la Boutonne, 1 011 pour les bourgs de la Charente). Saint-Savinien, Chaniers, Chérac et Courcoury sont les bourgs fluviaux les plus peuplés en secteur saintongeais avec respectivement 2 750, 2 387, 1 715 et 955 habitants en 1793. Vars, Jarnac, Gensac et Saint-Même le sont pour l'Angoumois dans un écart de population plus resserré avec respectivement

1 689, 1 600, 1 133 et 910 habitants. Pour Saugrain, 22 agglomérations riveraines s'apparentent à des villages et hameaux en secteur fluvial d'Angoumois avec une population moyenne de 596 habitants. Si le secteur saintongeais de la Charente présente des agglomérations de ce type avec une population moyenne de 538 habitants, le cours de la Boutonne est bordé de petits villages à la population moyenne de 324 habitants. Le secteur fluvial situé entre la confluence Charente-Boutonne et la première localité fluviale d'Angoumois, Merpins, polarise donc plus la population de l'arrière-pays fluvial Saintongeais par des bourgs bien plus peuplés que ceux des bords de Charente en Angoumois.

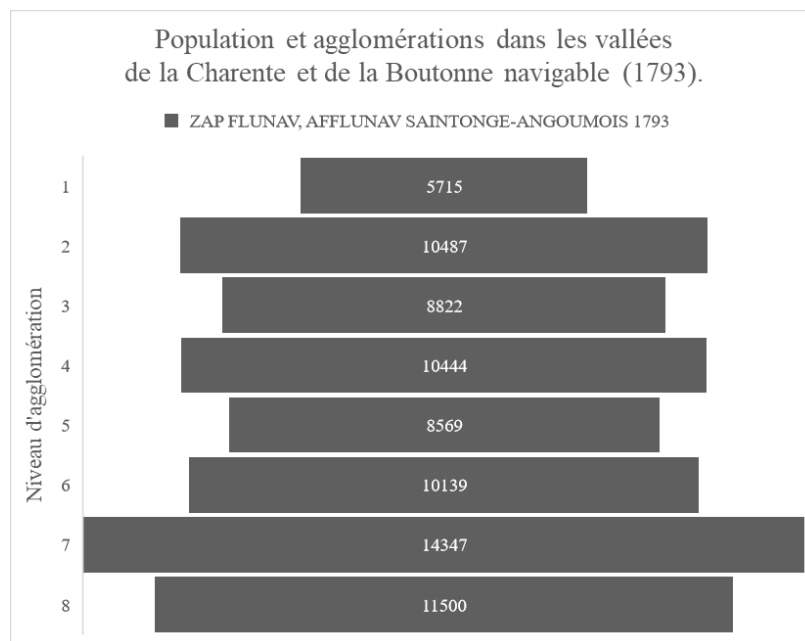


Figure 12: population et agglomérations dans les vallées de la Charente et de la Boutonne navigables (1793).

Au cours du XVIII^e siècle, le voisinage de l'Océan dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est marqué par une hausse de 26,6% de sa population recensée. Si la part des petits villages et hameaux diminue, celles des gros bourgs et des petites villes tend à augmenter : en Angoumois, ce sont surtout les bourgs de 801 à 1 000 habitants et les petites villes de 2 001 à 4 000 habitants qui connaissent un accroissement de leur population, alors qu'en Saintonge, les gros bourgs et les petites villes de 1 001 à 4 000 habitants concentrent l'augmentation. Parallèlement, le peuplement des vallées fluviale et affluente s'homogénéise. Les concentrations urbaines supérieures à 4 001 habitants sont principalement fluviales (Saint-Jean-d'Angély, Saintes, Angoulême) et ponctuellement terriennes (Pons, Barbezieux) à la fin du XVIII^e siècle. Les classifications de Saugrain, les estimations de population et les niveaux d'agglomération analysés appellent plusieurs remarques. Avec 1 village pour 1 bourg, l'arrière-

pays de Saintonge (158 bourgs, 162 hors villes et bourgs) décrit selon Saugrain un espace villageois plus densément encadré par les bourgs que celui de l'arrière-pays d'Angoumois qui compte 3 villages pour 1 bourg (précisément 80 bourgs, 240 hors villes et bourgs). L'arrière-pays de Saintonge présente alors l'originalité d'un espace au peuplement dispersé selon un équilibre de répartition entre les niveaux du bourg et du petit village ou hameau à l'inverse d'un Angoumois à la population plus concentrée au niveau des bourgs et plus dispersée au niveau des petits villages et hameaux. Le maillage de l'espace provincial apparaît donc globalement plus dense en Saintonge qu'en Angoumois. *A fortiori*, en gardant à l'esprit une desserte routière plus dense en Saintonge qu'en Angoumois, l'arrière-pays de Saintonge est plus connecté, capillarisé par la desserte routière. L'opportunité de mobilité océane dans cette partie du voisinage de l'océan y est indéniablement plus forte pour des raisons métriques et réticulaires. L'espace et la population de l'intérieure de la Saintonge disposent d'une connexité plus forte que l'espace et la population d'Angoumois.

4. Entre terre et mer : un arrière-pays de ressources atlantiques ?

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est principalement une région viticole et céréalière : une partie des farines, des vins et des eaux-de-vie sont acheminés par la Charente et la Boutonne vers les grands ports du littoral et de l'estuaire, La Rochelle, Rochefort, Tonnay-Charente. L'arrière-pays abrite également quelques zones forestières et minières dont l'exploitation est liée aux activités de la Marine de Rochefort. De la région de Saintes aux confins de l'Angoumois, l'association blé-vigne cède la place à un éventail de polyculture dont les visages changent des marges poitevines et limousines à celles de Guyenne. Michel Bégon dans le Mémoire de la généralité de La Rochelle de 1698 évoque en ces termes la Saintonge intérieure : « le Haut Pays est coupé par des ruisseaux et par des rivières, ce qui le rend assez abondants en bleds, vins, foin, bestiaux, fruits, légumes et bois à brûler »¹²⁰ ; « La Saintonge est recommandable par l'abondance de ses bleds, de ses vins et par la bonté de son sel, elle a aussi toutes sortes de fruits »¹²¹. Le portrait de son confrère Bernage pour l'Angoumois est plus nuancé : « quoique les terres y produisent toutes sortes de grains, les récoltes n'y sont pas

¹²⁰ BNF, Ms., Français 8148, Mémoire sur la Généralité de La Rochelle dressé par M. Bégon en 1698, f°3v. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b525016128>

¹²¹ *Ibid.*, f°33r.

généralement parlant extrêmement abondantes »¹²². Les vins de la région de Cognac forment le « principal et le plus important revenu de l'Angoumois »¹²³.

Cette dualité culturelle transparaît dans l'état de répartition de la taille (en livres) et la qualité des terroirs des communautés des 5 élections de la généralité de La Rochelle qu'établit l'intendant à la fin du *Mémoire* établi en 1698. En sélectionnant les informations des communautés des élections d'arrière-pays : Saint-Jean-d'Angély, Saintes et Cognac, on dispose du profil culturel d'un ensemble de 531 paroisses, soit 61,7% de l'ensemble régional en faveur de l'Angoumois occidental (le Cognaçais) et de la Saintonge intérieure (du pays de Saintes à celui de Barbezieux).

Election en 1698	Cognac	%	St.-Jean-d'Ang.	%	Saintes	%	Total
Blé							
blé	2	1,4	4	2,5	5	2,2	11
blé; bois et / ou brandes et / ou landes	0	0,0	1	0,6	9	3,9	10
blé; foin et / ou pacages	5	3,6	2	1,2	5	2,2	12
blé; carrière	0	0,0	0	0,0	1	0,4	1
Total	7		7		20		34
Blé et vin							
blé; vin	103	74,6	95	59,0	130	56,0	328
blé; vin; foin et / ou pacages	12	8,7	20	12,4	23	9,9	55
blé; vin; carrière	1	0,7	0	0,0	0	0,0	1
Total	116		115		153		384
Blé, vin, bois ou landes							
blé; vin; bois	4	2,9	34	21,1	38	16,4	76
blé; vin; bois; foin et / ou pacages	8	5,8	3	1,9	10	4,3	21
blé; vin; brandes et landes	0	0,0	1	0,6	1	0,4	2
Total	12		38		49		99
Autres associations de terroirs	3	2,2	1	0,6	10	4,3	14
Total général	138	100	161	100	232	100	531

Tableau 22: les terroirs des paroisses des élections de Cognac, Saint-Jean-d'Angély et Saintes, d'après le *Mémoire* de la généralité de La Rochelle de Michel Bégon (1698).

Les terroirs de l'arrière-pays produisent essentiellement du blé et du vin. Cette spécialisation est forte dans l'élection de Cognac. D'après l'intendant Bégon, les paroisses de Chaniers, Chérac et Chassors sont celles qui produisent du vin en quantité, excellent pour les eaux-de-vie, tandis que dans la région de Pons à Barbezieux, celles de Chalignac et Mosnac donnent beaucoup de blé. L'exploitation des bois qui peut représenter 20 à 23% des productions communales dans les élections de Saintes et Saint-Jean-d'Angély, gagne en importance dans l'élection de Saintes, notamment dans sa partie sud (la Saintonge barbezilienne, limitrophe de

¹²² BNF, Ms., Français 11 412, *Mémoire sur diverses Généralités de France*. II. Bordeaux – « Limoges, par M. Bernage (1698) », f°9v. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8454682m.r>

¹²³ *Ibid.*, f°10r.

la Guyenne) où abondent les terres de brandes et landes. Étienne Munier évoque en effet les défrichements en cours dans la seconde moitié du XVIII^e siècle dans l'enclave du Petit Angoumois en Saintonge méridionale. L'ingénieur des Ponts et Chaussées, aussi agronome, indique une répartition de 1 067 000 journaux de surface agricole pour la province : 437 000 journaux de terres labourables (41%), 290 000 de vignes (27%), principalement en Angoumois occidental, 145 000 de prés (13.5%), 107 000 de bois (10%) et 88 000 journaux de chaumes (8.2%). Il précise que les vignes, les terres labourables, les bois et les prés ne coïncident aucunement avec des zones cantonales mais sont des « productions entremêlées à l'infini dans les campagnes, au gré des petits et gros propriétaires ». Son *Mémoire*, publié en 1779 s'inspire, actualise et complète celui établi par Jean Gervais en 1726¹²⁴ par les détails agronomiques qu'en physiocrate de l'administration Turgot, habitué de l'Angoumois depuis 1759, il décline précisément. C'est également un plaidoyer agricole en faveur de la culture de la vigne.

a. La gamme des épis de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois

D'après le minutieux calcul de l'ingénieur-agronome Munier, l'Angoumois porte 41% de terres labourables¹²⁵. La culture céréalière domine dans la province. On cultive en Angoumois 6 variétés de blé (celles à l'épi sans barbe : le blé rouget, le blé blanc, le blé guiesce ; celles à l'épi barbu : le blé petit, le gros barbet, le blé de Mars, le blé Thomas, le blé noir ou sarrazin, le blé d'abondance), principalement dans l'Angoumois dit vignoble par opposition à l'Angoumois dit limousin. La culture du seigle, générale ou tamisé, s'exécute dans les marges périgourdines et limousines. Les trois variétés d'orges (carrée, de premier, de baillarge) livrent un appoint à la mi-juin en attendant la moisson du froment quelques semaines plus tard. La culture de l'avoine, d'hiver ou de printemps, est plus localisée. Enfin, la culture du blé d'Espagne, connue depuis le début du XVII^e siècle, semble s'être généralisée. Principalement jaune dans la province, ponctuellement blanc sur ses marges périgourdines, sa moisson tardive, en octobre, repousse la date de semis des froments entre la mi-novembre et la mi-décembre. Des cultures céréalières sont moins étendues : le blé sarrazin autour de Chabanais, l'épeautre entre Angoulême et Barbezieux. Passé cette dernière cité au cœur d'une

¹²⁴ SÉNEMAUD Edmond (éd.), GERVAIS Jean, *Mémoire sur l'Angoumois*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1986 (1866).

¹²⁵ MUNIER Étienne, *Essai d'une méthode propre à étendre les connaissances des voyageurs, ou Recueil d'observations relatives à l'histoire, à la répartition des impôts, au commerce, aux sciences, aux arts et à la culture des terres [...]*, Paris, Moutard, 1779.

plaine céréalière aux moissons abondantes, la qualité des terroirs est jugée moins bonne par Munier qui souligne néanmoins les défrichements du Petit Angoumois et le développement d'un froment blanc venant de Dantzig qui donne de meilleures moissons que le seigle millet et le blé marsais. La culture des terres repose principalement sur le métayage. Le monde des laboureurs de l'Angoumois¹²⁶ oppose les propriétaires d'une charrue montée sur 2 roues tirées par une paire de bœufs aux laboureurs plus modestes pouvant acquérir une chambise, sans roue¹²⁷, et repose sur la proximité des grandes foires aux bestiaux des châtelainies de Confolens et Chabonais. La culture du sainfoin apporte du fourrage en complément des chaumes céréalières, la luzerne et le trèfle ne se produisant qu'en très modeste quantité.

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois n'est pas un grenier océan comme peuvent l'être les régions céréalières exportatrices du Bas et du Moyen Poitou¹²⁸ ou encore de Guyenne¹²⁹. Les Affiches Américaines de Saint-Domingue présentent le cours de la farine de Moissac dans les principales villes de la colonie entre 1766 et 1791. Les productions visent donc surtout l'autosuffisance alimentaire provinciale¹³⁰, à plus forte raison en Angoumois qu'en Saintonge : Étienne Munier indique en effet combien l'extension de la culture du blé d'Espagne et l'orge de baillarge est étroitement associée à la nourriture du paysan. Les farines de froment servent essentiellement à la production des diverses qualités de pain. La récolte de maïs exige d'être consommée dans l'année suivant la récolte : il peut être consommé frais mais, pour le conserver, les grains de maïs sont séchés au four puis étendus au sec. L'usage de la farine de maïs suppose de faire moudre chaque semaine la quantité nécessaire à la consommation hebdomadaire. Le maïs est consommé seul en bouillie avec de l'eau et du sel ou peut entrer dans la composition d'un pain aux céréales pour un tiers avec un tiers de farine de froment et un tiers de farine d'orge de baillarge. En Angoumois limousin, la farine de blé sarrazin est associée à celle du seigle pour le pain du paysan. L'agronome pense même que la consommation du maïs pourrait s'étendre aux gens plus riches s'il était mélangé avec du lait et du sucre. Le *Mémoire* de Munier sur l'Angoumois ne constate aucun excédent de production céréalière. En agronome, il insiste sur plusieurs orientations destinées à stimuler l'agriculture : il critique la pratique de la métairie (associant le froment et le seigle, ou l'orge de baillarge et le froment), détaille les techniques du chaulage des semences pour les préserver du gel ou

¹²⁶ DELÂGE Gabriel, *Laboureurs d'Angoumois (17^e, 18^e et 19^e siècles)*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1988.

¹²⁷ MUNIER Étienne, *op. cit.*, p. 107.

¹²⁸ COMBES Jean (dir.), *op. cit.*, p. 299.

¹²⁹ POUSSOU Jean-Pierre, « Bordeaux, grand port de redistribution et de ravitaillement en farines et en grains des façades atlantiques européennes », LE MAO Caroline, MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, 2015.

¹³⁰ COMBES Jean (dir.), *op. cit.*, p. 300-301.

favoriser l'abondance des fruits, affirme combien la culture de l'orge premier est un secours avant les moissons du froment, développe les techniques de fertilisation des terres, dévalorise la jachère... Enfin, la recherche d'une agriculture rémunératrice transparaît dans l'argumentaire d'une nécessaire conversion des terres ensemencées en blé en vignoble. L'enquête agricole réalisée au sein de la généralité de la Rochelle en 1774 auprès des syndics décrit par ailleurs l'absence d'autosuffisance céréalière des communautés d'habitants de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. La 38^e question de l'enquête porte sur la durée d'autosuffisance alimentaire garantie par une récolte de céréales sur la base d'une année dite commune. Des 25 communautés d'habitants de l'arrière-pays représentées dans l'enquête, aucune n'est en état de couvrir ses besoins céréaliers annuels : le taux de couverture des besoins céréaliers oscille entre 16% et 75% dans l'arrière-pays : en Saintonge intérieure, Saint-Vaize a du grain pour une huitième partie de l'année (16%), Le Douhet pour 3 mois, Saint-Savinien pour 6 mois. Taillebourg est totalement dépendante de l'extérieur d'après l'enquête, le syndic indiquant : « Il faut tout acheter, ne recueillant aucun fruit dans la paroisse »¹³¹. En Angoumois, Jarnac semble la communauté la plus dépendante car le syndic consigne la mention : « la paroisse a besoin du secours de ses voisins du Poitou et du Limousin pour les 5/6^e de sa vie pour le froment et autres espèces de grains »¹³². Moulidars est à l'inverse la seule capable d'assurer ses besoins sans dépendre de l'extérieur. La récolte des grains couvre 13% des besoins céréaliers annuels à Foussignac, 16% à Saint-Simon, 25% à Bassac, 66% à Houlette et 75% à Réparsac. Autour d'Angoulême, Rouillet couvre le quart des besoins annuels en céréales et Jurignac la moitié. Il est fort probable cependant que les farines de Saintonge aient servi pour les ateliers de boulangerie de l'arsenal.

b. Un cellier atlantique ? Perspective sur un vignoble d'arrière-pays

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est en revanche un cellier atlantique produisant des vins et des eaux-de-vie dans le prolongement du vignoble de la plaine aunisienne et des îles. Une étude sur le vignoble de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux XVII^e et XVIII^e siècle, au-delà de sa dimension marchande, reste à faire en s'appuyant sur les actes notariés, les correspondances négociantes, les enquêtes et mémoires d'intendance. Pour Gilles Bernard, les vignobles d'Aunis, Saintonge et Angoumois représentent 170 000 ha à la veille de

¹³¹ ADCM, C183, Enquête sur la situation agricole de la généralité de La Rochelle, n°107, Taillebourg, 1774.

¹³² *Ibid.*, n°49, Jarnac, 1774.

la Révolution française¹³³. Les productions de vins de la Saintonge intérieure et du Cognaçais sont au cœur de systèmes de polycultures à dominante viticole tournés vers l'exportation depuis le Moyen-Âge grâce notamment aux 11 « cellules portuaires » de la basse vallée de la Charente situées entre l'embouchure du fleuve et Saintes¹³⁴. Sur les côtes du Centre-Ouest, La Rochelle est en effet un port d'exportation des vins particulièrement actif entre le XII^e et le XIII^e siècle : porte de sortie des vins du duché d'Aquitaine jusqu'en 1224, puis principal port atlantique du domaine royal jusqu'au XVI^e siècle, il devient un concurrent de Bordeaux. Parallèlement, la remontée des navires à fond plat atteint Niort par la Sèvre Niortaise, Tonny-Charente par la Charente et Saint-Jean-d'Angély par la Boutonne. Les vins de La Rochelle, Saint-Jean-d'Angély, Taillebourg, Saintes et Angoulême font partie des vins appréciés à la cour de Philippe Auguste dans les années 1220¹³⁵. Pour Marcel Lachiver, la période du XIV^e au XVI^e siècle¹³⁶ est celle de l'essor des vignobles atlantiques comme celui du Bordelais. Le XVI^e siècle, en amorçant dans le vignoble aunisien et saintongeais un double changement qui atteint l'Angoumois au XVII^e siècle, redéfinit les horizons atlantiques de la production en les élargissant de l'Europe du Nord aux outre-mer : sur le plan culturel, l'Aunis puis la Saintonge intérieure semblent en effet adopter des cépages de moindre qualité (Folle Blanche, Colombard) mais donnant des vins blancs abondants et donc des eaux-de-vie en quantité, tandis que dans le Cognaçais se retrouvent encore des vins de crus de qualité (Petite Champagne et Grande Champagne)¹³⁷. Dès la première moitié du XVII^e siècle, des brûleries se développent en Aunis, la première en 1624 à Tonny-Charente à l'initiative de deux marchands flamands, pour distiller les vins, et parallèlement, les surfaces en vignes, plantées en cépage commun, destinées à la distillation, s'étendent. Ces orientations de culture et la conversion des vins en eaux-de-vie se diffusent alors du littoral vers les terres intérieures progressivement jusqu'à la seconde moitié du XVIII^e siècle en Angoumois. À la fin du XVII^e siècle, tous les villages de l'île de Ré disposent déjà d'une « chaufferie »¹³⁸.

La diffusion de la pratique de la distillation à partir de l'Aunis vers les terres intérieures dès la fin de la première moitié du XVII^e siècle ouvre alors une perspective d'extension du vignoble qui atteint la région d'Angoulême. L'extraversion géographique des vignobles du

¹³³ BERNARD Gilles, *Le Cognac. À la conquête du monde*, Pessac, PUB, 2011, p. 10.

¹³⁴ TRANCHANT Mathias, *Les Ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle)*. Volume 1 : tableau géohistorique, Rennes, PUR, 2017, p. 41.

¹³⁵ LACHIVER Marcel, *Vins, vignes et vigneron*. Histoire du vignoble français, Paris, Fayard, 1988, p. 98-99.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 111.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 265-266.

¹³⁸ TARDY Pierre, « Vieilles vignes et vendanges dans l'île de Ré », *Bulletin de l'Association des Amis de l'Île de Ré*, cité dans LACHIVER Marcel, *Vins, vignes et vigneron*. Histoire du vignoble français, Paris, Fayard, 1988.

Centre-Ouest se consolide et s’approfondit donc successivement dans un contexte en constant renouvellement depuis le XI^e siècle : un duché d’Aquitaine dont les marges atteignent une plaine d’Aunis qui commerce avec le royaume d’Angleterre jusqu’en 1224, des débouchés anciens pour les vins vers l’Europe du Nord (Hollande, Zélande, Allemagne) ; à l’époque moderne, l’essor d’un peuplement de l’Amérique du Nord dans la seconde moitié du XVI^e siècle, la consolidation et l’extension de l’empire colonial à partir du règne de Louis XIII dans la zone caraïbe, l’implantation de la Marine par la construction du port-arsenal de Rochefort dès 1665 et l’essor d’un empire colonial associant comptoirs et colonies aux XVII^e et XVIII^e siècles.

Eau de vie Envoyée aux Isles et Guinée

Direction de la Rochelle

3^e année de Salgard

Etat de la quantité d'Eau de vie Expédiée par les Ports de ce Département à la Destination des Colonies Françaises de l'Amérique et Guinée pendant l'année 1783.

Bureaux	quantités de Barriques de 27. velles	quantités de velles	Destinations	Observations
La Rochelle	2679. 14. 1/2	72247. 1/2	Guinée et les colonies Françaises	
Rochefort	667. 16. "	18095.	Id.	
Totaux	3347. 30. 1/2	90342. 1/2		

Figure 13: état récapitulatif des expéditions d’eau-de-vie par La Rochelle et Rochefort, 1783

Dans ce cadre, les productions du vignoble d’arrière-pays sont destinées à approvisionner l’arsenal de Rochefort ou à embarquer sur les flottes de commerce et du roi pour l’Europe du Nord, les côtes d’Afrique et les Amériques. Pour Etienne Munier, « la principale richesse de l’Angoumois consiste dans le bénéfice de la vente de ses vins et eaux-de-vie »¹³⁹. À ce titre, le vignoble de l’arrière-pays de Saintonge-Angoumois est un vignoble atlantique. Quel aspect présente alors le vignoble de l’arrière-pays de Saintonge-Angoumois ? L’enjeu ici n’est point de faire une étude détaillée du vignoble mais d’esquisser les contours d’un vignoble

¹³⁹ SÉPULCHRE Bruno (éd.), *L’Angoumois à la fin de l’Ancien Régime*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1981, p. 107.

intégré à l’océan en s’appuyant sur les planches de l’Atlas de Trudaine, le Mémoire de Munier et l’enquête agricole de 1774 auprès des syndics de la généralité de La Rochelle.

140

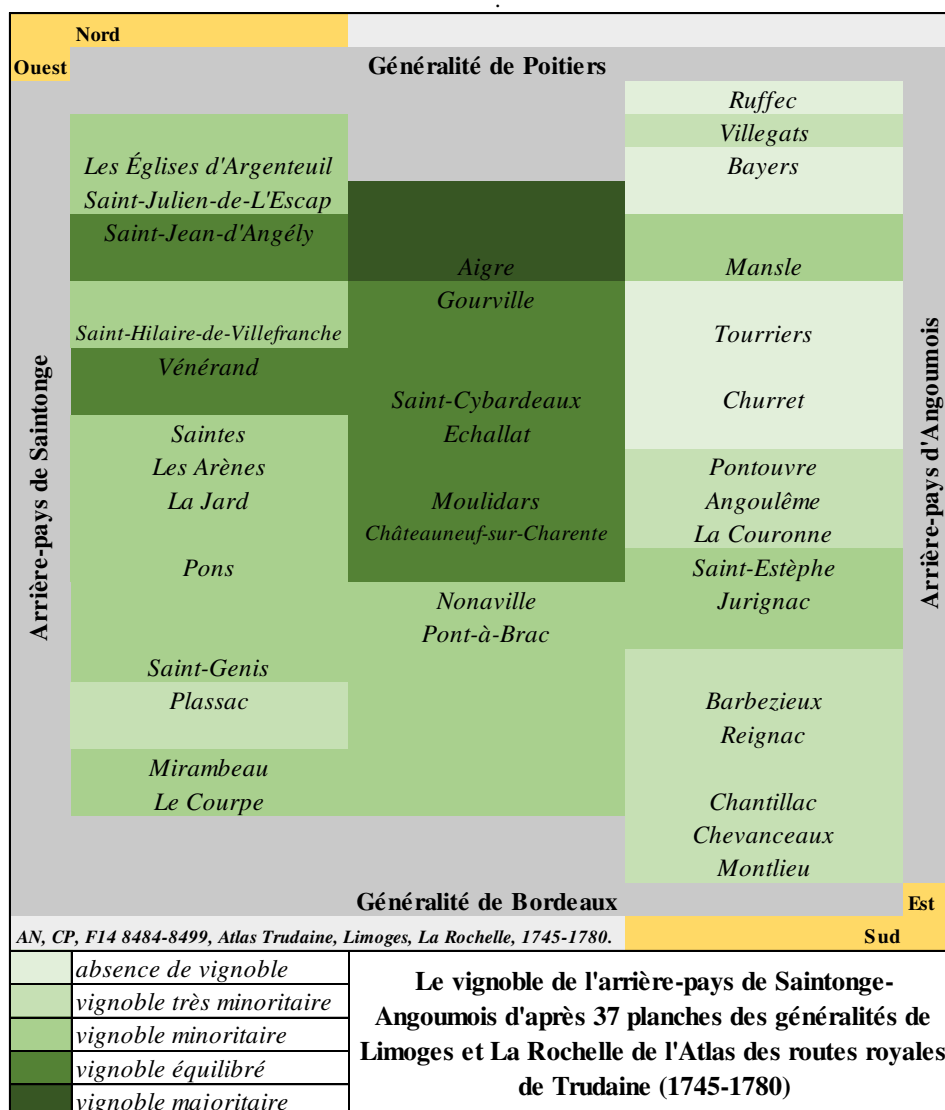


Figure 14: la densité du vignoble d’après les planches de l’Atlas de Trudaine (1745-1780).

L’Atlas dit de Trudaine des routes royales du royaume, élaboré entre 1745 et 1780, offre un aperçu du vignoble par les 37 planches routières des généralités de La Rochelle et Limoges qu’il comporte. Ces planches, parce que centrées sur les grands axes routiers de l’arrière-pays, excluent la représentation du Cognaçais au profit de l’esquisse des paysages environnants les trois axes routiers principaux orientés Nord-Sud : les Églises-d’Argenteuil – Mirambeau, Aigre – Barbezieux, Ruffec – Barbezieux. La part du vignoble peut ainsi se décliner en 5 classes. Entre Les Églises-d’Argenteuil et Mirambeau, la polyculture décrit une part du

¹⁴⁰ ADC, 5C 5, Intendance de Limoges, eaux-de-vie d’Angoumois, état de la quantité d’eau-de-vie expédiée par les ports de ce département à destination des colonies françaises de l’Amérique et Guinée pendant l’année 1783.

vignoble globalement minoritaire sur les planches, à l'exception des régions de Saint-Jean-d'Angély et Vénérand où la surface en vigne tend vers la dualité culturelle avec les céréales. Sur les planches routières de cet axe, les parcelles viticoles sont généralement dispersées mais elles tendent au regroupement, surtout dans la région de Saintes et Pons. Entre Aigre et Pont-à-Brac, la polyculture est à l'inverse à dominante viticole, image orientale d'une réalité sensiblement similaire dans le voisinage cognaçais : la surface en vignoble peut représenter la moitié de l'environnement routier (régions de Gourville, Saint-Cybardeaux, Échallat, Moulidars, Châteauneuf) voire plus (région d'Aigre). Au sud de Châteauneuf, la part du vignoble devient minoritaire. À l'inverse d'un parcellaire en mosaïque, le vignoble dessine des zones plus vastes, linéaires ou aréolaires, marques d'une spécialisation culturelle proche de celle du Cognaçais. Sur la route de Ruffec à Angoulême, le vignoble est en revanche très minoritaire, réduit à des parcelles de vignes assez dispersées, à l'exception des secteurs de Mansle, Saint-Estèphe et Jurignac, où elles sont modestement regroupées. Dans la représentation du vignoble que livre l'Atlas Trudaine transparait une différence entre un vignoble de Saintonge dont les parcelles sont partiellement délimitées par des haies à l'opposé d'un vignoble d'Angoumois ouvert. Ces 37 planches appellent quatre remarques sur les dynamiques du vignoble qu'une étude plus approfondie des archives confirmerait ou infirmerait. Tout d'abord, le vignoble peut être au cœur de quelques domaines châtelains (Reignac, Plassac, Saint-Hilaire-de-Villefranche, Antezant-La-Chapelle, Touchimbert). De plus, les planches décrivant les surfaces en vigne les plus amples attestent de la pérennité et de la prospérité d'une spécialisation culturelle (régions d'Aigre et d'Echallat par exemple). Qu'il s'agisse de dispersion ou de fragmentation du parcellaire viticole comme dans les régions de Pons ou de La Jard, l'Atlas de Trudaine décrit dans l'arrière-pays une dynamique d'extension du vignoble par sa progression en lisière de forêt ou par la conversion de parcelles jusque-là cultivées en céréales. Enfin, le développement d'une zone de vignoble peut apparaître comme une expérimentation, à l'instar des modestes parcelles en vignes des clairières de défrichements du sud de la Saintonge (régions de Chantillac, Chevanceaux et Montlieu). Les travaux de Gilles Bernard décrivent un « important renouveau viticole »¹⁴¹ au XVIII^e siècle et peuvent être mis en relation avec cette analyse des planches de Trudaine : dans la géohistoire qu'il dresse du vignoble, la région de Cognac – Saintes – Saint-Jean-d'Angély est la deuxième concentration viticole après celle formée par la région de La Rochelle et l'Île de Ré au XVIII^e siècle¹⁴². Le Nord de la vallée de la Charente est plus doté en plantations de vignes : la région d'Aigre déroule 771 ha de vigne contre 221 ha dans celle de

¹⁴¹ BERNARD Gilles, *Le Cognac. À la conquête du monde*, Pessac, PUB, 2011, p.26.

¹⁴² *Ibid.*, p. 27.

Blanzac¹⁴³. La densité en vignoble diminue vers le Sud selon deux axes : de la région de Saint-Jean-d'Angély – Saintes et de celles d'Aigre et Rouillac vers le Barbezilien plus céréalière. La vigne progresse surtout en Angoumois, entre le Jarnacais et les environs d'Angoulême, jusqu'à atteindre les marges limousines orientales de La Rochefoucauld et Montbron¹⁴⁴ dans des proportions modestes.

L'intérêt que porte l'ingénieur et agronome Étienne Munier dans son *Mémoire sur l'Angoumois* plaide d'ailleurs pour ce constat d'une extension du vignoble au XVIII^e siècle. En rappelant que 27% de la surface agricole utile d'Angoumois est dédiée à la culture de la vigne, il évoque un contexte des années 1770 où la culture de la vigne et du froment n'appelant que peu de rentabilité, dans le cas de choisir entre les deux cultures, il serait préférable d'opter pour le cep plutôt que l'épi. En effet, le produit de la vigne (vin et eaux-de-vie), en vieillissant, d'une part se conserve et, d'autre part, peut se vendre à bon prix, car les débouchés peuvent être plus rémunérateurs, *a fortiori* dans les temps de rareté. « C'est une grande question en Angoumois de savoir s'il est plus avantageux de planter en vignes les terrains dans lesquels on peut semer du grain, que de les convertir en terres labourables. Cette question ne faisait aucune difficulté autrefois »¹⁴⁵. En comparant deux scénarii sur 30 journaux, l'un fondé sur la culture du froment avec façons de labourage et moissons du froment, l'autre avec façons de vigne et vendanges, incluant le prix de la main d'œuvre, Munier conclut à privilégier la culture de la vigne dont le produit net serait de 540 livres contre 440 livres pour celle du froment. Cette allusion à l'extension du vignoble est cependant limitée à l'Angoumois occidental : « C'est le pays du vignoble et calcaire par sa nature qui caractérise l'Angoumois proprement dit » ; « Le vin dégénère en même raison que le sol » vers l'Angoumois limousin où le cep cède la place aux bosquets de noyers et châtaigniers.

Le vignoble d'Angoumois des années 1780 est un vignoble en mutation. Il est dominé d'après Munier par deux cépages ou « visans » : le Balzac donnant un vin noir, la Folle Blanche, donnant un vin blanc. Plus ponctuellement, l'Angoumois comporte d'autres cépages : des « visans noirs » comme le Prunelé à Ruffec, le Vérillon et le Joly autour de La Rochefoucauld, le Quéret à Montmoreau, des « visans blancs » comme le Saint-Émilion aux environs de Pétignac et le Petit Verdot autour de Chevanceaux. Des expérimentations de quelques « cultivateurs zélés » ont conduit à introduire des plants de Malvoisie, de Bourgogne, du

¹⁴³ *Ibid.*, p. 29.

¹⁴⁴ *Ibidem.*

¹⁴⁵ SÉPULCHRE Bruno (éd.) MUNIER Étienne, *L'Angoumois à la fin de l'Ancien Régime*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1981.

Bordelais, du Roussillon et de l'Orléanais. L'orientation vers des plantations en cépages blancs à la fin du XVIII^e siècle s'explique d'après Munier pour deux raisons principales. La première est l'altération de la qualité du cépage de Balzac dont la période de maturité et d'abondance serait réduite entre 6 et 12 ans selon la qualité du sol en raison des violentes gelées de janvier 1766 et de celles de mai 1776 : « On se plaint en Angoumois de l'altération presque générale du Balzac, principal visan noir, de la Province ». Au sujet des vins blancs de Folle Blanche, Munier précise l'intérêt qu'il suscite chez les cultivateurs : « Il y a même des cultivateurs qui voudraient n'avoir que des vins blancs. Ils font de meilleures eaux-de-vie et en plus grande quantité que les rouges ». L'attention portée au cépage de Folle Blanche en substitution du Balzac s'illustre dans la description fine des provins de janvier-février pour repeupler la vigne et dans le tableau d'une méthode de distillation pour mars-avril afin d'extraire de ce cépage une grande quantité d'eaux-de-vie de la meilleure des qualités. Et de conclure ainsi : « Il n'est donc pas étonnant qu'on cherche à les multiplier dans la province d'Angoumois, surtout depuis le dépérissement du Balzac ».

Localité	Vignoble	Production	Production	Rendement
	(en journal)	(en veltes)	(en barriques)	(en veltes/journal)
Saint Vaize	50,0	2400,0	89	48,0
Le Douhet	120,0	5600,0	207	46,7
Saint Seurin	55,0	2250,0	83	40,9
Réparsac	248,0	10044,0	372	40,5
Ecoyeux	350,0	10800,0	400	30,9
Champmillon	380,0	10640,0	394	28,0
Sigogne	1200,0	32400,0	1200	27,0
Chassors	800,0	21600,0	800	27,0
Jarnac	500,0	13500,0	500	27,0
Bassac	150,0	4050,0	150	27,0
Vibrac	100,0	2700,0	100	27,0
Fleurac	250,0	6750,0	250	27,0
Houlette	60,0	1620,0	60	27,0
Foussignac	600,0	16200,0	600	27,0
Saint Savinien	700,0	16800,0	622	24,0
Saint Simeux	750,0	17550,0	650	23,4
Roulet	70,0	1620,0	60	23,1
Saint Simon	100,0	2160,0	80	21,6
Sireuil	6,0	108,0	4	18,0
Châteauneuf	800,0	12000,0	444	15,0
Moulidars	1200,0	16200,0	600	13,5
Jurignac	80,0	810,0	30	10,1
Mérignac	1000,0	7000,0	259	7,0
Mareuil	300,0	1890,0	70	6,3
Triac	80,0	50,0	2	0,6
Nercillac	178,0	-	-	-
Taillebourg	0,0	-	-	-

Source : d'après ADCM, C 183, Enquête agricole de l'intendance de La Rochelle, 1774.

Tableau 23: surface, production et rendement du vignoble de 26 localités d'arrière-pays en 1774.

L'enquête agricole de l'intendance de La Rochelle de 1774 consacre quelques questions à l'étendue du vignoble et aux productions viticoles, donnant quelques renseignements sur la productivité du vignoble. Ces enquêtes qui prennent la forme d'un questionnaire statistique sur l'outillage agricole, les cultures céréalières, les cheptels ovins, bovins et chevalins et les rendements par année commune et pour l'année 1773, sont complétées par les syndics des paroisses, transmises à la subdélégation pour transmission à l'intendance puis au contrôle général des finances. Leur disponibilité est inégale : les secteurs fluviaux d'arrière-pays de Saint-Savinien – Taillebourg, Jarnac – Châteauneuf sont assez bien représentés. Les déclarations des paroisses de la subdélégation de Cognac, inscrites dans l'état de la taille du Mémoire de Bégon de 1698 comme les plus productives en vins, sont absentes. Pour constituer un aperçu, 26 localités de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ont été sélectionnées, moitié d'entre elles riveraines du fleuve, moitié d'entre elles extra-fluviale. La surface du finage paroissial plantée en vigne, renseignée en question 31 décrit une gamme de vignobles paroissiaux variant de 6 à 1 200 journaux. Les faibles surfaces déclarées plantées en vignes pour Sireuil, Rouillet et Jurignac illustrent la perte de densité du vignoble d'Angoumois à l'Est des pays de Cognac. En Saintonge intérieure, le long du fleuve Charente, le vignoble du gros bourg de Saint-Savinien est le plus grand avec 700 journaux déclarés contre 50 pour Saint-Vaize, 120 pour Le Douhet ou 350 pour Écoyeux. La déclaration du syndic de Taillebourg précise qu'il n'y a aucun vignoble à Taillebourg. En « Angoumois vignoble » selon le terme de Munier, les surfaces en vignes riveraines de la Charente, déclarées par les syndics, sont plus étendues à Jarnac (500 journaux), Saint-Simeux (750 journaux), Châteauneuf (800 journaux). Les villages de Triac, Bassac, Vibrac et Saint-Simon présentent des surfaces plus modestes entre 50 et 150 journaux. Les bourgs du pays jarnacais décrivent un contraste entre une culture viticole d'autosuffisance ou d'appoint, complémentaire de cultures céréalières dominantes : Houlette (60 journaux de vigne), Triac (80), Nercillac (178), Réparsac (248) ; et une culture viticole en position d'équilibre avec celle des céréales : Chassors (800) et Mérignac (1 000) ou Sigogne (1 200) et Moulidars (1 200). Les productions de vin déclarées par année commune sont plus importantes à Sigogne (32 400 veltes), Chassors (21 600 veltes), Saint-Simeux (17 550 veltes) et Saint-Savinien (16 800 veltes). Le rendement moyen déclaré par les syndics est d'une barrique par journal de vigne. Il est supérieur pour 5 des 26 vignobles paroissiaux de l'arrière-pays : Champmillon (28 veltes / journal), Ecoyeux (30,9), Réparsac (40,5), Saint-Seurin (40,9), Le Douhet (46,7) et Saint-Vaize (48). Les syndics des paroisses du Jarnacais déclarent 27 veltes par journal plutôt qu'un chiffre exact comme le font les autres syndics de l'échantillon paroissial. Les vignobles paroissiaux situés à l'Est du Jarnacais en Castelneuvois

(Saint-Simon, Moulidars, Châteauneuf, Saint-Simeux, Sireuil) et au Sud d'Angoulême (Roulet, Jurignac) figurent parmi les moins productifs. Cette description partielle de la trame du vignoble d'arrière-pays s'inscrit dans la construction d'un arrière-pays intégré à l'océan. En effet, les productions du vignoble d'arrière-pays sont au cœur d'enjeux marchands et négociants qui contribuent à son extraversion. L'étude – postérieure – de correspondances négociantes du XVIII^e siècle est à même de mettre en évidence les maillons de la chaîne des acteurs liant l'arrière-pays et l'océan¹⁴⁶.

L'étude de l'espace habité dans le voisinage de l'Océan entre la seconde moitié du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle laisse finalement entrevoir quatre mutations de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. La désignation cartographique et encyclopédique du cours d'eau Charente, en substituant l'appellation rivière à celle de fleuve, traduit un changement de perception fonctionnelle du cours d'eau accompagnant la volonté d'étendre la navigation en amont d'Angoulême : le critère d'abondance en eau compte désormais moins dans la perception fluviale et la représentation cartographique que le critère technique d'une navigabilité extensible par l'ingénierie. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est par ailleurs un espace routier de transit : les traverses Nord-Sud se trouvent équilibrées de voies routières Est-Ouest au XVIII^e siècle, doublant le cours fluvial et renforçant la dimension de traverse de l'arrière-pays entre le Limousin et l'Océan. Ces mutations routières procèdent du développement de nouvelles centralités par le pouvoir royal : le port-arsenal de Rochefort dans l'estuaire de la Charente, le carrefour d'Angoulême, étape sur la route de Limoges à l'Atlantique. La description de la répartition de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois renforce les deux pôles urbains de Saintes et Angoulême, consolide le niveau des gros bourgs, particulièrement sur les rives du fleuve et de l'affluent de la Boutonne mais aussi le long des grands axes routiers tandis que les villages connaissent une croissance globalement soutenue. La plus forte dispersion de l'habitat en Saintonge associée à un maillage routier plus dense témoigne d'une connexité plus forte des sociétés saintongeaises que celles d'Angoumois. Enfin, cet arrière-pays est marqué par deux changements dans le vignoble dans la continuité des mutations du vignoble d'Aunis : d'une part, la conversion de partie des vins en eaux-de-vie avec la diffusion et la généralisation de la pratique de la distillation, d'autre part l'extension du vignoble en Angoumois. Ces quatre éléments d'analyse confèrent à l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois l'aspect d'une zone sous influence : pour les ports atlantiques de Bordeaux, Rochefort et La Rochelle qui regardent vers un arrière-pays de ressources et de main-d'œuvre,

¹⁴⁶ Voir Partie II, Chapitre 6, III.

pour les grandes villes de l'intérieur comme Poitiers et Limoges qui le perçoivent comme un maillon vers l'Océan, pour le pouvoir royal qui, de Versailles, supervise les mutations du cours fluvial de la Charente pour en faire une artère fluviale stratégique. Le cours de la Charente et de la Boutonne est un espace vécu et exploité par les communautés riveraines : villes, bourgs, villages et hameaux fluviaux et affluents imbriquent les territoires et les temps de l'eau.

II. TRAVAILLER, RÉSIDER, RÉGLEMENTER : HABITER LES RIVES DE LA CHARENTE ET DE LA BOUTONNE, DES USAGERS ET UN ENVIRONNEMENT SOUS CONTRÔLE

Les vallées fluviales de la Charente et la Boutonne forment des environnements hydriques¹⁴⁷ ou hydrosystèmes¹⁴⁸. Parce qu'elles organisent l'arrière-pays par leur importance naturelle et fonctionnelle, en mettant en relation les terres et le littoral, l'étude des interactions entre les communautés riveraines de ces vallées, quelle que soit leur taille (hameaux, villages, bourgs, villes, domaine châtelain), et le cours d'eau est un préalable à l'approche des mutations qu'introduit la maritimisation de l'arrière-pays par le pouvoir royal dès le XVII^e siècle. L'approche de la navigation entre l'arrière-pays et la mer ne doit pas, en effet, faire oublier la consistance et le rôle des communautés fluviales et des agents du roi dans l'aménagement de l'espace¹⁴⁹, en prenant en compte la diversité des relations entre les acteurs de ces communautés, les usagers ou riverains¹⁵⁰, du seigneur au marinier, en passant par les agents de la maîtrise des Eaux et Forêts¹⁵¹. Par ailleurs, cette description présente l'intérêt de manifester une asymétrie dans la projection maritime de l'arrière-pays : elle permet en effet de contextualiser les acteurs de la maritimisation de ceux qui, pour la majorité, en sont de simples spectateurs, qu'ils activent la roue du moulin ou pêchent dans leur chaloupe. En réservant l'approche de la navigation vers la mer dans le chapitre suivant, il s'agit ici d'envisager l'exploitation du fleuve par les sociétés riveraines, et l'habitat, en prêtant attention à

¹⁴⁷ CIRIACONO Salvatore (dir.), *Eau et développement dans l'Europe moderne*, Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 2004, p. 7.

¹⁴⁸ BURNOUF Joëlle, LEVEAU Philippe (dir.), *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture. Sociétés préindustrielles et milieux fluviaux, lacustres et palustres : pratiques sociales et hydrosystèmes*, Paris, CTHS, 2004.

¹⁴⁹ BACKOUCHE Isabelle, *La Trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, EHESS, 2016.

¹⁵⁰ BNF, Droit, Economie Politique, F-24010, HENRIQUEZ Jean, *Code pénal des eaux et forests, ou Précis raisonné des ordonnances, arrêts & règlements sur les délits, peines et amendes en matière d'eaux et forêts*. Tome 1, Verdun, F. Christophe, 1781, p. 164 et 179.

¹⁵¹ MAILLARD Brigitte, « Pour une histoire des fleuves et des rapports hommes / fleuves : les sources écrites de la période moderne (XVI^e-XVIII^e siècles) », BURNOUF Joëlle, LEVEAU Philippe (dir.), *op. cit.*, p. 41.

l'intégration de l'élément eau dans la demeure, enfin la redéfinition de la réglementation sur les usages fluviaux et les conflits d'usage que ceux-ci peuvent susciter.

1. À la pêche ou au moulin : travailler sur la Charente et la Boutonne

La documentation liée aux initiatives de réforme et d'extension de la navigation fluviale, produite dans un objectif empirique de connaissance du terrain permet d'envisager le travail sur le fleuve et ses affluents. Les procès-verbaux de visite fluviale de la maîtrise des Eaux et Forêts d'Angoumois, en 1673 notamment, la production cartographique sur le fleuve Charente de la fin du XVII^e siècle, les papiers de la commission des péages, l'Atlas fluvial de Trésaguet et les actes notariés portant baux à ferme de droits de pêche ou de moulins, restituent les travailleurs du fleuve partiellement et partialement, suffisamment en tout cas pour dresser un premier tableau que des recherches approfondies complèteraient.

Le fleuve Charente a la réputation d'être un cours d'eau idéal pour la pêche de Verteuil à Saint-Savinien. Le *Mémoire de la Généralité de La Rochelle* de Michel Bégon en 1698 contribue à définir cette élogieuse appréciation dans sa présentation des cours d'eau de la généralité : « Il n'y a n'y mines, n'y selpestre , mais on trouve dans la Charente, vers Saint-Savinien, de grosses moules qui produisent des perles qui ne sont, n'y moins belles, n'y moins précieuses que celles du Levant ; elles sont très rares, et il semble qu'on a abandonné cette pesche depuis quinze ou vingt ans »¹⁵², « La pêche des rivières et des étangs n'est n'y moins utile, n'y moins abondante, elles fournissent des carpes, des brochets, des truites d'une grosseur prodigieuse et d'un excellent goust »¹⁵³. L'intendant de Limoges Bernage valorise dans son *Mémoire* les eaux poissonneuses de la Touvre : « ses eaux sont claires et froides et produisent une quantité prodigieuse de truites »¹⁵⁴. À la fin du XVIII^e siècle, l'article « Saintonge » de la *Géographie de Busching* publiée par Bérenger en 1779 s'inspire à l'évidence de ces sources : « Elle touche à l'Océan [...]. La Charente, Carentonus, l'arrose dans son cours de 40 lieues, presque partout navigable, partout remplie de poissons d'excellent goût. [...] Elle sort de l'Angoumois : ses débordements fertilisent les terres : dans ses sables se recueillent des moules où l'on trouve des perles estimées [...]. »¹⁵⁵. Arthur Young expérimente le séjour des rives charentaises et s'adonne au loisir de la pêche à Verteuil.

¹⁵² BNF, Ms., Français 8148, *Mémoire sur la Généralité de La Rochelle* dressé par M. Bégon, en 1698, f°4r.

¹⁵³ *Ibid.*, f°7r.

¹⁵⁴ BNF, Ms., Français 11412, *Mémoires sur diverses Généralités de France. II. Bordeaux. Limoges* par M. Bernage (1698), f°7v-8r.

¹⁵⁵ BNF, Philosophie, Histoire, Sciences de l'Homme, G-9350, BÜSCHING Anton Friedrich, BÉRENGER Jean-Pierre (éd.), *Géographie de Büsching. Abrégée dans les objets les moins intéressants et augmentée dans ceux qui*

« Le parc, les bois et la Charente sont beaux ici, cette dernière fournit abondance de tanches, de carpes et de perches. Il est toujours facile d'y prendre de 50 à 100 paires de poissons pesant de 3 à 10 livres chacun : nous eûmes 2 carpes pour le souper, les meilleures que j'ai encore goûtées. Si je plantais ma tente en France, je la placerais près d'une rivière qui donne de pareils poissons. Rien n'est si provoquant dans une maison de campagne que de voir de ses fenêtres un lac, une rivière ou la mer, d'avoir tous les jours un dîner sans poisson, denrée si commune en Angleterre. »¹⁵⁶

Au regard laudateur de l'administrateur et du voyageur succède celui, plus détaillé, de l'agronome Étienne Munier dans son *Mémoire sur l'Angoumois* : « On ne trouve pas de poissons dans la Charente jusqu'au premier moulin. Il y en a peu jusqu'à Suris, mais ensuite elle en nourrit beaucoup »¹⁵⁷. D'après lui, le poisson blanc domine, notamment les goujons, les athons et les barbots pour leur grosseur et leur qualité. Viennent ensuite les anguilles, les carpes, les truites, les brochets, les perches, les brêmes, les loches et les écrevisses. Enfin, des espèces marines remontent jusqu'à Angoulême, plus rarement qu'autrefois à en croire son appréciation : des meuls, poissons de mer de la classe des muges, sont présents entre Jarnac et Montignac tandis que des aloses se trouvent encore à Angoulême, rarement des carrellets, des bécards et du saumon.

La pratique de la pêche est un privilège attaché à une propriété riveraine du fleuve. Les droits de pêche relèvent de seigneurs, d'abbés ou d'abbesses, de propriétaires de moulins ou du roi par des engagistes des domaines royaux en Angoumois. Ces derniers peuvent équiper une partie de la chaussée fluviale d'engins de pêches désignés dans les sources sous les termes essacs, essarts, pertuis, furnes ou anguillards, dispositifs de prise du poisson disposés sur des digues. Ces équipements présentent l'intérêt de permettre de grosses prises de poissons ou d'anguilles. Munier précise en effet que les grandes quantités d'anguilles pêchées par peloton lors des crues du fleuve peuvent rapporter au propriétaire de l'anguillard de 500 à 600 livres¹⁵⁸. Ils peuvent être affermés collectivement ou à l'unité. Le procès-verbal de visitation fluviale de 1673 de la Maîtrise des Eaux et Forêts d'Angoumois¹⁵⁹ recense 48 essacs ou pêcheries entre Angoulême et Cognac, la plupart entre Saint-Simeux et Angoulême. Une carte anonyme, établie

ont paru l'être retouchée par-tout, et ornée d'un précis de l'histoire de chaque État. Tome Cinquième. Qui comprend toute les Provinces du Royaume de France, Lausanne, La Société Typographique, 1779, p. 478.

¹⁵⁶ YOUNG Arthur, SÉE Henri (trad.), *Voyage en France pendant les années 1787, 1788, 1789 et 1790*. Journal de Voyage, t. I, Paris, Armand Colin, 1931, p. 159.

¹⁵⁷ SÉPULCHRE Bruno (éd.), *op. cit.*, p. 91.

¹⁵⁸ Ibid.

¹⁵⁹ ADC, 140B 12, Procès-verbal de visitation fluviale de la Charente sur ordre de Louis de Froidour commencé le 8 novembre 1673.

à la fin des années 1680 représentant le cours de la Charente de Verteuil à Angoulême¹⁶⁰ figure les moulins et anguillards dans la perspective d'une évaluation de l'extension de la navigation en amont d'Angoulême : 43 anguillards sont désignés, le premier d'entre eux, en aval du moulin de La Grave, à Luxé. Les méandres au cours fluvial anastomosé de Marcillac, Vouharte, Montignac et Balzac en sont particulièrement denses. Un siècle plus tard, l'Atlas fluvial de Trésaguet de 1773 donne une représentation des essacs ou anguillards qu'un acte notarié décrit précisément, pour Malvy¹⁶¹ par exemple. L'anguillard s'insère sur un passage d'eau et repose sur deux parois maçonnées en pierre sèche ou en carreaux de pierre de taille. Les parois empierrées sont pontées de quelques planches de bois permettant au pêcheur de s'installer pour la pêche sur une plate-forme. La partie amont du cours d'eau est bloquée par un ensemble de planches de bois disposées à la verticale, liées entre elles par une barre métallique en appui sur les deux parties de l'anguillard, le temps de placer le filet et/ou la nasse dans la partie aval. La levée des planches de bois en amont ouvre le passage de l'eau et permet alors de procéder aux prises.

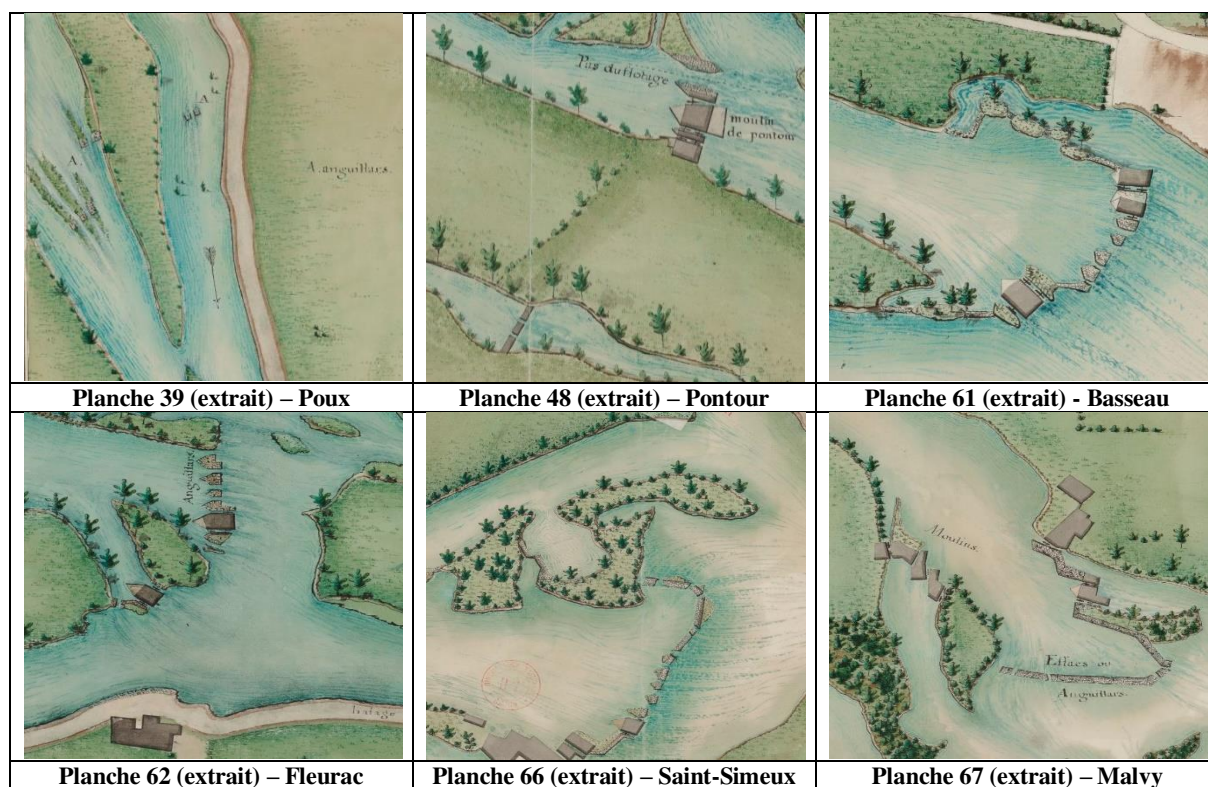


Figure 15: représentation d'essacs et d'anguillards dans l'Atlas fluvial de Trésaguet (1773).

¹⁶⁰ SHDV, GR 1 VE 47, Dépôt général des fortifications, Carte du cours de la Charente de Verteuil à Angoulême relative au projet de la rendre navigable, échelle de 3000 toises, 1688-1689.

¹⁶¹ ADC, 2E 2274, Étude Ferrand, Châteauneuf, Procès-verbal d'un anguillard ou essac par Hélie Delagarde, meunier, contre Étienne Ducloux, 10 octobre 1722.

À cette pêche de site s'ajoute la pêche fluviale, exercée sur un bateau par un pêcheur ou poissonnier devenu fermier du droit de pêche en vertu d'un contrat notarié moyennant le versement d'un droit annuel. La mention de pêcheur est rare dans les sources notariales. On trouve plus couramment celle de poissonnier. Le Titre XXXI de l'Édit du roi portant règlement général pour les Eaux et Forêts du 13 août 1669 règlemente la pêche sur les rivières navigables comme la Charente. Il est interdit de pêcher le dimanche et les jours de fêtes sur le cours d'eau. Le temps de fraye du poisson¹⁶² (1^{er} février à mi-mars, 1^{er} avril au 1^{er} juin) doit être respecté, pour les truites, et avec exception pour les saumons, aloses et lamproies. Les pêcheurs doivent rejeter les truites, carpes, barbeaux, brêmes et meuniers de moins de six pouces entre l'œil et la queue, les tanches, perches et gardons de moins de cinq. Tout pêcheur dérogeant au règlement est jugé par la maîtrise des Eaux-et-Forêts de son département¹⁶³. Lors de la visite fluviale de 1673, Louis de Froidour, grand-maître enquêteur des Eaux-et-Forêts, interpelle plusieurs pêcheurs et meuniers afin de s'enquérir des propriétaires qui prétendent au droit de pêche sur les bords de la Charente. Au niveau du moulin de Thouérat, Pierre Prévost pêche sur son bateau en vertu d'un bail à ferme moyennant 4 livres par an contracté avec le sieur de Lésignat, conseiller au présidial d'Angoulême, propriétaire du droit de pêche¹⁶⁴. En aval, au niveau du port de Basseau, le meunier renseigne De Froidour sur un premier droit de pêche relevant du Roi affermé à plusieurs pêcheurs non nommés, un second que les nommés Geay, Philippe et Rochex tiennent à bail du sieur de Fleurac et un troisième octroyé par le sieur de L'Oisellerie au pêcheur Jean Almand moyennant une rente annuelle¹⁶⁵. En aval du pont de Châteauneuf, un ancien pêcheur sur sa barque indique que les deux rives, passé la seigneurie de Châteauneuf, « appartiennent à Sa Majesté ou du moins Monsieur le Duc de Navailles qui en jouit par engagement »¹⁶⁶.

Les secteurs affermés présentent toujours une grande diversité dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Le 22 juin 1760, le fermier général des revenus de la terre de Châteauneuf baille le droit de pêche sur la Charente dans le Grand Canal dit de Brassour pour 9 années à raison de 30 livres par an, à Jean Charbonnier et son fils, Jean. Le loyer est à remettre en deux termes égaux, à la Pâque et à la Toussaint. Le bailleur se réserve la « pêche pour son utilité et

¹⁶² Fraye : période durant laquelle s'effectue le rapprochement sexuel chez les poissons à fécondation externe.

¹⁶³ BNF, Droit économie, politique, F-12210, Édit du roy portant règlement général pour les eaux et forests [...], Par Louis XIV, Paris, F. Léonard, 1669, Titre XXXI, art. 4, 5, 6, 7, 12 et 22.

¹⁶⁴ ADC, 140B 12, f°3r.

¹⁶⁵ *Ibid.*, f°4v.

¹⁶⁶ *Ibid.*, f°12v.

consommation sans diminution du prix de la ferme »¹⁶⁷. Le 17 janvier 1763, l'abbé de Bassac afferme pour 9 années au surnommé Brocheton, Jacques Perreau, pour 10 livres par an à régler à la Saint-Jean, la pêche sur deux petites noues¹⁶⁸, la Noue Torce et la Noue de La Mothe¹⁶⁹. Le même jour, deux laboureurs et un tisserand prennent à bail de l'abbé, outre la banalité du four, deux droits de pêche, le premier sur un ruisseau derrière le moulin du Bois de Bassac, le second sur le Grand Canal du fleuve Charente, du Pas de Saintonge au port de Vinade. Le bail de ces trois fermes atteint 610 livres par an à remettre en 4 termes égaux¹⁷⁰. L'été suivant, plus en amont, les meuniers Pierre Petit et Jean Guignefolleau, du village de Saint-Seurin, afferment à leur voisin, Jean Séguinard, aussi meunier, pour 6 années, le droit de pêche sur le Grand Canal, du Parc du Seuret jusqu'à la pierre de Toucheboeuf, pour un montant de 70 livres par an à acquitter en deux termes, à Noël et Pâques¹⁷¹.

La pêche sur la rivière de Touvre est bien documentée par les actes notariés des études Caillaud et Crassac entre les années 1750 et 1780. En 1756, Jacques David, poissonnier du village de Pontouvre, au niveau de la confluence avec la Charente, tient à bail de Marc-René de Montalembert « le droit de pêcher dans toutes les eaux de la rivière de Touvre » pour trois années à raison de 460 livres par an¹⁷². Le marquis avait acquis le droit de pêche sur la Touvre du marquis de Neuvic et de la dame Paule son épouse. Moins d'un mois plus tard, Jacques David et son fils, également poissonnier, partagent cette ferme avec 6 poissonniers du bourg de Ruelle en amont. Chaque bailliste s'engage alors à réaliser un huitième du paiement de la ferme¹⁷³, soit 19 livres par an. En 1759, les poissonniers ayant honoré leur ferme, le marquis renouvelle la ferme pour cinq années à cinq d'entre eux en l'assortissant d'une procuration pour « régir et administrer la pêche dans la [...] rivière de Touvre dans toute l'étendue de ce qui appartient au [...] seigneur marquis » : leur est donc reconnu le droit de pêche régulière dans les eaux de la Touvre, le droit de vendre et débiter le poisson dans le respect des arrêts et règlements des Eaux-et-Forêts, moyennant une indemnité de 6 livres par an et l'entretien des

¹⁶⁷ ADC, 2E 2256, Étude Bazagier, Châteauneuf, Ferme des pêcheries de la seigneurie de Châteauneuf, 22 juin 1760.

¹⁶⁸ Noue : bras naturel ou artificielle d'une rivière.

¹⁶⁹ ADC, 2E 1592, Étude Guignard, Bassac, Ferme d'un droit de pêche de l'abbé de Bassac sur la Noue Torce et la Noue de la Mothe, 10 janvier 1763.

¹⁷⁰ *Ibid.*, Ferme de la banalité des fours et de deux droits de pêche sur la Charente par l'abbé de Bassac, 10 janvier 1763.

¹⁷¹ ADC, 2E 2267, Étude Couprie, Châteauneuf, Sous-ferme des pêcheries sur la rivière de Charente par Pierre Petit et Jean Guignefolleau à Jean Séguinard, 26 juillet 1763.

¹⁷² ADC, 2E 265, Étude Caillaud, Angoulême, Ferme des eaux sur la rivière de la Touvre par le seigneur marquis de Montalembert, 24 août 1756.

¹⁷³ *Ibid.*, Ferme par Jacques et Jacques David, père et fils, à Jean Graud, Jean Seguin, François Nalbert, Pierre Bouchaud, Jean Bichet et François Caillaud, 19 septembre 1756.

bateaux et filets de pêches. Les poissonniers doivent également « rendre compte de l'exercice et régie de la pêche tous les mois » auprès du fondé de procuration du marquis¹⁷⁴. La configuration de la pêche dans les années 1780 diffère par le profil des fermiers du droit de pêche, le montant des fermes et les secteurs définis pour cette activité. Le 9 janvier 1780, le surintendant des domaines du comte d'Artois afferme pour trois années le droit de pêche sur la Touvre uniquement dans l'étendue de la paroisse de L'Houmeau à deux poissonniers, Vincent Rivaud et Jean Seguin, du village de Pontouvre, pour 318 livres à acquitter le jour de la Saint-Jean-Baptiste¹⁷⁵. Les deux poissonniers ne pourront utiliser plus de 8 bateaux de pêche. Le même jour, François Sallée, bourgeois de la paroisse Saint-André d'Angoulême, prend à ferme le droit de pêche sur la même rivière pour la même période dans toute l'étendue de la paroisse de Touvre, jusqu'à la source du cours d'eau, pour 300 livres par an. Il ne peut disposer de plus de 4 bateaux pour sa pêche¹⁷⁶. En 1783, quatre baux du droit de pêche sont signés pour sept années devant le surintendant Pineau, aucunement par des poissonniers¹⁷⁷. Le négociant Pierre Callaud de l'Houmeau obtient le droit de pêche de la confluence entre la Charente et la Touvre jusqu'aux essarts du sieur Caillaud de Brébonzac pour 350 livres avec le droit d'entretenir 8 bateaux de pêche. Jean Delouche et Marie Haud de la paroisse Saint-Jean d'Angoulême l'obtiennent des essarts de Brébonzac jusqu'à la borne des eaux de la forge de Ruelle pour 520 livres par an avec une flotte maximum de 8 bateaux également. Le marchand de Ruelle Étienne Charbonneau peut pêcher par son bail entre la borne amont des eaux des forges de Ruelle et ses propres essarts pour 280 livres par an avec 4 bateaux. Enfin, Jean Deval, résidant aussi à Angoulême, se voit octroyé le droit de pêche entre les essarts de Charbonneau et la source de la Touvre pour 550 livres par an avec le droit de mettre à l'eau 8 bateaux de pêche. Entre 1756 et 1783, le montant annuel des fermes des pêches sur la Touvre est passé de 460 livres à 618 livres (+25%) en 1780, et 1 700 livres (+175%) en 1783 et l'exercice du droit de pêche a été divisé en 4 secteurs. La précision du nombre de bateaux autorisés illustre à la fois la volonté de respecter les ordonnances des Eaux-et-Forêts d'une part, mais aussi, en filigrane une concurrence sur la rivière et la recherche d'une conciliation des usages entre les détenteurs du droit de pêche. Le bail de Jean Delouche précise ainsi que le droit de pêche du

¹⁷⁴ ADC, 2E 27 177, Étude Caillaud, Angoulême, Procuration donnée par Monsieur le Chevalier de Montalembert à David père et fils, Boucaud, Biget et Gaillard, 18 juin 1759.

¹⁷⁵ ADC, 2E 10 150, Étude Crassac, Angoulême, Ferme du droit de pêche sur la rivière de Touvre dans la paroisse de L'Houmeau, 9 janvier 1780.

¹⁷⁶ *Ibid.*, Ferme du droit de pêche sur la rivière de Touvre dans la paroisse de Touvre, 9 janvier 1780.

¹⁷⁷ ADC, 2E 10 153, Étude Crassac, Angoulême, Fermes du droit de pêche sur la rivière de Touvre à François Sallée, bourgeois d'Angoulême, à Pierre Callaud, négociant d'Angoulême, Étienne Charbonneau, marchand de Ruelle et Jean Deval, sieur de Beauregard d'Angoulême, 13 décembre 1783.

meunier du moulin de Ruelle est préservé sur 33 brasses en amont et en aval de son moulin. Pêcher sur la Touvre, rivière poissonneuse à souhait d'après les contemporains, suppose de contracter un bail coûteux à la fin du siècle, contrairement à la pêche fluviale du Grand Canal de la Charente en aval d'Angoulême. Entre Angoulême et Fleurac, le droit de pêche annuel pour huit ans à verser au surintendant Pineau varie de 14 à 24 livres par an¹⁷⁸. À Jarnac, la ferme des pêches du Grand Cabinet au Pas de Lucet, avec la coupe des roseaux et joncs, affermée à deux marchands et deux maîtres de gabares, vaut 40 livres par an¹⁷⁹. La supérieure Bertrand de Puyraumont des dames religieuses du prieuré Saint-Léger de Cognac afferme quant à elle le droit de pêche entre l'écluse de Châtenet et l'Isle du Roy au poissonnier Pierre Billaud pour 24 livres par an : elle attend à chaque carême livraison de 10 livres de poisson noir frais en carpes et truites¹⁸⁰. À l'exploitation vivrière du fleuve Charente s'ajoute l'exploitation énergétique du fleuve Charente et de ses affluents.

Travailler au moulin dans le bassin hydrographique de la Charente suppose de prendre en compte une grande diversité de production : farines, huile, papier, draps sortent des meules du cours de la Charente et de ses affluents. Cartes et atlas d'époque donnent un aperçu de l'importance de l'activité meunière sur certains secteurs fluviaux. Le cours de la Charente, hors affluent, en amont d'Angoulême, depuis Verteuil, totalise 43 moulins jusqu'à Angoulême, dont 1 papetier, à la fin du XVII^e siècle¹⁸¹. Si les moulins à papier sont principalement répartis sur les affluents, les moulins à farine dominent dans le grand canal de la Charente. Ils étaient aussi utilisés pour produire l'huile de noix. Gabriel Delâge ne recense que 7 moulins à papiers sur le cours du fleuve au XVII^e siècle comme celui du Pont-de-La Chenaud sur la paroisse de Chebrac, contre 4 sur les Eaux-Clares, 10 sur la Charreau, et 12 sur la Boême, trois affluents successifs de la rive gauche en aval d'Angoulême¹⁸². L'activité des moulins papetiers est en repli durant la première moitié du XVIII^e siècle. En 1656, l'intendant de Limoges recensait 66 moulins et 98 cuves à papiers sur la Charente et ses affluents, dont 26 moulins sur le

¹⁷⁸ *Ibid.*, Fermes des droits de pêche sur la rivière de Charente à François de Limagne, bourgeois d'Angoulême, Michel François Bergeron, laboureur de Chantoiseau, Jean Delouche, marchand de Beaulieu, François Clément, 16 août 1783.

¹⁷⁹ ADC, 2E 21 582, Étude Epagnou-Dezisle, Jarnac, Ferme de la pêche et des pêcheries du Grand Cabinet par Pontier à Pierre Plumejaud et Jacques Régnier, marchands, et Jean Fonteneau et Jean Templeraud, maîtres de gabares, 11 juin 1785.

¹⁸⁰ ADC 2E 14 437, Étude Noël, Cognac, Ferme du droit de pêche de la dame prieure des religieuses de Cognac à Pierre Billaud, 1^{er} juillet 1783.

¹⁸¹ SHDV, GR 1 VE 47, Dépôt général des fortifications, Carte du cours de la Charente de Verteuil à Angoulême relative au projet de la rendre navigable, échelle de 3000 toises, 1688-1689.

¹⁸² DELÂGE Gabriel, *Moulins à papier d'Angoumois, Périgord et Limousin (17^e siècle)*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1991, p. 11.

Charreau et la Boëme. En 1697, l'effectif tombe à 12 moulins pour 15 cuves¹⁸³. En 1780, Étienne Munier justifie un regain d'activité avec 28 moulins et 33 cuves¹⁸⁴. En 1773, l'ingénieur Trésaguet représente sur les planches de son Atlas fluvial 117 moulins fluviaux entre Civray et Cognac¹⁸⁵ : 24 d'entre eux sont représentés sans roues, les 93 restant totalisant 202 roues à aube. Trésaguet mentionne une ancienne papeterie sur la rive droite en amont du village de La Rivière, sur la planche n°52¹⁸⁶. En 1815, d'après Michelle Aillot, le département de la Charente totalise 900 moulins à eau et 130 moulins à vent¹⁸⁷.

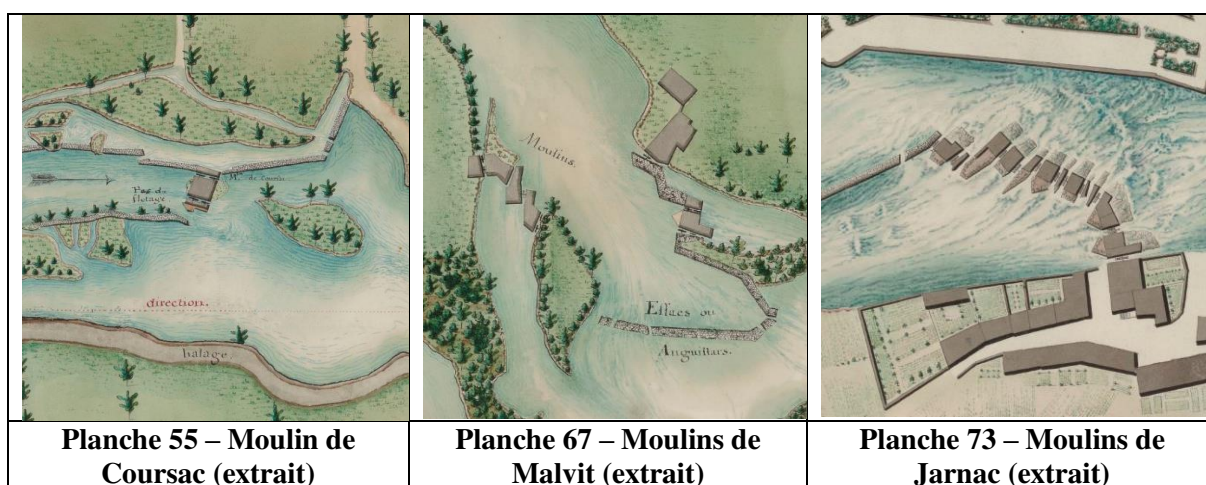


Figure 16: représentation de 3 chaussées des moulins sur la Charente en Angoumois dans l'Atlas fluvial de Trésaguet (1773).

Sur le cours de la Charente, les moulins sont construits à l'issue d'un petit canal ou d'un bras de rivière, sur l'une des deux rives, en appui sur la rive ou sur un ou plusieurs îlots fluviaux voire plus largement sur une chaussée des moulins nommée écluse comme l'illustrent les planches de Trésaguet. Les chaussées des moulins les plus importantes du cours fluvial sont à Saint-Seurin-Châteauneuf (13 moulins) et Jarnac (12 moulins). Parmi les moulins fluviaux de la Charente, 9 sont des moulins banaux entre Fléac et Jarnac¹⁸⁸. Les meuniers sont le plus souvent propriétaires de leurs moulins. Ceux appartenant à des nobles, des bourgeois, des communautés religieuses sont affermés généralement pour 5 ans, parfois pour 3, 6 ou 9 ans à des meuniers, des fariniers, des charpentiers de moulin, ou des laboureurs. La ferme ou la sous-ferme est à régler en deux termes, le plus souvent en espèces du cours à la Saint-Jean-Baptiste

¹⁸³ DUBOURG-NOVES Pierre, *op. cit.*, p. 193.

¹⁸⁴ SÉPULCHRE Bruno (éd.), *op. cit.*, p. 85.

¹⁸⁵ BNF, CP, GE-DD-742, TRÉSAGUET Pierre, Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente, s.n., 1773, f° 12r à 99r.

¹⁸⁶ *Ibid.*, f° 76r.

¹⁸⁷ AILLOT Michelle, *Moulins et gabares. La Charente de Fléac à Jarnac (XVII^e-XVIII^e-XIX^e siècles)*, Chasseneuil-sur-Bonnieure, Médiaprint & Cie, 2013, p. 16.

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 11.

et à la Noël. Un complément en produits de pêche, en volailles et en œufs ou en grains prélevés sur le droit de mouture complète parfois la ferme en numéraire. La rémunération du meunier s'opère par prélèvement sur le produit apporté par le client : un seizième de la farine remise, une pochée ou une écuelle moudurière. En 1692 à Jarnac, le moulin de la Galette et le Grand moulin des Thomas sont de nouveau affermés par Hélié Rangeard, ancien sénéchal de la ville et comté de Jarnac, au meunier Hélié Boucq pour cinq années moyennant une redevance annuelle d'un cent d'anguilles, 2 lamproies, 4 pipes et 5 boisseaux de grains pour le Grand Moulin et 3 pipes 3 boisseaux moitié froment et moitié méturre pour le moulin de la Galette¹⁸⁹. Lors de la ferme de 1688, il eût à changer les paires de meules des deux moulins¹⁹⁰. Il possède aussi son propre moulin qu'il afferme quatre jours plus tard à Mathieu Martin pour 5 pipes de grains moitié méturre, moitié froment et le quart des anguilles et des poissons pris au moulin¹⁹¹. La ferme des moulins avec le droit de banalité pouvait être partagée par un meunier et un marchand et pouvait supposer d'importants travaux de réparation. En 1719, les quatre moulins d'Angeac (deux à meule blanche : le moulin blanc et le Grand Jean ; deux autres à meules noires : le Tamarat, l'Échalette), propriétés de messire Léonard Hélié de Pompadour et de Gabrielle Montault de Beynac, sont affermés avec le droit de banalité pour 5 années à Jacques Labaye, meunier, Vivien Augereau, marchand, et leurs femmes respectives, Catherine et Anne, avec maison, îlots, prés et cheneveaux pour 190 boisseaux de méturre par an¹⁹². La ferme renouvelée en 1722 à quatre meuniers pour la même redevance exige des nouveaux baillistes de gros travaux à leur charge que la ferme du droit de banalité sur tous les censitaires des paroisses d'Angeac, Graves et Saint-Amand pourrait amortir : la roue à cassottes du moulin de l'Échalette est à refaire à neuf, la maison dépendante de la ferme a les murs fendus et crevassés, l'écluse portant les trois autres moulins est fragilisée de plusieurs crevants, l'essac n'a plus ni bois, ni charpente, ni pont pour passer à son travers¹⁹³. À Jarnac, la banalité relève du comte et s'exerce sur 8 moulins banaux : l'un d'eux appartient au comte, les autres sont possédés en indivision par sept propriétaires. Un marché, passé en 1730 prévoit la réparation de la chaussée des moulins par un tailleur de pierre de Bassac chargé de fournir la pierre et de garantir

¹⁸⁹ ADC, 2E 3101, Étude Besnard, Jarnac, Ferme des moulins de la Galette et des Thomas par Hélié Rangeard à Hélié Boucq, 11 décembre 1692.

¹⁹⁰ ADC, 2E 3100, Étude Besnard, Jarnac, Ferme des moulins de la Galette et des Thomas par Hélié Rangeard à Hélié Boucq, 19 juillet 1688.

¹⁹¹ ADC, 2E 3101, Étude Besnard, Jarnac, Ferme d'un moulin par Hélié Rangeard à Mathieu Martin, 15 décembre 1692.

¹⁹² ADC, 2E 2317, Étude Nouveau, Châteauneuf, Ferme des moulins d'Angeac par Gabriel Rondeau à Jacques Labaye, meunier et Vivien Augereau, marchand, 26 janvier 1719.

¹⁹³ Ibid., Fermes des moulins banaux d'Angeac par Simon Martin aux meuniers Richard, Roy, Rouhaud et Raby, 27-29 mars 1722.

l'étanchéité de l'écluse en temps de sécheresse et de chaleur¹⁹⁴. Dans le même secteur, à Bassac, les moulins dépendent de l'abbaye royale de Saint-Étienne : ils sont affermés à un notable qui les sous-afferme à un meunier. En 1746, les moulins du Bois de Bassac et celui du Bourg sont affermés à trois meuniers et leurs femmes par le notaire Philippe Castaigne au nom de l'abbé de Bassac La Vigerie pour 9 ans à raison de 975 livres par an, complétées par la moitié du produit des anguilles prises dans les furnes ou anguillards des moulins¹⁹⁵. Les fermes des moulins peuvent concerner la totalité ou partie du moulin et inclure des dépendances adjacentes sur la rive ou le cours fluvial, en tant que lieux de production, de vie, de rentes et de transactions. À Châteauneuf, en 1764, le meunier Séguinard, sous-loue à Pierre Grot la moitié d'un moulin sur l'écluse de Saint-Seurin avec un bâtiment comportant au rez-de-chaussée une écurie, une chambre basse et un réduit servant anciennement de boutique, à l'étage une chambre haute et un grenier au-dessus. Une portion de jardin, une pièce de pré, la moitié d'une île sur la Charente et un bateau avec sa chaîne et cadenas sont également inclus dans ce bail d'un montant de 130 livres par an pour 6 années et 6 récoltes consécutives¹⁹⁶. Ces quelques exemples ponctuels, centrés sur l'Angoumois en raison de la densité des sites de moulins fluviaux, déclinent les usages énergétiques du fleuve aux côtés de son exploitation vivrière par la pêche. Dans le cas des pêcheries et des moulins, les rives juxtaposent une hiérarchie de riverains et d'usages productifs et résidentiels.

2. Demeurer sur les rives de la Charente et de la Boutonne

Les secteurs navigables des vallées de la Charente et de la Boutonne connaissent entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle une augmentation de 19,6% de leur population, passant de 64 308 à 80 023 habitants. Leurs rives se densifient de 63 à 79 hab / km². Comment les riverains des villes, des bourgs, des villages et des hameaux de l'arrière-pays habitent-ils les rives de la Charente et de la Boutonne ?

Presque un quart de cette population (23,49%) vit dans les trois principales grandes villes-ports de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : Saint-Jean-d'Angély, Saintes et Angoulême. Sur la Boutonne, Saint-Jean-d'Angély, tête de navigation sur l'affluent, connaît une croissance de 68,8% de sa population sur le siècle. Le « portrait de la ville et forteresse de

¹⁹⁴ ADC, 2E 3106, Étude Cauroy, Jarnac, Marché conclu entre Annibal-Rohan Chabot et Françoise Laisné, Paul Templereau, Pierre de Villars, Jean et Daniel Ranson, Mathieu Petit et Jean Faure, 12 juin 1730.

¹⁹⁵ ADC, 2E 1588, Étude Guignard, Bassac, Ferme des moulins du Bois et du moulin du Bourg par Philippe Castaigne pour Paul-Alain de La Vigerie, 15 novembre 1746.

¹⁹⁶ ADC, 2E 2267, Étude Couprie, Châteauneuf, Sous-ferme d'une partie de moulin par Jean Séguinard à Pierre Grot, 23 avril 1764.

Saint-Jean-d'Angély avec l'assiette de ladite ville et des batteries qui y sont faites » édité par Le Clerc Le Jeune en 1621¹⁹⁷ décrit un quadrilatère fortifié, ponctué de 12 tours, bordé de larges douves que 7 ponts permettent de franchir pour accéder aux portes de la ville (portes de Niort, Matha, Taillebourg et d'Aunis). Cinq faubourgs étendent inégalement la ville, particulièrement dans les secteurs liés à l'affluent. Le « fauxbourg d'Onyx » est sur le chemin du port fluvial – non représenté – au nord-ouest de la ville. Celui de Niort se situe au nord-est. Trois faubourgs s'étalent sur les chemins au sud-est et sud-ouest de la ville : successivement, le « petit fauxbourg de Matha », le faubourg de Saint-Eutrope et le « grand fauxbourg de Taillebourg ». La cité angérienne est un pôle économique : le « portrait » met en évidence sa situation de carrefour entre la Saintonge, l'Aunis et le Poitou, il représente et légende sur la Grande Rue, après l'échevinage et le gros horloge, un marché aux blés, un marché au pain, une halle aux marchands, un marché aux poissons et une boucherie. Les bords de la Boutonne sont par ailleurs couverts d'une grande prairie remplie de frênes. Le lien entre la cité et l'affluent se trouve recomposé après le siège de 1621 contre les protestants : les patentes données à Cognac en juillet, ordonnent « que les murailles, remparts, portaux, tours, bastions, esperons, ravelins, & autres fortifications & enceinte de ladite ville, soient entierement desmolies, desmantelees, & razees, & que les fossez d'icelle en soient comblez, replis, & explanez, en sorte qu'il n'y demeure aucune fortification, closture, ny enceinte »¹⁹⁸. L'affluent intègre le paysage visuel de la ville et remodèle le lien avec la ville. La figure 1 de la feuille n°107 du *Recueil des plans de Saintonge* de l'ingénieur Claude Masse représente 80 ans plus tard la cité angérienne avec ses fossés comblés. Quoiqu'il ne s'agisse que d'un « plan d'idée de S^T.JEAN D'ANGELI pour faire voir apeu prs l'estat qu'il estait en 1710 »¹⁹⁹, les fossés sont totalement comblés et arasés, portent mêmes des cultures dans la partie nord-est de la cité, tandis qu'au nord-ouest et au sud-ouest, les faubourgs d'Aunis et de Taillebourg sont plus étendus, ce dernier relié par le bâti au secteur de l'ancienne porte. Les secteurs de faubourgs semblent être gagnés par la croissance d'un habitat riverain structurant des faubourgs-rues, animés par l'activité du port fluvial ou les roues des moulins de la Boutonne.

¹⁹⁷ BNF, CP, GE C-1470, « Portrait de la ville et forteresse de Saint-Jean d'Angély, ... avec l'assiette de ladite ville et des batteries qui y sont faites », Paris, J. Le Clerc le Jeune, 1621. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53027859c/> ; BNF, Estampes et photographies, EST-VA-17 (7), « St Jean d'Angely [...] », estampe, 58 x 40 cm, plume, encre de chine et aquarelle, s.n., s.n., 1621. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6901757c.r>

¹⁹⁸ BM Lyon, FC158-15, Lettres patentes du roy en forme d'edict, par lesquelles sa Majesté veut et ordonne que les murailles de la ville de S. Jean d'Angély soient rasees, Lyon, Nicolas Juilleron et Claude Larjot, 1621, p. 7-8.

¹⁹⁹ [Bibliothèque du Génie], Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, feuille n°107.

À la différence de la cité angérienne, Saintes et Angoulême demeurent entre la fin du XVII^e et la fin du XVIII^e siècle des cités fortifiées et portuaires sur la rive gauche de la Charente, associant une ville haute, de pouvoir et de gouvernement, à une ville basse, portuaire, avec ses prolongements dessinés par les faubourgs. Leur dimension militaire est représentée dans les *Plans et profils de toutes les principales villes et lieux considérables de France* de 1638²⁰⁰. Ces deux villes, sièges de gouvernement, font se succéder plusieurs niveaux de fortifications qui ceignent la ville, excluant la vue du fleuve du paysage visuel *intra-muros*.

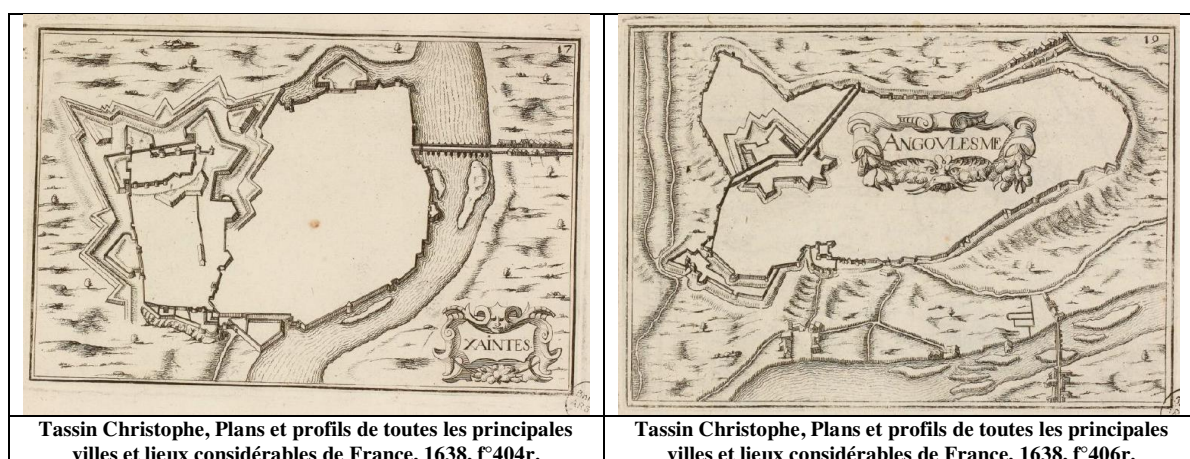


Figure 17: les citadelles de Saintes et Angoulême, d'après les *Plans et profils...* de Christophe Tassin (1638).

Le « portrait de la ville et cité de Saintes » de 1560²⁰¹ donne un aperçu de la ville avant 1638 : la ville est ceinte de remparts formant schématiquement une enceinte circulaire avec des douves. Trois portes permettent l'accès à la ville : au sud, la « porte Evesque », au nord la « porte Eguière », à l'est, donnant sur la Charente, la porte des Pons communiquant avec la rive droite. Quatre portes percées dans les remparts donnent accès aux ports riverains de la Charente désignés par les lettres D, E, G et H, respectivement le « port des Frères Cordeliers », le « port Mouclier », le « petit port » et le « port du chapitre ». Les ponts sur la Charente, légendée par les quatre lettres F, Y, Z, Æ ne sont pas simplement un axe de passage pour joindre le faubourg des Dames. Ces ponts forment un segment urbain aux fonctions fiscale, carcérale et productive : une fois franchie la porte des Pons où s'exerce une fonction de contrôle des individus et des marchandises, l'habitant passe sous les prisons de la ville situées dans la tour de Montrouble. Après cinq piliers, il laisse sur sa droite deux moulins sur la Charente avant de franchir le « portal antique où il y a plusieurs inscriptions romaines » pour parvenir ensuite dans le

²⁰⁰ BNF, Arsenal, 4-H-2358, *Les Plans et profils de toutes les principales villes et lieux considérables de France... par le Sieur Tassin, ... 1^{re}[-2^e] partie*, Paris, s.n., 1638. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1511670p.r>

²⁰¹ BNF, GE-DD-655 (128RES), Saintes, s.n., s.n., 1560. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55004510c/>

faubourg des Dames. *Extra-muros*, au nord comme au sud de la cité saintongeaise, les rives sont habitées et exploitées. Si le profil de la citadelle par Tassin montre l'évolution dans la première moitié du XVII^e siècle vers une citadelle aux remparts étoilés, le « plan particulier de la ville de Saintes capitale de la Saintonge en l'état qu'elle était en 1711 »²⁰² (voir annexe 9B) illustre une croissance urbaine : les fortifications du cours fluvial se sont renforcées avec l'implantation du bastion Saint-Louis au sud. Il complète alors l'étoile de 5 bastions construits au nord-ouest et au nord de la cité destinés à protéger la citadelle. Sur la rive droite, le faubourg des Dames, en raison de la présence de l'abbaye royale, se confond avec la paroisse de Saint-Palais : en 1695, le faubourg-rue est environné des prairies fluviales riveraines, inondables et canalisées comme celles de Rosne, ou de champs cultivés plus à l'est²⁰³. L'émiettement de l'habitat et le parcellaire en lames de parquet des propriétés et jardins bordant la rue du faubourg semble traduire une extension urbaine à l'habitat dense. Sur la rive gauche, les trois faubourgs Saint-Eutrope, Saint-Macoul et Saint-Vivien forment un croissant ceignant la citadelle de Saintes. Au sud-est, le faubourg Saint-Eutrope précède l'étroit faubourg riverain des Roches²⁰⁴, dont la route vers Pons est impraticable en période de crue ; il pénètre dans les terres à partir du bastion riverain et de la porte Saint-Louis vers le sud-ouest campagnard, épousant les formes d'une terrasse fluviale étroite érodée par les affluents bordés de jardins ou de prairies qui l'environnent. Le faubourg s'articule sur deux rues : une première, semi-circulaire, part de la porte Saint-Louis et dessine un virage par l'ouest pour rejoindre au sud la rive gauche le faubourg des Roches, tandis qu'une seconde, grande artère, aux abords marqués par un dense bâti continu, atteint l'abbaye de Saint-Eutrope à partir de laquelle l'émiettement de l'habitat se fait plus perceptible vers la campagne environnante. D'après Claude Masse, c'est le faubourg le plus peuplé et le plus industriel de la cité en raison des franchises octroyées par l'abbé de Saint-Eutrope. À l'ouest de la citadelle, le faubourg Saint-Macoul est relié à la ville par de petits chemins tracés sur les fossés comblés de l'ancienne citadelle, démantelée dans les années 1620. Le faubourg présente une organisation autour de trois rues disposées en crochets, l'une le reliant à Saint-Eutrope, la seconde formant le cœur du faubourg orienté vers le nord, la dernière le mêlant au faubourg Saint-Vivien vers le nord-ouest. Ce faubourg, qui est situé dans le prolongement de la porte des Eguières, évolue le long d'une rue principale en raison de la proximité orientale du bord d'une falaise donnant sur la Charente orientant alors sa croissance vers le nord, le long de la route vers Saint-Savinien. Au début du XVIII^e siècle, Saintes présente

²⁰² SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, feuille n°13.

²⁰³ SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, feuille n°19.

²⁰⁴ SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, feuille n°17.

le profil d'une ville portuaire fortifiée en liaison fonctionnelle avec le fleuve Charente : couloir de navigation à la protection renforcée, l'accès aux rives et aux ports spécialisés est limité en rive gauche aux accès aménagés dans l'enceinte fortifiée. La présence de falaises alluviales limite également les aires de contact avec le fleuve à deux petites zones au sud et au nord de l'enceinte. Sur la rive droite, le faubourg de Saint-Palais constitue une zone habitée étroite et linéaire soumise dans son environnement aux crues du fleuve.

Angoulême, en amont, présente une configuration différente. Le profil d'Angoulême par Tassin²⁰⁵ décrit un plateau fortifié sur la rive gauche relié au cours de la Charente par trois chemins desservant trois cellules riveraines : le châlelet d'Angoulême, représenté dans la *Topographie française* de Claude Chastillon²⁰⁶ domine la fortification côté rive, le faubourg de l'Houmeau se devine autour d'une place ouverte sur le cours fluvial tandis que le faubourg Saint-Cybard, se reconnaît au tracé de l'abbaye éponyme, aux îles fluviales, et au pont fluvial. Le fleuve Charente est totalement isolé du paysage visuel des habitants de la ville *intra-muros*. Une estampe anonyme intitulée « plan de la ville et des faubourgs d'Angoulesme » réalisée au XVII^e siècle²⁰⁷ décrit plus finement l'environnement. La ville d'Angoulême s'étend dans ses murs sur une « montagne » orientée ouest-est avec deux secteurs orientaux évoluant vers des directions opposées : le grand parc du château occupe le sud-est de la ville et trois bastions ferment la ville au nord-est. L'ensemble du plateau est ceint de remparts festonnés et ponctués d'une densité de tours plus importantes à l'est de la ville. L'accès à la ville se fait par quatre portes : au sud, les portes de Saint-Pierre et du Parc ; au nord-est, la porte Saint-Martial et au nord, la porte du Palet. Le développement des faubourgs est associé au cours d'eau : au sud, les faubourgs Saint-Pierre et Saint-Martin s'articulent sur les chemins conduisant à la porte Saint-Pierre. La direction nord-ouest/sud-est de ces faubourgs suit celle de l'Anguienne, affluent de la Charente. Au nord, les faubourgs de Saint-Cybard et de L'Houmeau s'étendent selon une direction sud-nord, dans l'axe formé par l'abbaye de Saint-Cybard et le pont du même nom joignant la rive opposée, et dans l'axe formé par la porte du Palet et le port de L'Houmeau. Ce sont les faubourgs les plus peuplés. Le faubourg de la Bussatte s'étend quant à lui dans la continuité des bastions du nord-est. À la différence de Saintes où ville haute et ville basse

²⁰⁵ BNF, Arsenal, 4-H-2358, Les Plans et profils de toutes les principales villes et lieux considérables de France... par le Sieur Tassin, ... 1^{re}[-2^e] partie, Paris, s.n., 1638, f°406r.

²⁰⁶ BNF, CP, GE-DD-4871 (RES), DE CHASTILLON Claude, Topographie françoise ou Représentations de plusieurs villes, bourgs, chasteaux, maisons de plaisance, ruines & vestiges d'Antiquitez du royaume de France designez par deffunst Claude Chastillon, Paris, Jean Boisseau, 1641, f°107r.

²⁰⁷ BNF, Estampes et Photographies, EST-VA-16 (1), Plan de la Ville et des Faubourgs d'Angoulesme, estampe anonyme, 46 x 58 cm, plume, encre de Chine, lavis d'encre de Chine et aquarelle, XVII^e siècle. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b6901744r>

portuaire coexistent autour d'une enceinte riveraine, l'activité portuaire d'Angoulême est déconnectée de la ville : elle s'étend sur la plaine fluviale sur une rive gauche au profil sinueux dans le détail. Le fleuve est peut-être plus encore présent dans l'habitat qu'à Saintes en raison d'une population de faubourgs qui vit sur ses rives, comme à Saint-Jean-d'Angély. Quoiqu'il ne s'agisse également que d'un plan « fait en partie d'idée [dont] on ne peut nullement compter sur la justesse »²⁰⁸, l'intérêt de la représentation de Masse est en effet de manifester cet habitat au bord du fleuve par des demeures portant jardin situées le long d'une route longeant la rive du méandre fluvial : bâti en continu comme c'est le cas dans le faubourg de Saint-Cybard et de l'Houmeau, l'espace entre les deux faubourgs présente quant à lui un habitat plus distancé. Plusieurs jardins particuliers donnent sur le cours du fleuve. Les trois principales villes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois présentent des liaisons différentes entre la ville et le fleuve ou son affluent.

Entre Saintes et Angoulême, trois petites villes fluviales et portuaires : Cognac, Jarnac et Châteauneuf, ponctuent le cours de la Charente. Respectivement peuplées d'environ 2 800, 1 600 et 2 100 habitants à la fin du XVIII^e siècle, elles présentent, à quelques différences près des similitudes que les cartes de Claude Masse décrivent : une empreinte castrale, une fonction portuaire, une position de carrefour, une enceinte et ses portes d'entrée urbaines, un développement des faubourgs, un environnement d'îles fluviales portant écluses ou chaussée des moulins. Au début du XVIII^e siècle, sur la rive gauche, la ville de Cognac s'organise autour d'un front fluvial où se succèdent d'amont en aval le château royal puis les ports spécialisés. Le château occupe le quart nord-ouest de la cité (voir annexe 9A). La ville, ceinte de remparts, est accessible au moyen de trois portes : à l'est, la porte Angoumoisine, au sud-est la porte Saint-Martin, à l'ouest sur la rive fluviale, la porte des Tours. Cette dernière donne sur un pont franchissant la Charente. Par ce pont sont desservis une île fluviale portant le faubourg dit du Pont et le faubourg Saint-Jacques sur la rive droite. Ce faubourg en T épouse la rive d'une rue principale et s'étend en aval d'une part et sur le chemin de Saint-Jean-d'Angély d'autre part²⁰⁹. Une quatrième porte dite de la Rivière succède en aval à la porte du Pont. Masse ne représente que les quais du château. Il ne décrit aucun faubourg autour des remparts urbains. La petite ville de Jarnac s'organise également autour d'un château en bord de fleuve sur un petit bras de la rive droite de la Charente. En amont, se trouve une large chaussée des moulins. Claude Chastillon consacre dans sa *Topographie française* une vue de la rive gauche sur la ville et le

²⁰⁸ SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, Plan particulier du château de Cognac en Saintonge, feuille n°109.

²⁰⁹ *Ibid.*, feuille n°30.

château de Jarnac à la fin du XVI^e siècle et au début du XVII^e siècle : la ville est fortifiée, le port fluvial ouvert et mis en quais devant un front bâti de demeures étroites percé de deux rues. Le château est situé sur la rive droite et des vestiges d'un donjon apparaissent sur l'île de Vaujompe²¹⁰. Les cartes de Claude Masse précisent le front fluvial, l'évolution du périmètre des remparts, le domaine du château (voir annexe 9C), les îles de la Charente portant de grands jardins et le parc dépendant d'un domaine comtal qui atteint les limites de Gondeville au début du XVIII^e siècle²¹¹. La ville succède au château avec un long front portuaire maçonné et totalement ouvert sur le fleuve. Remparts et fossés ferment la ville et l'isolent des faubourgs du Balloir et de Saint-Pierre. Au nord-est du domaine comtal, le faubourg des moulins abrite un marché aux vins. Châteauneuf est la dernière étape portuaire urbaine de la remontée vers Angoulême : la petite ville ne conserve que des vestiges de son ancien château et ses remparts ont été démantelés comme l'indique Claude Masse lorsqu'il écrit de Châteauneuf qu'elle était « anciennement muré[e] où il y avait un fameux château »²¹². La ville située sur la rive gauche dessine un T allongé vers l'est : par le chemin oriental, la porte de Barbezieux et d'Angoulême ouvre sur une grande rue joignant la place des Halles, de laquelle se voyait autrefois le château. À gauche de cette place, une rue conduit à l'église Saint-Pierre, tandis qu'à droite, la sortie de la ville se fait par une porte donnant sur un pont permettant de franchir la Charente et d'atteindre le village de Saint-Seurin. La chaussée des moulins de Châteauneuf est en aval. Ces trois petites villes fluviales manifestent des interactions entre la ville et le fleuve inhérentes à leur fonction d'étapes fluviales sur la route vers l'estuaire de la Charente.

Aux exceptions de Saint-Jean-d'Angély et de Châteauneuf, qui ont perdu leurs remparts au cours du XVII^e siècle, l'espace urbain de Saintes, Angoulême, Cognac et Jarnac tend à progressivement se décroquer au XVIII^e siècle sous l'effet de l'action urbanistique d'un seigneur riverain à Jarnac, d'un prince apanagiste à Angoulême et Cognac ou d'un intendant à Saintes. À Angoulême, les actions de Bernage, intendant de Limoges, et du comte d'Artois, prince apanagiste du duché dès 1774, reconfigurent l'espace de la cité. À la fin du XVII^e siècle, les fossés sont déjà comblés à l'Est et donnent naissance à la place des Capucins. Dès 1699, les murailles de Beaulieu sont arasées à hauteur d'appui. Ces ouvrages se poursuivent après 1739 et donnent naissance à une esplanade plantée d'arbres, accessible au moyen de trois portes ouvertes à certains créneaux horaires quotidiens. Entre 1722 et 1743, le parc du château devient

²¹⁰ BNF, CP, GE-DD-4871 (RES), DE CHASTILLON Claude, *Topographie françoise, op. cit.*, f°88r.

²¹¹ SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, Plan du château de Jarnac situé sur la rivière de Charente en Saintonge 1710, feuille n°35.

²¹² SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, Carte des environs de Châteauneuf, feuille n°44.

la place du Parc. Entre 1778 et 1789, Charles d'Artois transforme ce secteur en un nouveau quartier : une vaste esplanade est plantée d'arbres sur les terrains gagnés sur la vieille muraille et les bastions du château. Le long de l'esplanade, Étienne Munier, ingénieur des Ponts et Chaussées dresse le plan d'un lotissement urbain dessiné autour de rues à angles droits bordant l'esplanade. Celle-ci est longée de façades d'hôtels particuliers. Il est projeté une salle de spectacle du côté Est du château²¹³. Ces aménagements urbains intègrent alors les vallées environnantes de l'Anguienne et de la Charente au paysage visuel de l'habitant de la ville haute. L'amélioration de la circulation entre les rives fluviales et la porte du Palet s'opère par un élargissement de la rampe conduisant au faubourg Saint-Cybard par l'intendant de Limoges Tourny en 1750 puis par le réaménagement des halles urbaines comme celle du Palet en 1778, remplacée par la « Nouvelle Halle » au nord-ouest du château²¹⁴. L'ingénieur Trésaguet est par ailleurs chargé de penser les travaux de réaménagement du port fluvial de l'Houmeau.

C'est au cours du XV^e siècle que le château de Jarnac devient une maison de plaisance : Renaud Chabot (1422-1474) fait en effet construire en face de l'île de Vaujompe qui portait l'ancien château féodal, sur la rive droite, un château qui prend la forme d'un quadrilatère à quatre tours rondes²¹⁵. Une tour d'entrée sur la façade nord comporte des pilastres portant des médaillons à l'antique. Les cartes de Claude Masse donnent un aperçu du domaine du comte de Jarnac et de l'intégration de l'élément fleuve dans l'espace noble au début du XVIII^e siècle, manifestant sur le long terme les transformations de l'habitat résidentiel comtal depuis la fin du XVI^e siècle. Le « plan du château de Jarnac situé sur la rivière de Charente en Saintonge en 1710 »²¹⁶ détaille l'aménagement châtelain du bord de la rivière : du sud-est du château aux moulins banaux, une vaste terrasse étroite et allongée, maçonnée en pierre de taille et arborée sur toute son étendue des deux côtés, longue, en forme de promenade, la rive droite du petit bras de la rivière Charente jusqu'au vivier (réservoir d'eau de forme rectangulaire). Cette terrasse longe à droite un secteur du domaine dédiés aux productions vinicoles et céréalières, organisé autour de la « cour des grandes » : le pressoir et le treuil, le petit cellier, la grange aux futailles et le grenier à blé, l'aire de battage du blé, la grande grange à foin, le colombier, le grand cellier à vin, l'écurie des étrangers et la chambre aux ouvriers et au receveur se trouvent ici. Le long de la terrasse, il y a successivement un hangar aux tonneliers, une petite orangerie, un jardin à fleurs et une brûlerie, un cellier aux eaux-de-vie et une buanderie qui est liée au lavoir du

²¹³ DUBOURG-NOVES (dir.), *op. cit.*, p. 192.

²¹⁴ *Ibid.*

²¹⁵ SÉPULCHRE Bruno, *Jarnac. Images des temps*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1995, p. 38.

²¹⁶ SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, feuille n°40.

contrebas. Sur la gauche, la vue donne sur le petit bras et les jardins de l'île de Vaujompe. Une autre terrasse couvre la surface devant le château, part de la buanderie, borde la rive et atteint la tour sud-ouest. Par un petit pont à deux arches, on accède à l'île de Vaujompe, où se trouvent de grands jardins à la française. Formant un quadrilatère accolé aux tours occidentales, un petit parterre, dont l'accès se fait par le nord, orne la façade ouest du château. La planche n°73 de l'Atlas fluvial de Trésaguet²¹⁷ de 1773 décrit des transformations dans l'environnement du château qui attestent de la recherche d'un embellissement du domaine par l'intégration du fleuve dans le paysage châtelain. Ces travaux sont réalisés sous la direction du surintendant des bâtiments du Comte d'Artois, François-Nicolas Pineau, ancien membre du régiment des Jarnac-Dragons, entre 1772 et 1780. La terrasse du château, jusque-là terminée à la tour sud-ouest, a été prolongée par remblaiement sur la rive du petit bras de la rivière et aménagement d'une balustrade. Ainsi, elle atteint le parterre occidental, redessiné et étendu, pour se terminer au niveau de l'orangerie, déplacée. Parallèlement la partie nord du château, précédant les jardins hauts, composée d'une basse-cour et d'une douve artificielle traversée par un pont sur le plan de Masse, a cédé la place à un espace mis en jardin sous la forme d'un grand parterre géométrisé, dessinant une allée centrale et quatre allées latérales, dont deux diagonales. Une fois franchi le pont, le promeneur parvient dans le parc du château de Jarnac, divisé entre un petit et un grand parc. Le Petit Parc s'étend sur un premier groupe de 4 petites îles fluviales reliées par de petits ponts à une ou deux arches. Le pont permettant d'accéder à l'île de Vaujompe conduit sur une allée fleurie à la gauche de laquelle se trouve un parterre à la française entouré d'arbres bordant les rives de l'île. Par le pont de la porte de fer, on accède aux autres îles du Petit Parc. Ces îles sont peuplées de bosquets aménagés autour de chemins en étoiles conduisant à des constructions champêtres et de grandes allées ménageant des points de vue sur le chemin de halage, les autres îles du Parc, la chaussée des moulins et le château et ses dépendances. Sur ces îles, la rive gauche du petit bras de la rivière de Charente est ponctuée de petits espaces circulaires ou d'allées riveraines rythmant une marche et une pause dédiée à la contemplation. Le Cabinet de l'Aurore est ainsi niché dans un bosquet triangulaire²¹⁸. Accessible par la large terrasse de l'Aurore, il fait face à la chaussée des moulins. L'espace du château et ses jardins ont été mis en images par le comte lui-même. Charles-Rosalie de Rohan-Chabot, comte de Jarnac (1758-1790) visite régulièrement son château et ses terres dès 1764. Il réalise neuf petites gouaches représentant plusieurs lieux de son domaine. Six des neuf gouaches représentent la rivière de Charente dans l'environnement paysager (le château,

²¹⁷ ADC, 1C 92, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Atlas fluvial de la Charente, 1773, n°73.

²¹⁸ SÉPULCHRE Bruno, *op. cit.*, p. 46.

les moulins, le parterre, le jardin de l'orangerie, le cabinet du solitaire, le bout du parc)²¹⁹. Des plans du domaine postérieurs à l'Atlas fluvial de Trésaguet manifestent la pénétration d'un style anglais du jardin²²⁰ par suite du mariage en secondes noces du comte avec Elizabeth Smith en 1776. Le parterre occidental de l'Orangerie, à la française a ainsi laissé place à des bosquets anglais et à deux massifs de plantes médicinales. L'île du secteur nord-est du Petit Parc a connu la même transformation de ses bosquets. Les travaux d'embellissement des résidences seigneuriales de plaisance tendent au XVIII^e siècle à renforcer l'intégration de l'élément fluvial dans l'aménagement des espaces urbains riverains de la Charente.

Hors des villes, les vallées de la Charente et de la Boutonne sont aussi ponctuées de bourgs-rives de tailles variées dont le développement repose sur l'activité portuaire d'échange et leur position d'étape ou de carrefour routier. En Saintonge intérieure, les trois gros bourgs fluviaux de Saint-Savinien, Port-d'Envaux et Taillebourg sont respectivement peuplés de 2 750, 1 343 et 886 habitants à la fin du XVIII^e siècle. Au cœur d'une vallée de la Charente au cours très large, bordé de vastes prairies, Saint-Savinien et Port-d'Envaux sont nichés sur des rives méandrées et évoluent en s'étendant sur une étroite bande limitée par un coteau abrupt dont le dénivelé avoisine un peu plus d'une quinzaine de mètres, leur donnant l'aspect de bourgs-rives structurés autour d'un quai et d'une ou deux rues intérieures, plus ou moins parallèles. Taillebourg décrit à l'inverse un village en L avec deux petites rues riveraines du fleuve, un château avec son parc à l'arrière et une grande artère contournant le domaine châtelain pour joindre le cœur paroissial avec l'église. L'ingénieur Masse a laissé un « plan du bourg de Saint-Savinien sur la rivière de Charente en l'état qu'il estoit en 1713 »²²¹ (voir annexe 9D) : la rive droite concave très escarpée est occupée par le bourg étiré sur toute la longueur d'un méandre très prononcé. Le fleuve a une forte emprise sur un espace bâti en éventail au fil des rues et des chemins périphériques. Sur la rive opposée, la pente est plus douce sur un lobe de méandre couvert de larges prairies dépendant de la paroisse du Meung. Le front fluvial de la rive droite est largement mis en quais, sauf dans une partie centrale isolant une petite rue faisant communiquer la halle et l'église. Le quai est doublé de rues parallèles discontinues et fort étroites isolant des pâtés de maisons avec jardins et des petites places. Au débouché du Charenton, une petite place forme le cœur du bourg, duquel partent des rues en étoile. La halle est au centre du bourg tandis qu'une grande place est réservée aux foires sur le plateau. Les extrémités du coteau sont bordées de jardins particuliers. À l'extrémité du village, en aval du

²¹⁹ *Ibid.*, p. 38, 54-56.

²²⁰ Reproduits dans SÉPULCHRE Bruno, *op. cit.*, p. 46-47.

²²¹ SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, feuille n°97.

fleuve, se trouve la « partie ou l'on embarque la pierre de taille »²²². Le bourg est un carrefour fluvio-routier : les chemins quittant le bourg conduisent au sud-est à Taillebourg et Saintes, à l'est à Saint-Jean-d'Angély, au nord-ouest à Tonnay-Boutonne, et à l'ouest à Rochefort. Les quatre bourgs fluviaux d'Angoumois situés entre Cognac et Châteauneuf sont quant à eux moins peuplés à la fin du XVIII^e siècle : de l'aval vers l'amont, Bourg-Charente compte 670 habitants, Gondeville 442, Bassac 819 et Saint-Simon 665. L'ensemble formé par les villages de Graves et Saint-Amand totalise 631 habitants. Sur la rive gauche, Bourg-Charente s'organise en deux noyaux : d'une part, une cellule portuaire associant une place riveraine non mise en quai à une rue montante, et d'autre part, le village autour de l'église en amont sur les hauteurs. La rive opposée est bordée par le château du marquisat de Bourg-Charente²²³. Les bourgs situés en amont de Jarnac ont été représentés par l'ingénieur Masse. La « carte d'une partie du cours de la rivière de Charente depuis Jarnac jusqu'à Gondeville en Saintonge [...] »²²⁴ décrit ainsi un bourg-rives structuré sur la rive gauche de la Charente : le « château ou maison de Gondeville appartenant aux héritiers de Monsieur de Nanclas », organisé autour de trois cours, se situe entre le port gabarier et l'église paroissiale. Le bourg est à gauche du château. Sur la rive opposée, une île porte les vestiges d'un ancien château féodal et une digue canalise l'alimentation en eau des moulins à blé et à draps. Cet aspect de bourg-rives est étroitement associé au canal fluvial de navigation fluvial qui dessert la rive gauche. L'Atlas fluvial de Trésaguet²²⁵ représente les bourgs plus en amont un grand demi-siècle plus tard, au début des années 1770 : Saintonge, Bassac et Saint-Simon (en incluant le hameau de Juac) forment ces villages ou des bourgs-rives caractéristiques de l'activité de navigation fluviale avec quais pour amarrer les gabares. Vibrac en revanche distribue son espace autour de trois rues convergeant vers une place centrale donnant sur la Charente, une chaussée des moulins en amont, un logis en aval. La rive gauche est quant à elle ponctuée particulièrement de petits hameaux et villages : Angeac, chez Piot, chez Bajet, chez Ballet, Rivière, Saint-Amant, Les Aireaux, Graves Saintonge et Vinade. L'isolement de l'habitat en rive gauche s'apprécie à l'absence de chemins reliant les hameaux, à l'inverse d'une rive droite dont les bourgs et villages sont positionnés sur la route de Jarnac à Angoulême.

²²² *Ibid.*

²²³ ADC, 1C 93, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Atlas fluvial de Trésaguet, 1773, planche n°32.

²²⁴ SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, feuille n°34.

²²⁵ ADC, 1C 93, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Atlas fluvial de Trésaguet, 1773, planches n°28-29.

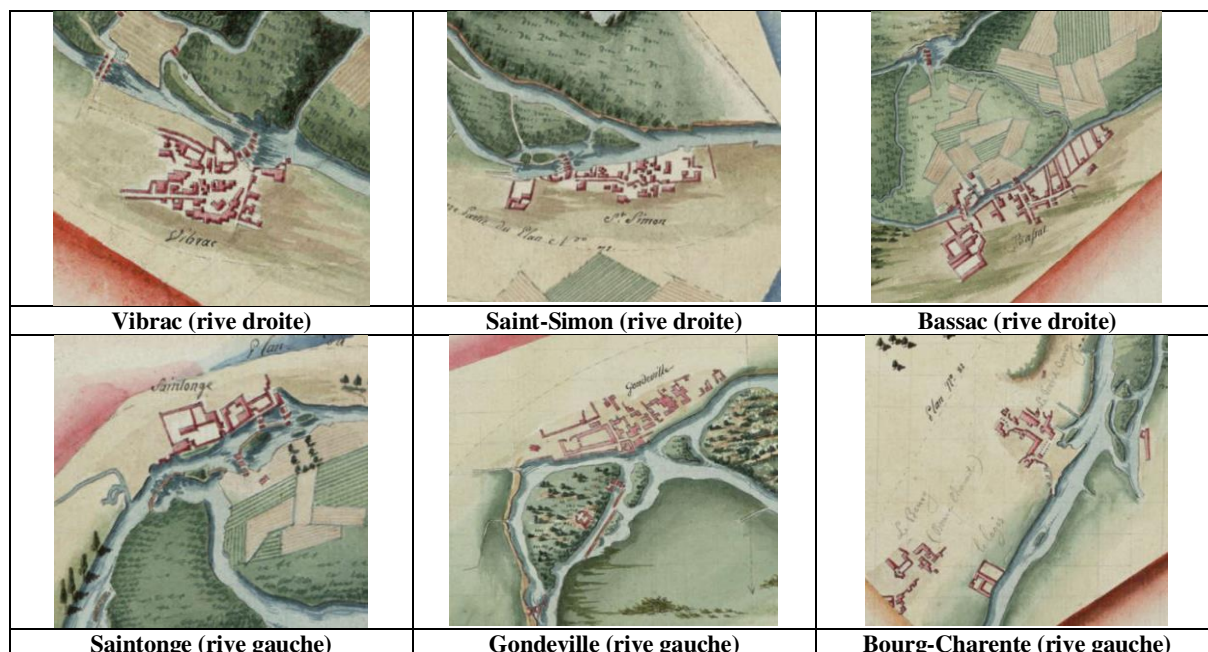


Figure 18: villages et bourgs fluviaux de la Charente navigable entre Cognac et Châteauneuf en 1773 d'après l'Atlas fluvial de Trésaguet.

Les bords de l'affluent ou du fleuve sont aussi les espaces privilégiés de résidences souvent nobles, parfois bourgeoises, dans la dispersion de l'habitat qui caractérise les espaces séparant villes, bourgs et villages le long de la Boutonne et de la Charente, dans les secteurs navigables ou non. Sur la Boutonne, le château de Dampierre appartient au milieu du XVIII^e siècle à Philippe-Christophe Amateur de Gallifet, maréchal de camps engagé dans la guerre de Sept Ans²²⁶, celui de la Grange à une famille de maires, prévôts de maréchaussée et lieutenants particuliers de Saint-Jean-d'Angély²²⁷. Le château de Mornay passe successivement au XVIII^e siècle à un grand réformateur des Eaux et Forêts, puis des parlementaires bordelais, un négociant, un procureur du roi pour les finances au bureau de La Rochelle et à l'intendant de police, justice et finances de la Marine et des fortifications maritimes au département de Rochefort²²⁸. Le logis de Garnaud a été la propriété d'un capitaine des Dragons²²⁹. Pour le cours fluvial de la Charente, les plans de Claude Masse sont toujours éloquentes pour figurer ces domaines au début du XVIII^e siècle : dans sa pérégrination vers Angoulême et Verteuil, il représente six châteaux riverains de Saintonge intérieure : Candé, Forgettes, Coulonges,

²²⁶ Association Promotion Patrimoine (dir.), *Châteaux, manoirs et logis. La Charente-Maritime*, Chauray, Patrimoines & Médias, 1993, p. 118 et 454.

²²⁷ *Ibid.*, p. 134.

²²⁸ *Ibid.*, p. 115 et 452.

²²⁹ *Ibid.*, p. 460.

Crazannes, Panloy et Bussac²³⁰. En 1718, le lieutenant des vaisseaux du roi Godefroy de Lalié accueille l'ingénieur Claude Masse qui lève un plan du château de Forgettes²³¹. Le château de Panloy est la propriété d'une famille de conseillers au Parlement de Bordeaux à la fin du XVII^e siècle²³². Dans le voisinage, le château de Crazannes, propriété en 1722 du marquis de Civrac Aimery de Durfort qui y séjourne pour la chasse, est vendu pour s'acquitter d'une dette de succession, à Jacques Chaudruc, armateur de La Rochelle en 1762²³³. Il devient par la suite la résidence d'été de l'évêque de Saintes, Pierre-Louis de La Rochefoucauld. Le château de Bussac passe en 1765 entre les mains d'un président trésorier de France au bureau des finances de La Rochelle²³⁴ tandis que des grands officiers de la Marine au département de Rochefort acquièrent des châteaux riverains comme les capitaines de vaisseaux du Roi Jean-Baptiste de Mac-Nemara à la Salle au Meung²³⁵ et Henri de Grimouard à L'Houmée²³⁶.

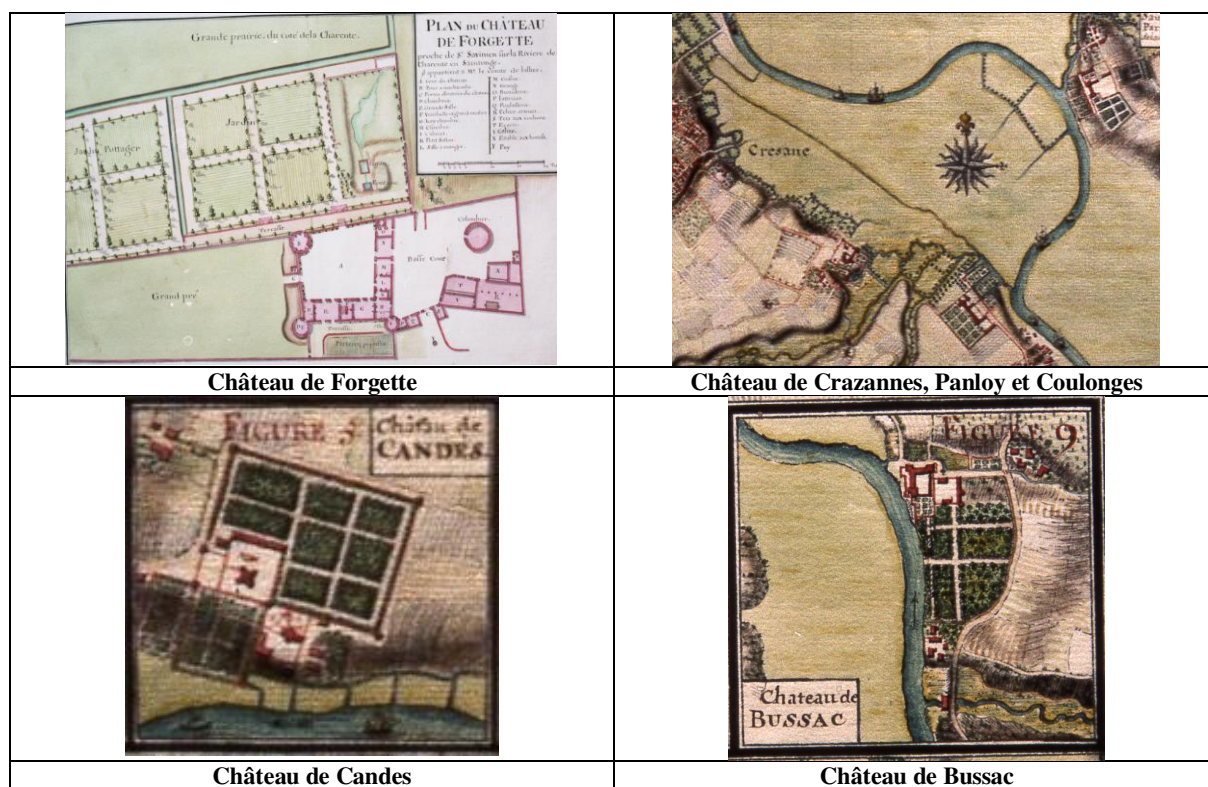


Figure 19: six châteaux riverains de la Charente dans l'arrière-pays de Saintonge dans la production cartographique de l'ingénieur Claude Masse (début XVIII^e siècle).

²³⁰ SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, « cette feuille contient divers plans de villes et châteaux et bourg qui sont le long de la rivière de Charente [...] 1714 », feuille n°98.

²³¹ *Ibid.*, feuille n°97.

²³² Association Promotion Patrimoine (dir.), *op. cit.*, p. 225 et 482.

²³³ *Ibid.*, p. 218-219

²³⁴ *Ibid.*, p. 239 et 486.

²³⁵ *Ibid.*, p. 223.

²³⁶ *Ibid.*, p. 220 et 481.

Les rives charentaises de l'arrière-pays d'Angoumois sont également bordées de demeures nobles, propriétés de la famille de La Rochefoucauld en amont d'Angoulême (Aunac et La Vaugaye), d'officiers de l'armée du Roi (Saint-Brice) ou de sa Marine (Sainte-Hermine). Ces châteaux sont représentés sur les planches de l'Atlas fluvial de l'ingénieur Trésaguet²³⁷. À Sireuil, le château de Saint-Hermine, appartient à un inspecteur des compagnies franches de la Marine, devenu chef d'escadre des armées navales de Louis XV en 1734 avant de devenir la propriété en 1762 d'un magistrat d'Angoulême²³⁸. Le château de Saint-Brice²³⁹ est la propriété de la famille Guiton de Maulevrier : Charles-Léon Guiton de Maulevrier, capitaine de dragons dans le régiment du Dauphin, est dès 1775 l'époux d'une riche héritière créole de Saint-Domingue, Catherine-Rose Lecomte de Montroche, fille d'un officier des vaisseaux du roi au département de Rochefort qui apporte en dot une indigoterie. Entre Civray et Cognac, les planches de l'Atlas fluvial de Trésaguet esquissent 37 châteaux ou logis extérieurs aux villes et bourgs, riverains de la Charente : 17 en amont d'Angoulême et 20 d'Angoulême à Cognac.

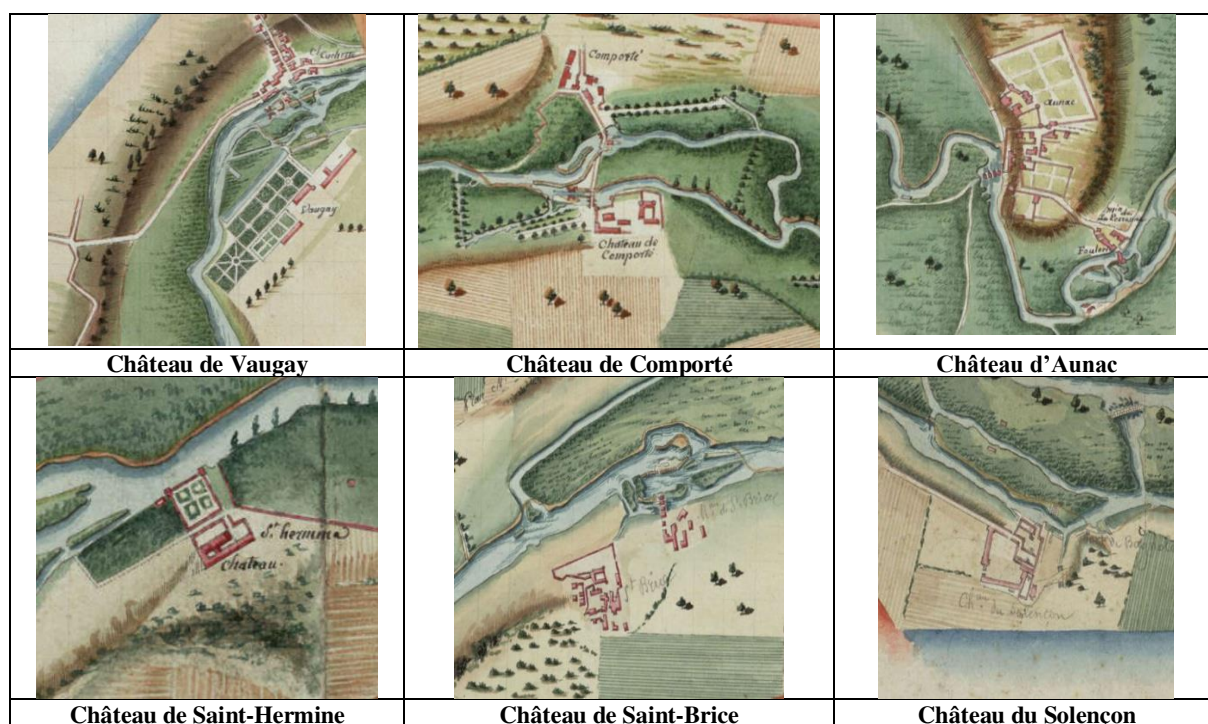


Figure 20: six châteaux riverains de la Charente dans l'arrière-pays d'Angoumois d'après l'Atlas fluvial de l'ingénieur Trésaguet (1773).

²³⁷ ADC, 1C 93, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Atlas fluvial de Trésaguet, 1773, planches n°2, 5, 7, 26, 33 et 34.

²³⁸ MAURIN Laurent, « Sireuil / Le Fâ », GAILLARD Jean-Paul, *Châteaux, logis et demeures anciennes de la Charente*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 2005, p. 745.

²³⁹ BRAASTAD Marie-Lise, « Saint-Brice / Château », *Ibid.*, p. 640-641.

L'habitat riverain de la Boutonne et de la Charente présente une grande variété de configurations, de la ville qui s'ouvre sur le fleuve au domaine privilégié qui intègre le fleuve dans un paysage de maison de plaisance ou de gentilhommière²⁴⁰, en passant par les petits bourgs et villages portuaires. La juxtaposition des usages productifs, énergétiques et résidentiels caractérise ces environnements hydriques placés sous le contrôle de l'administration royale par les Eaux-et-Forêts afin de pouvoir concilier ces usages fluviaux avec la navigation commerciale.

3. Réglementer pour concilier : la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois et les usages fluviaux sur la Charente (1673-1729)

À l'automne 1673, œuvrant à la Réformation des Eaux-et-Forêts en Angoumois, Louis de Froidour, accompagné d'un garde général des Eaux-et-Forêts du Languedoc, du maître des Eaux-et-Forêt d'Angoumois, de deux maîtres pêcheurs et d'un maître de gabare, réalise une visite fluviale de la Charente entre Angoulême et Cognac pour « dresser un procès-verbal des entreprises qui y ont été faites au préjudice du droit de Sa Majesté et du public »²⁴¹. Embarqués sur une gabare au port de L'Houmeau, ils parviennent aux abords de Châteauneuf après avoir franchi le pas de navigation de Malvy, ils parviennent au cœur du méandre de Châteauneuf. Une large chaussée de moulins et pêcheries à douze roues à aube apparaît au loin devant eux. Sur la gauche en amont de la chaussée, un pas de navigation oblige les gabariers à contourner une petite île nichée dans un lobe de méandre pour retrouver en aval le cours principal du fleuve et passer sous le pont de Châteauneuf. Ils rencontrent alors une petite foule de maîtres de gabares exprimant vivement leurs doléances. Deux gabares arrêtées avec leurs maîtres et compagnons mariniers tentent de franchir le pas vers l'amont pour poursuivre leur route vers Angoulême. Les mariniers pestent contre la difficulté du passage : des pierres gênent et frottent les bâtiments marchands sur le cours du fleuve. Jean Tournier, l'un des deux maîtres de gabare s'émeut : quinze jours auparavant, voulant franchir le pas de navigation pour voiturier le vin des vaisseaux du Roi à Rochefort, le passage du pas étant fermé « au moyen de quelques pièces de bois qu'on y avait mises », il ordonna à son équipage la levée de l'obstacle pour assurer le passage de son bateau. Il déclare à De Froidour que « les meuniers de ces moulins de Châteauneuf vinrent leur jeter des pierres et les maltraiter à coup de frondes les menaçant et les

²⁴⁰ FIGEAC Michel, *Châteaux et vie quotidienne de la noblesse de la Renaissance à la douceur des Lumières*, Paris, Armand Colin, 2006.

²⁴¹ ADC, 140B 12, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Procès-verbal de visite fluviale de la Charente, 8-9 novembre 1673, f°10r.

injuriant », précisant que cette pratique était devenue coutumière²⁴². Par ailleurs, il se plaint d'avoir été condamné par procès à la requête d'un riverain pour avoir fait passer ses matelots dans les prés lui appartenant, tandis qu'il argue des 24 pieds de chemin à laisser libre sur la rive destinée au trait des bateaux conformément à l'article 7 du titre 26 de l'Ordonnance de 1669. Les mariniers se plaignent aussi de la difficulté à tirer la gabare sur le marchepied riverain servant au halage : les deux équipages et quatre paires de bœufs suffisent à peine à tracter péniblement la gabare vers l'amont. Dans l'immédiat voisinage du pont de Châteauneuf, le nommé Gilles Verdeau exige « une pelée de sel pour laisser passer sur un sien jardin le long de la rivière »²⁴³. Mais une fois au bout du jardin, un fossé interrompt le halage... Le lendemain, parvenant à Saintonge, sur la rive gauche, en amont du petit port de Vinade, Louis de Froidour constate l'absence d'un halage qui atténuerait la difficulté qu'ont les gabariers à franchir un pas de navigation dont la digue a été rehaussée d'un pied et demi, produisant des eaux rapides et périlleuses comme en témoigne le gabarier Templereau. En effet, une chaussée des moulins, en appui sur de petites îles fluviales s'organise en deux parties séparées, l'une en amont sur la rive droite, l'autre en aval sur la rive gauche, bloquant le cours aux gabares qui doivent emprunter, en amont des moulins, un canal latéral à droite où se trouve un pas de navigation aménagé dans une digue. Le trait des gabares en rive gauche est impossible lors de la remontée des navires en raison de propriétés résidentielles ou forestières occupant les bords de rives, destinées normalement au marchepied pour le trait des bateaux. Le greffier rédige ainsi la description de la difficulté dans le procès-verbal de visitation :

« La difficulté principale vient de ce qu'il n'y a ni à droite ni à gauche aucun endroit ni aucune rive pour le tirage des vaisseaux, le canal des moulins et les maisons susdites empêchent d'un côté et les bois de l'abbaye de Bassac de l'autre, et nous aurait été dit par le sieur Templereau que comme le tirage montant se doit faire du côté des dites maisons, le plus grand embarras vient d'un mur et d'un cabinet que Monsieur Jean Voye, élu de Cognac, à qui l'une des dites maisons appartient, a fait bâtir depuis dix-huit mois ou environ sur le bord de la rivière, et que nous aurions reconnu avoir été fait au préjudice de l'Ordonnance, et que depuis il était nécessaire de couper tous les arbres qui sont sur le bord de la dite rivière et le long du bois de Bassac »²⁴⁴.

Ces deux exemples, pris parmi d'autres situations de tensions fluviales à la fin du XVII^e siècle, illustrent combien les vallées du fleuve Charente et de son affluent la Boutonne

²⁴² *Ibid.*, f°10v et 11r.

²⁴³ *Ibidem.*

²⁴⁴ *Ibid.*, f°15r.

juxtaposent des usages fluviaux variés : la navigation, la production de chanvre ou de farine, la pêche, la perception d'un droit de péage ou encore la production d'un paysage résidentiel. À une fonction dynamique de navigation vers l'Ouest maritime s'ajoutent donc plusieurs fonctions fixes, localisées, stables animant les rives d'un espace vécu, approprié, habité. L'usage fluvial produit le territoire fluvial. Il suppose une relation ternaire entre un usager, individuel ou collectif, un espace hydrique, le fleuve ou l'affluent, approprié dans la partialité ou la totalité de sa pratique, et le produit de l'instrumentation de la ressource : une navigation, une denrée, une marchandise, un bénéfice, un revenu, un agrément... L'usage fluvial repose ainsi sur des représentations, des savoir-faire et une réglementation et devient producteur de conciliation ou de concurrence spatiale, signes d'une pratique de ménagement, de négociation de l'espace fluvial par les communautés riveraines.

Les conflits d'usages constatés par De Froidour s'inscrivent dans le contexte du « colbertisme fluvial »²⁴⁵ défini par Éric Szulman à un double moment : une chronologie d'actions visant la réaffirmation et la consolidation de l'autorité royale sur les ressources en eau et en bois par l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669, une recherche de la liaison lisse entre l'arrière-pays et le littoral pour les approvisionnements des arsenaux, comme celui de Rochefort. La Charente et la Boutonne sont à ce titre des axes fluviaux stratégiques dans le Centre-Ouest Atlantique, en liaison avec le port-arsenal de Rochefort : les poudres de Saint-Jean-d'Angély transitent sur la Boutonne vers l'arsenal, comme les farines du Haut-Poitou, de même que les productions en canons et en armes des forges d'Angoumois et de Périgord. Les forêts d'Angoumois, comme celles de la Braconne et du Limousin sont particulièrement mobilisées pour la construction navale de la fin du XVII^e siècle : le flottage des bois sur la Charente en secteur non navigable et les cargaisons forestières des gabares dès Angoulême rythment des allers-retours satisfaisant les besoins de l'arsenal. Le port-entrepôt de Charente est tout aussi capital. La complémentarité entre les cours d'eau et les zones forestières est au cœur de la pensée de l'efficacité logistique, industrielle et militaire des arsenaux²⁴⁶. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est un exemple de cette recherche de l'efficacité d'une synergie territoriale comme la pense Jean-Baptiste Colbert. Les conflits d'usages fluviaux procèdent d'une perception et d'une délimitation spatiale faisant des rives de la Charente et de la Boutonne des observatoires de lignes d'équilibre entre territoire public, domanial relevant de l'autorité universelle et de la compétence du roi sur son royaume, et un territoire privé, liminaire,

²⁴⁵ SZULMAN Éric, *La navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014, p. 26.

²⁴⁶ *Ibid.*, p. 27 et 30.

particulier, approprié, potentiellement extensible. Ces deux niveaux territoriaux riverains, à la limite entre domaines publics et privés, sont ménagés par une réglementation ancienne. En 1583, l'édit du roi « contenant reiglement sur le faict des eaux & forests, chemins publics, entretenement des rivières, turcies & levées » annonçait des rivières prochainement « innavigables » et une « cessation du trafic et commerce » si l'entretien des cours d'eau n'était pas rétabli²⁴⁷. Ordre était donné de faire des visitations des bois et des rivières, de rétablir les chemins, les ponts et la navigation fluviale. Les turcies, chaussées et levées fluviales devaient être nettoyées, les habitants devaient être contraints aux réparations tandis que les moulins et pêcheries préjudiciables à la navigation marchande devaient être démolis. L'édit fait mention de la licence des sujets jetant des immondices dans l'eau (gravoirs, fumiers, pailles pourries, charognes, foins des bateaux à sel...) ²⁴⁸. Le cadre règlementaire sur les eaux et forêts repose dès 1669 sur l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts dont 11 titres (sur 30) relèvent particulièrement de l'espace hydrique et forestier riverain tel qu'il se décline dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : ces titres représentent 166 articles de l'Ordonnance et totalisent 203 actions incombant aux officiers ou aux particuliers, qu'ils soient habitants, artisans ou marchands. Le classement de ces *items* par nature (8) et finalité (7) décrit les priorités qui reposent sur ces ressources.

La police de la ressource en eau et en bois (59 *items*) repose prioritairement sur la répression, par la reconnaissance des contraventions et des délits, et la production d'une norme territoriale à respecter. L'article 45 du titre 25 mentionne une amende de 1 000 livres pour les entreprises retardant la navigation ou le flottage. Les meuniers de Châteauneuf qui transparaissent dans la visitation fluviale de 1673 relèvent de ce cas. Le respect d'une distance de 30 pieds sur la rive d'un cours d'eau définit une norme territoriale que les riverains doivent respecter pour le trait des bateaux. La demeure de l'écu de Cognac résidant à Saintonge et les bois non coupés sur le rivage de l'île des abbé et religieux de Bassac, préjudiciables au passage du pas de Saintonge, sont contraires à l'article 7 du titre 26. La réglementation sur la pêche (36 *items*) repose principalement sur la définition de normes d'exploitation, complémentaires d'une liste de contraventions et de délits : en aval d'Angoulême, le sieur de Fleurac est passible d'une amende de 100 livres et d'une punition comme usurpateur avec obligation de réparation, car il ne respecte ni l'article 10 du titre 29 sur les engins et harnais prohibés pour la pêche, ni l'article 44 du titre 25 relatif au détournement des eaux des rivières. D'après l'écrit du greffier

²⁴⁷ BNF, Droit, économie, politique, F-46874 (9), Édit du roy contenant reiglement sur le faict des eaux & forests, chemins publics, entretenement des rivières, turcies & levées [...], Rouen, s.n., 1583, p. 4.

²⁴⁸ *Ibid.*, p. 12.

accompagnant De Froidour, à l'utilisation sur ses pêcheries de « plusieurs engins à pêcher, entre autres un fourret qui est un engin défendu par les Ordonnances »²⁴⁹ s'ajoute un allongement de la chaussée d'anguillards de ses tenanciers sur le canal au préjudice des gabariers. La dimension collective des usages fluviaux et forestiers transparait dans 43 *items* relatifs aux bois, pêcheries et zones de pâturage et panage qui supposent la même complémentarité avec 18 normes d'exploitation à respecter et une liste de 9 contraventions ou délits associés.

Titres de l'Ordonnance de 1669	contravention ou délit	justice ou réparation	norme d'exploitation	norme statutaire	norme territoriale	statistique des territoires et des ressources	surveillance ou inspection	vente ou approvisionnement	Total général
De la police et conservation des forêts, eaux et rivières	19		4	5	16	7	5	3	59
De la pêche	6	4	13	5	3	2	3		36
Des bois, près, marais, landes, pastis, pêcheries et autres biens appartenant aux communautés et habitants des paroisses	1	3	11	2	2	2	1	1	23
Des droits de pâturages et panage	8		7		3	2			20
Des bois appartenant aux ecclésiastiques et aux gens de mainmorte		1	6	1		1	1	2	12
Des chauffages et autres usages de bois tant à bâtir qu'à réparer	1		3	4	2	1			11
Droits de péages, travers et autres	2	2			5	1			10
Des eaux et forêts, bois, garennes tenus à titre de douaire, concession engagement et usufruits	1	1	3		1	2		1	9
Des routes et chemins royaux en forêts et marche-pieds des rivières	2				5	1			8
Du bois appartenant aux particuliers	1	1	3			1	1	1	8
Des bois à bâtir pour les maisons royales et bâtiments de la mer			2					5	7
Total:	41	12	52	17	37	20	11	13	203

Tableau 24: natures de 203 items contenus dans les articles de 11 titres de l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669.

L'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669 manifeste la recherche d'une conciliation des usages par la production d'une pédagogie environnementale reposant prioritairement sur la définition de normes territoriales ou d'exploitation à destination des individus et des groupes, et l'adaptation et approfondissement d'un répertoire de contraventions et délits associés. En dépassant une lecture et une répartition par titre, trois objectifs transparaissent des 203 *items* relatifs aux Eaux-et-Forêts. Premièrement, uniformiser les techniques et les savoir-faire d'exploitation et de transactions de la ressource. Deuxièmement, territorialiser et sécuriser les espaces stratégiques de ressources tout en garantissant son renouvellement. Le troisième

²⁴⁹ ADC, 140B 12, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Procès-verbal de visitation fluviale de la Charente, 8-9 novembre 1673, f°6r.

objectif est étroitement associé à la recherche d'une amélioration et d'une intensification des circulations marchandes.

Finalités visées par les articles de l'Ordonnance de 1669	défense	information	prescription ou obligation	suppression ou abrogation	Total
uniformisation des périmètres, pratiques et transactions liées à l'exploitation et la commercialisation de la ressource	9	15	25		49
délimitation et sécurisation du périmètre de ressource (espace)	11	6	19	1	37
préservation du renouvellement de la ressource (pratiques)	18	5	11	1	35
garantir l'intégrité, l'efficacité et le rayonnement des attributions des agents des Eaux-et-Forêts dans la défense de ressources royalisées	5	14	7		26
amélioration et intensification des circulations humaines, marchandes et informationnelles	6	5	10	1	22
délimitation des propriétés et droits domaniaux relevant du roi des autres cas relevant d'agents et communautés particuliers	2	11	3	2	18
répression de la propriété, détention, consommation ou débit illégal de ressource	10	1	5		16
Total	61	57	80	5	203

Tableau 25: impératifs et finalités de 203 items contenus dans les articles de 11 titres de l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669.

La garantie de ces trois objectifs est sous-tendue par le rôle de prescripteurs et d'inspecteurs des officiers de la maîtrise des Eaux-et-Forêts qui doivent assurer la défense des ressources royalisées. À ce sujet, le procès-verbal de la réduction de la mesure d'Angoumois dans la méthodologie de l'arpentement des forêts d'Angoumois souligne la faible information statistique et géographique sur les forêts de la maîtrise d'Angoulême quatre ans après l'Ordonnance de 1669 : les officiers ne peuvent fournir aucun plan des forêts du duché et des ventes réalisées, faute de compétences géométriques. La documentation forestière statistique se limite à des procès-verbaux d'arpentement et de contenu des ventes de bois²⁵⁰. Dans l'avis touchant les principaux abus de la maîtrise, De Froidour souligne six négligences dont trois illustrent une absence de liaison des officiers avec les territoires de ressources et leurs usagers riverains. Les jugements rendus par la maîtrise ne seraient fondés que sur les rapports des gardes des Eaux-et-Forêts et oublieraient la pratique de terrain conduisant à une juste procédure. Les

²⁵⁰ ADC, 140B 10, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Procès-verbal de réduction des mesures, 15 janvier 1674, f°8r.

officiers octroieraient des décharges d'amendes aux dépens de la procédure d'appel auprès de la Table de Marbre. Le recouvrement des amendes est considéré comme négligé par l'absence de rôles mensuels de perception, favorisant une impunité propice aux larcins de bois dans les forêts. Les officiers de la maîtrise n'auraient par ailleurs que trop faiblement tenu des assises :

« par ce moyen ne se faisant aucune lecture des ordonnances et règlements, ils étaient absolument ignorés non seulement par les riverains des forêts, mais par les gardes et par les officiers même, et comme il est important et juste qu'avant qu'on procède contre les coupables suivant la rigueur de l'Ordonnance du Roi, qu'elle soit donnée à connaître à tout le monde, la publication et enregistrement qui en a été faite au siège de la maîtrise ne nous paraissant pas suffisant pour imprimer aux riverains des forêts la crainte qu'ils doivent avoir »²⁵¹.

Ces deux premières négligences donnent l'image d'une maîtrise d'Angoumois peu présente sur le terrain et œuvrant peu à la diffusion de l'Ordonnance pour assurer son travail d'éducation environnementale. Le procès-verbal prescrit donc la tenue d'assises annuelles en différents lieux, précisés ou non, avec l'attribution géographique liée : à Angoulême pour les garennes alentours et la rivière de Charente ; à Ruelle pour la rivière de Touvre ; à Châteauneuf pour les forêts dépendant de sa châtellenie et celle de Bouteville ; à Cognac pour toute affaire fluviale ou forestière dépendant du territoire du siège secondaire des Eaux-et-Forêts d'Angoumois et une à deux fois par an en plusieurs lieux commodes aux environs des forêts de la Braconne et Boisblanc. La confrontation de l'Ordonnance de 1669 à la production de la Réformation des Eaux-et-Forêts par De Froidour livre le portrait d'une maîtrise des Eaux-et-Forêts peu impliquée dans l'application des principes du « colbertisme fluvial ». Une analyse comparée des usages riverains de la Charente entre 1673 et 1729 peut corroborer cette première conclusion.

La comparaison des procès-verbaux de visitation fluviale de 1673 et 1729 donne dans ce contexte un aperçu de l'évolution des berges de la Charente et induit deux remarques relatives à la densité de leur contenu. Le procès-verbal de 1673 procède d'une commission et députation royale dans le cadre de la réformation fluviale du royaume. De Froidour agit à la requête du procureur du roi à la réformation des Eaux-et-Forêts « pour procéder à la visitation [de la Charente] et dresser procès-verbal des entreprises qui y ont été faites au préjudice du droit de Sa Majesté et du public »²⁵². Louis de Froidour est « maître enquêteur général réformateur

²⁵¹ *Ibid.*, f°47r-50v.

²⁵² ADC, 140B 12, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Procès-verbal de visitation fluviale de la Charente, 8-9 novembre 1673, f°1r.

des eaux et forêts au département du Languedoc, Haute Guyenne, Basse Navarre, Soule et Labour, commissaire député par Sa Majesté pour la réformation générale des Eaux-et-Forêts de la maîtrise et duché d'Angoumois, Haute et Basse Marche, châtelainies de Cognac, Merpins, Bouteville et autres dépendances de la généralité de Limoges »²⁵³. L'objectif de sa visite fluviale s'inscrit dans un contrôle de la domanialité royale sur la Charente plus que sur le fait de la navigation : en témoigne le souci de décrire les limites géographiques et juridiques et l'identité des prétendants aux différents droits liés à l'exploitation du fleuve. Seul un gabarier fait partie de la délégation accompagnant De Froidour. En 1729, plusieurs « requêtes particulières [...] présentées par les maîtres des bateaux et gabares et marchands navigants »²⁵⁴ débouchent sur une remontrance du procureur de la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois Jean-Joseph Gilbert afin d'interpeller le maître particulier Pierre Sarlandie sur la nécessité de procéder à une visite « pour arrêter les entreprises qui sont journallement faites sur la rivière royale et navigable de Charante et faciliter le cours de la navigation qui y est entièrement interrompu »²⁵⁵. Sept maîtres de gabares du faubourg de L'Houmeau, accoutumés à la navigation vers l'estuaire, font partie de la délégation de la maîtrise des Eaux-et-Forêts. Cette différence d'acteurs et de finalités qui préside à la production du procès-verbal, justifie l'écart important dans le relevé des empêchements à la navigation entre 1673 et 1729 et pose deux questions. Les rives de la Charente ont-elles fait l'objet d'un processus de privatisation par les riverains l'occupant ? L'action de la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois entre la Grande Ordonnance de 1669 et la veille des années 1730 a-t-elle été efficace dans la conciliation des usages fluviaux et la garantie d'une navigation lisse ?

Le procès-verbal de 1729 dresse le constat d'une forte densité d'empêchements à la navigation que l'on peut classer en trois catégories. Les premiers empêchements à la navigation procèdent de l'affirmation sur le domaine public fluvial de la propriété particulière des riverains. Au village de Basseau, deux maisons « nouvellement » bâties appartenant au passager Jean David et à Françoise Valteau empiètent sur le marchepied riverain, étant respectivement à 11 et 22 pieds du bord de la rivière, augmentant la gêne du hallage car plusieurs autres maisons du village ne respectaient déjà pas la distance de 24 à 30 pieds prescrite par l'Ordonnance de 1669 : la seconde maison de Jean David comporte un « contremur terrasse [...] à sept pieds du bord de ladite rivière », les maisons de Simon Mathieu et de la veuve Roche sont à moins de

²⁵³ *Ibidem*.

²⁵⁴ ADC, 140B 13, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Procès-verbal de visite fluviale de la Charente, 13 septembre 1729, f° 1r.

²⁵⁵ *Ibidem*.

15 pieds du fleuve. À la suite du port de Jarnac, le couvent des pères Récollets a un mur bâti à chaux de sable avec un grand portail et un petit cabinet couvert de tuiles creuses donnant sur la rivière Charente qui empêchent le marchepied. En amont de Cognac, au niveau du château de Gademoulins, la propriété des pères de Saint-Lazare est close d'un mur de 60 toises de long, haut de 6 à 7 pieds, « gênant fort sur le marchepied du côté du tirage » ne laissant que 10 à 14 pieds de distance de la rivière.

EMPÊCHEMENTS À LA NAVIGATION	1673	1729
COURS FLUVIAL		
obstacles rétrécissant la largeur du canal de navigation		
<i>arbres</i>		
<i>arbres penchés</i>	1	4
<i>arbres renversés</i>	-	5
<i>atterrissements</i>		
<i>extension de bancs de sables et d'îlots</i>	-	11
<i>extension de chaussées ou d'écluses</i>		
<i>chaussée des moulins</i>	3	11
<i>chaussée de pêcheries</i>	3	9
<i>pont</i>		
<i>pont trop bas</i>	-	1
<i>pont nouvellement construit</i>	1	-
obstacles impactant le tirant d'eau		
<i>tas de pierres</i>	6	19
<i>déversement de terre</i>	-	1
<i>vestiges d'essacs détruits</i>	-	1
<i>vestiges de pas détruits</i>	1	2
<i>canal non nettoyé</i>	-	1
<i>souches d'arbres</i>	2	2
risque de naufrage (pas de navigation étroits ou réhaussés)		
<i>pas de navigation périlleux</i>	5	8
RIVES FLUVIALES		
obstacles sur le marchepied du halage		
<i>arbres nouvellement plantés</i>	1	11
<i>arbres non coupés</i>	9	99
<i>haies vives et épaisses</i>	-	40
<i>fossés</i>	1	66
<i>construction (mur, chai, maison...)</i>	7	31
CONFLITS D'USAGE (péage du sel, trait des bateaux, débit fluvial)		
<i>gabariers - seigneurs</i>	4	2
<i>gabariers - pêcheurs</i>	-	1
<i>gabariers - bouviers</i>	-	1
<i>gabariers - laboureurs</i>	-	1
<i>pêcheurs - seigneurs</i>	1	-
<i>gabariers - meuniers</i>	1	-
<i>seigneur - seigneur</i>	1	-

Source : ADC, 140 B 12-13, Maîtrise des Eaux et Forêts d'Angoumois, Visitation fluviale, 1673 et 1729.

Tableau 26: les empêchements à la navigation sur le fleuve Charente d'après les visites fluviales de la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois de 1673 et 1729.

L'espace domestique n'est pas le seul à empiéter sur le marchepied. En aval de Saintonge, au port de Vinade, un chai appartenant au sieur de La Barde de Gondeville, est signalé « bordant la rivière ». À Gondeville, le vieux chai du gabarier Templereau est « bâti sur le bord de la rivière y ayant ses fondements ». À Bourg-Charente, les propriétés du sieur Dejarnac de Gardépée débordent sur le marchepied : un mur de clôture renfermant un petit bâtiment et une brûlerie. Dans le même village, les propriétés de Salomon sont jugées nuisibles à la navigation et contraires aux Ordonnances : la rive est arborée de nouveaux plants tandis que deux grands chais et deux murs avec un degré au milieu ont leurs fondements bâtis en rivière. À l'extension de propriété par le bâti, résidentiel ou productif, s'ajoute l'appropriation par usurpation d'une partie du cours fluvial : après le pont de Saint-Cybard, le maître particulier signale « une petite île possédée par Nicolas Guérin, poissonnier, peuplé d'arbres et ormeaux que les dits marchands et gabarier [...] ont déclaré être un nouvel atterrissement et usurpation ». En-dessous, une île détenue collectivement par les familles Arnould et Robert, prend de l'ampleur en raison d'une palissade de pieux construite sur le cours fluvial, formant « déjà un atterrissement considérable qui pourrait s'étendre dans peu [...] s'il n'y était remédié ». Le prélèvement arbitraire d'un droit de péage exigé des riverains, qu'ils soient seigneurs ou bouviers, se justifient par ses prétendants par une redevance légitimement due pour consommation de propriété soit par la fourniture de bœufs d'un seigneur ou d'un laboureur pour tirer les gabares, soit par la traversée d'un pré ou jardin riverain par les mariniers. La demoiselle de l'Engallerie exigerait ainsi au Pas du Saut de l'Étang deux boisseaux de sel et 4 livres 10 sous par bateau franchissant le pas vers l'amont en raison du secours d'hommes et de bœufs qu'elle apporterait aux mariniers, que ceux-ci en aient ou non besoin. Les marchands gabariers accompagnant Sarlandie contestent d'une part le prix du péage et l'application du péage aux gabares n'ayant aucunement besoin du secours des hommes et bœufs de la Dame de l'Engallerie. Le laboureur Hippolyte Siret de Champmillon doit fournir justification d'un péage d'une mesure de sel ou 5 sous qu'il exige sur les bateaux chargés de sel et autres marchandises pour le passage des mariniers dans son pré alors qu'il ne dispose d'aucun titre. Les officiers de la maîtrise des Eaux-et-Forêts consignent dans le procès-verbal de nombreux fossés « buvant en rivière », cernés d'une haie épaisse ou d'arbres nouvellement plantés, provoquant des ruptures du marchepied servant au halage. Tantôt tolérés, tantôt condamnés, parce qu'ils réduisent le débit fluvial du canal de navigation en le dispersant, la maîtrise prescrit alors de les combler ou de construire un pont pour garantir le passage. De taille variable, ces nombreux fossés, outre leur fonction de délimitation de propriété, constituent des prises d'eau particulières à même de répondre aux besoins hydriques des riverains du fleuve. Parfois, ils conduisent à un

vivier ou réservoir à poissons. Ces quatre modalités de l'appropriation des rives fluviales par l'extension de propriété illustrent le double statut, public et privé, de la ressource en eau et les difficultés de la médiatisation de son usage entre les acteurs la partageant et la règlementant.

La seconde catégorie regroupe les négligences usagères qui sont symptomatiques d'une absence d'entretien, individuel ou collectif, des rives ou du cours fluvial : les arbres non coupés et penchés sur le chemin de halage, les arbres renversés ou les souches présentes dans le lit fluvial, les vestiges de pas de navigation ou de pêcheries détruits, les déversements de pierre ou de terre qui rétrécissent la chaussée de navigation et le tirant d'eau des gabares. Ces empêchements, notamment lors des basses eaux, préjudicient le tirant d'eau et augmentent le risque pour les gabares de se briser.

La troisième catégorie d'empêchements à la navigation rassemble les obstacles induits par l'extension de la fonction énergétique du fleuve. Les chaussées de moulins coïncident souvent avec des pas de navigation, présentant ainsi des configurations spatiales de partage et de tension autour de l'usage de l'eau. Si la chaussée des moulins est proche du pas de navigation à franchir, des poutres de bois appelées coulombes sont disposées pour fermer le pas de navigation et ainsi augmenter le débit fluvial du canal des moulins. Les meuniers réalisent directement ou indirectement, en envoyant un manouvrier, la levée des coulombes pour le passage des gabares se présentant. Le greffier de la visitation fluviale de 1673 consigne 6 extensions ou rehaussements de chaussées de moulins ou de pêcheries dans son procès-verbal. En 1729, 20 allongements ou élévations de chaussée sont relevés, réduisant ainsi la part du canal consacré à la navigation en plusieurs points du parcours. Du port de l'Houmeau, jusqu'au pont de Châteauneuf, les maîtres de gabare se plaignent de 13 d'entre eux. En aval du pont de Saint-Cybard, la chaussée des moulins de Thouérat, propriété du nommé Frétillier, a « été nouvellement allongée de plus de quarante pieds ». Plus bas, sous Sainte-Barbe en Fléac, celle des pêcheries du Petit-Chalonne a été « nouvellement allongée de 50 pieds ». Au village de Basseau, la chaussée des essacs et moulins l'a été de 36 pieds. À Saint-Michel et Fleurac, celles des pêcheries ont connu toutes les deux une extension de 6 perches. Ces chaussées sont parfois rehaussées comme celle des moulins du Fâ dont les officiers prescrivent un arasement d'un pied de hauteur. La longue chaussée de 50 pieds des moulins du Pas de Malvy a été élevée d'un pied et demi au-dessus de l'eau : trois ouvriers travaillent à son élévation décidée par les cinq meuniers propriétaires des neuf roues à aube lors du passage des officiers de la maîtrise d'Angoumois. En moins d'un an, la chaussée du Pas de Saintonge a été élevée de la même hauteur. Le rehaussement de chaussée, s'il accompagne son allongement, traduit la recherche par les meuniers ou les pêcheurs d'un débit fluvial plus fort pour les roues des moulins. Ces

aménagements sont producteurs de risque à triple titre. L'allongement de la chaussée de moulin ou de pêcheries réduit le canal de navigation, rapproche le pas de navigation soit trop près, soit trop loin de la berge, produisant un risque de frottement sur les pierres des chaussées, impactant alors la sécurité de la navigation et la durée de vie des bâtiments marchands. Par ailleurs, le rétrécissement des pas de navigation, en accentuant la rapidité des eaux, renforce un risque de perte de contrôle de la gabare. Enfin, l'élévation des pas de navigation augmente le saut que doit réaliser le bateau et le risque pour celui-ci de se briser. Huit pas de navigation sont ainsi considérés comme périlleux en 1728 à l'image de celui de Marlive entre Saint-Simeux et Châteauneuf qui « ferme la rivière et empêche le libre cours de l'eau ». D'après la visitation fluviale, en une vingtaine d'années, l'extension d'une chaussée de pierre à partir des deux rives aurait exigé près de 700 charretées de matériau et éloigné le pas de navigation de la rive gauche où se fait le hallage. Le pas se retrouve alors au centre du canal de navigation, réduit par les deux chaussées à un espace fort étroit de 18 à 20 pieds, fermé par une coulombe dont la base touche un amas horizontal de pierres rassemblées. L'ouverture de la poutre de bois donne alors un rapide élan à l'eau et fait faire aux gabares une chute de 3 pieds de hauteur, celles-ci pouvant frotter les pierres situées au fond du lit du fleuve. Le greffier précise que le pas aurait alors été déplacé pour contraindre les matelots à recourir aux bœufs des riverains pour tracter les gabares. En 1673, De Froidour signalait déjà le péril de ce pas en signalant un « mauvais passage [...] où il y a des pierres joignant le pré qui empêchent la navigation et la rendent très périlleuse et même loin de grosses souches d'arbres coupés dans l'île voisine qui sont tombés en ladite rivière ». En près d'une soixantaine d'années, la tension autour des usages fluviaux énergétiques et navigants s'est approfondie et le cas de Marlive n'est pas isolé dans l'arrière-pays fluvial d'Angoumois.

Concilier les usages fluviaux au Pas de Marlive (Saint-Simeux) : tensions et production du risque fluvial entre activités énergétique et navigante
 d'après la visitation fluviale de la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois (1709-1729) .

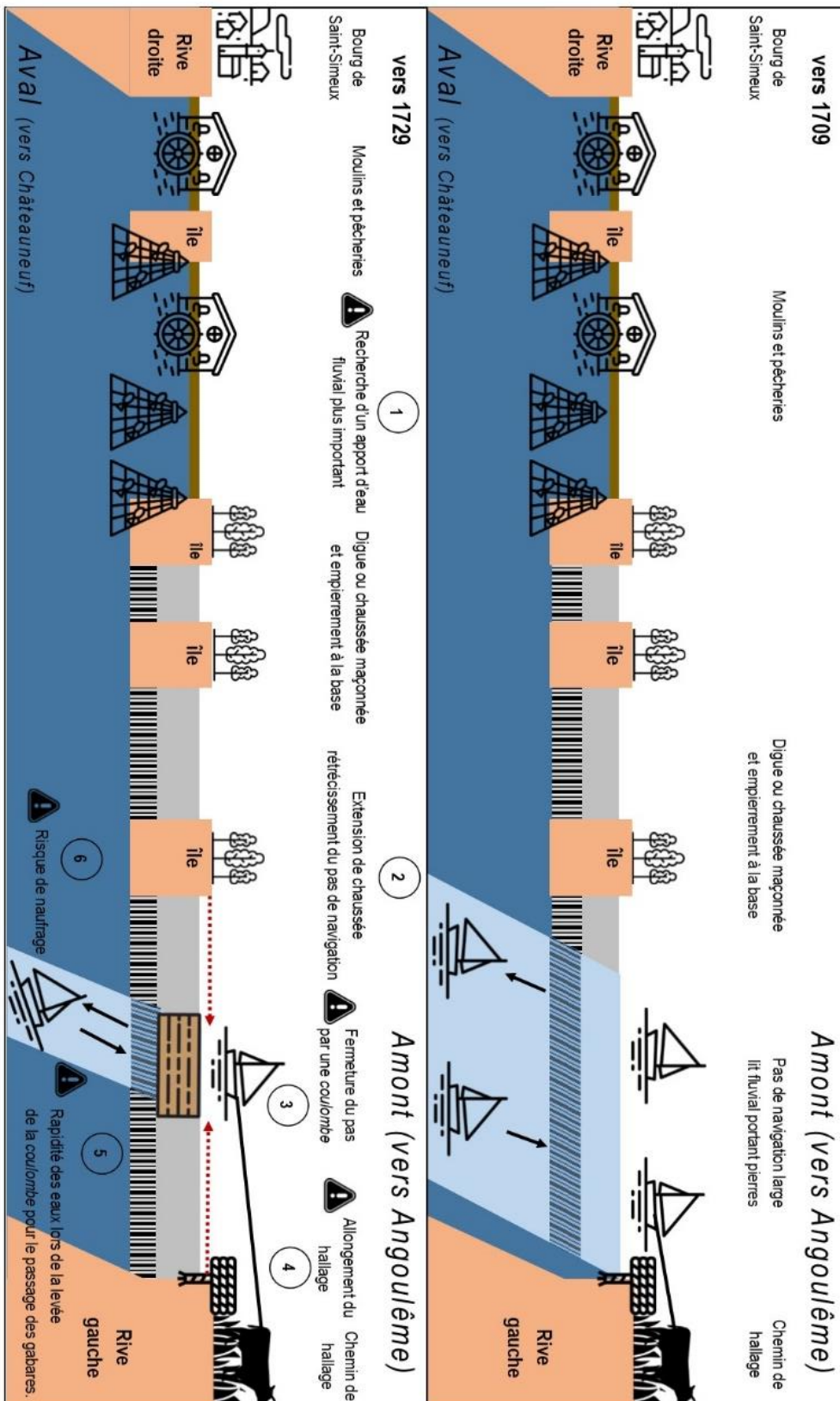


Figure 21: des usages fluviaux entre tensions et risques au Pas de Marlive (Saint-Simeux), 1709-1729.

Ces trois classes d'empêchements à la navigation font des procès-verbaux de la maîtrise des Eaux-et-Forêts des observatoires d'un aménagement des rives fluviales. Cet aménagement traduit un processus de privatisation des rives dont les riverains sont acteurs – qu'ils soient poissonniers, pêcheurs, marchands ou seigneurs –, une dynamique de production du risque par la juxtaposition tendue des usages énergétiques et navigants du lit fluvial, et l'affirmation d'une prescription réglementaire destinée à concilier plusieurs échelles de pratiques et d'habitat fluvial. Pour les officiers de la maîtrise d'Angoulême, il faut sécuriser les bâtiments marchands en garantissant le tirant d'eau par un débit fluvial assuré et il ne faut pas empêcher les voiles de prendre au vent par une végétation riveraine trop abondante. L'enjeu réside dans la réduction de discontinuités de la navigation dans le temps et dans l'espace du couloir fluvial : hallage interrompu sur le marchepied, perception arbitraire de droits de péages, passage chronophage des pas de navigation... Pour les habitants riverains du fleuve hors secteur portuaire, la navigation et ses horizons n'apparaissent pas encore totalement intégrés à un territoire d'habitat alors centré sur la demeure et la production, où l'eau est une opportunité à saisir dans sa potentialité énergétique ou sa fonctionnalité domestique, plus que dans sa fonction navigante. Dans ce contexte, les visites fluviales de 1673 et 1729 placent les officiers du roi, dans la continuité de l'Ordonnance de 1669, dans une posture d'instituteurs de la conciliation des usages fluviaux. Ils doivent garantir un équilibre entre des périmètres d'exploitation pérenne des ressources en eaux et en bois désormais royalisées, des rives fluviales habitées par les particuliers à petite échelle et un axe fluvial pratiqué à plus grande échelle par les maîtres de gabares. Ces derniers jouent un rôle d'Etat après la fondation de Rochefort et oeuvrent à la royalisation du fleuve par les relations qu'ils construisent et entretiennent entre les ports fluviaux d'arrière-pays de Saintonge-Angoumois captés, depuis L'Houmeau sous Angoulême, jusqu'au port-entrepôt de Charente et surtout l'arsenal de Rochefort.

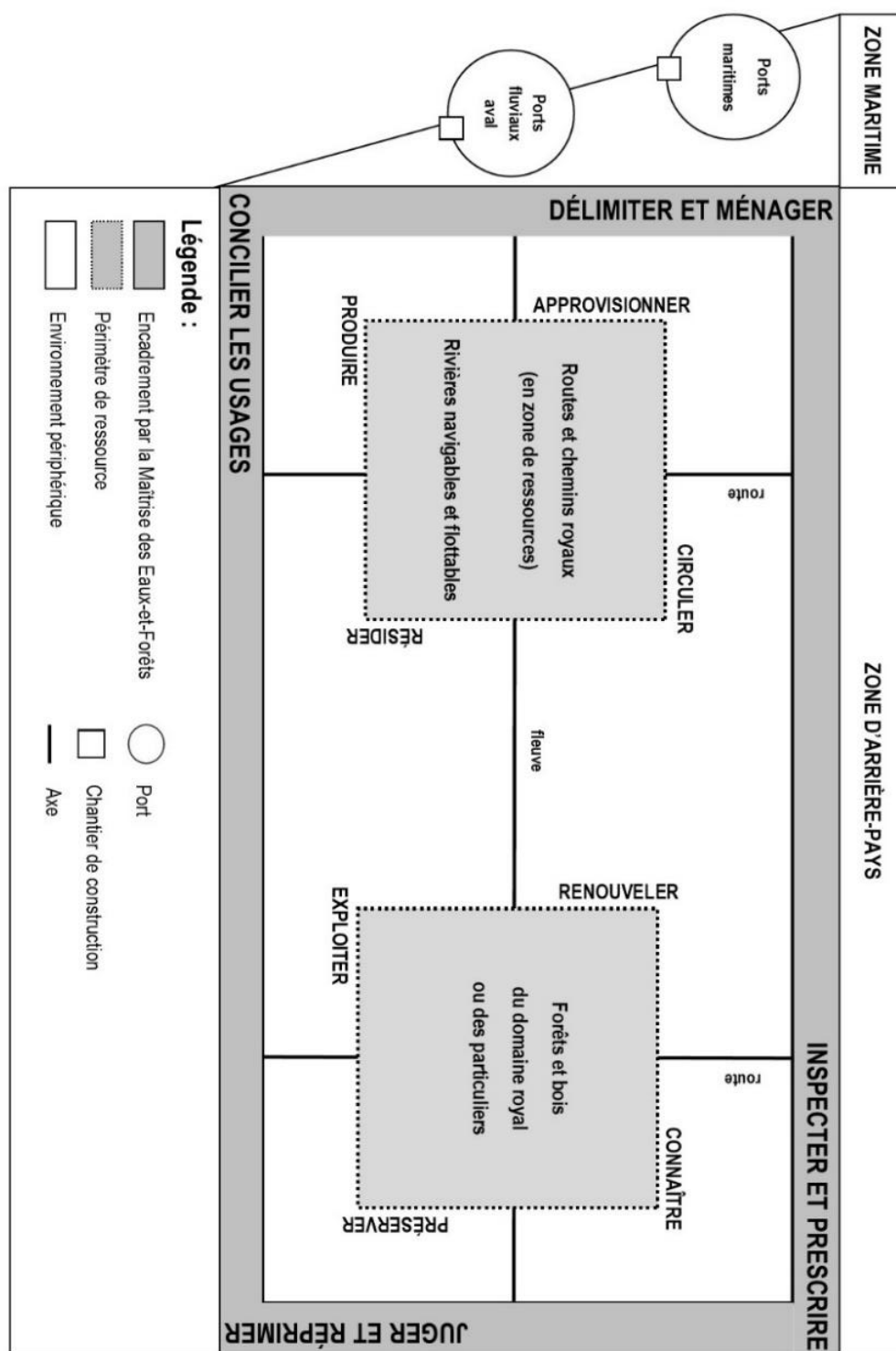


Figure 22: la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois et le ménagement de l'espace fluvial et forestier.

Habiter les rives de la Charente et de la Boutonne aux XVII^e et XVIII^e siècles implique de prendre en compte le passage d'un territoire hydrique juxtaposant des manières de travailler et de vivre sur les berges sous un contrôle royal réaffirmé par l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts

de 1669 en raison des dimensions stratégiques revêtues par le fleuve Charente et les forêts d'Angoumois dans la relation établie dès le règne de Louis XIV avec l'arsenal de Rochefort. Dans le contexte d'une croissance de la population riveraine, les villes portuaires fluviales intègrent le fleuve dans leur paysage visuel en faisant tomber leurs remparts et en élargissant leurs faubourgs, tandis que les petits villages-rives, portuaires ou non, se densifient. Si quelques particuliers cultivent l'art de la belle demeure tranquille au bord du fleuve ou de son affluent, la vallée est également traversée de situations de tensions ou conflits procédant de projections territoriales et d'usages concurrents sur le couloir et la ressource fluviale. Dans ce contexte, la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois a pour tâche de ménager les usages pour garantir outre l'équilibre entre sphères publiques et privées de la ressource en eau et en bois, l'efficience d'une relation entre l'arrière-pays et l'estuaire qui a toujours été le cadre d'une navigation commerciale essentielle vers l'Ouest.

Chapitre 3 : Naviguer vers l'Ouest, un arrière-pays fluvial tourné vers la mer ?

La navigation fluviale sur la Charente est attestée dès le V^e siècle de notre ère par des vestiges de pirogues monoxyles. Au XII^e siècle, l'Angleterre devient une des principales destinations outre-mer des vins et céramiques de Saintonge chargés sur les navires flamands tandis que le sel atteint le port saunier de Cognac. Documentée par l'archéologie, les chartes et chroniques pour les périodes antiques et médiévales, la connaissance de la navigation à l'époque moderne peut s'enrichir de l'exploitation quantitative des archives de la Marine. La navigation dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est essentiellement une navigation de cabotage qui juxtapose un petit cabotage fluvial en amont de Saintes à un cabotage fluvio-maritime charentais et atlantique en aval de Saintes telle que la décrit Thierry Sauzeau¹. Le regain d'intérêt de l'historiographie pour l'étude du cabotage² permet de mettre en lumière avec plus d'acuité les modalités de l'intégration de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux trames maritimes atlantiques et l'horizon de projection professionnelle du monde des petits et sans grade de la navigation maritime³. Pour l'époque contemporaine, les enquêtes statistiques, l'iconographie et quelques rares témoignages oraux permettent de décrire les contours de la profession et ses horizons de navigation entre l'époque impériale et la déclassification de la Charente des voies navigables en 1926. Souvent étudiées sous l'angle des techniques batelières et des savoir-faire navigants, la perception des navigants comme un groupe social a été peu étudiée, se limitant à une approche par l'exemple. L'enjeu de ce chapitre est donc d'adopter moins un regard comparatif avec les pôles littoraux⁴ que de mettre en lumière le lien entre la répartition des communautés de navigants dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et les voies de leur ancrage ou de la diffusion de la navigation par la possession de bâtiments marchands, les principales caractéristiques de la flottille de l'arrière-pays et la géographie de ses horizons de navigation.

¹ SAUZEAU Thierry, « Flottilles et commerce de cabotage sur le fleuve Charente au XVIII^e siècle », GARNIER Bernard et alii (dir.), *Des galères méditerranéennes aux rivages normands. Mélanges André Zysberg*, Annales de Normandie, n° 36, Caen, 2011, p.255-266.

² LE BOUÉDEC Gérard (dir.), *Histoire du cabotage européen aux XVII^e-XIX^e siècles*, Revue Française d'Histoire Maritime, 8, PUPS., 2007 ; BUTI Gilbert, « Le cabotage dans tous ses états dans la France d'Ancien Régime », *Cabotage et réseaux portuaires en Méditerranée, Rives nord-méditerranéennes*, 13, 2003, p.7-21.

³ *Ibidem*.

⁴ Démarche au cœur de l'argumentation de Thierry Sauzeau, *art. cit.*

I. NAVIGANTS D'ARRIÈRE-PAYS DU FLEUVE VERS L'OCÉAN : ESSAI DE RECONSTITUTION

Des termes variés sont utilisés dans les matricules des bâtiments marchands et des gens de mer pour désigner les navigants, entendus ici au sens des acteurs de la navigation sur le fleuve d'Angoulême à l'embouchure de la Charente. Ces différences d'appellation illustrent la diversité des bâtiments marchands naviguant vers l'Océan : gabares, barques, chaloupes ou coureux⁵. En Saintonge intérieure, entre Saint-Savinien et Saintes, l'appellation maîtres de barques et de chaloupes prévaut sur les maîtres de gabares, désignation plus courante dans la vallée de la Boutonne et l'arrière-pays fluvial d'Angoumois. Le terme capitaine apparaît dans la matricule des bâtiments marchands de la fin du XVIII^e siècle pour le quartier d'Angoulême⁶. Les équipages qu'ils dirigent sont composés de 2 à 7 matelots, complétés par 1 à 2 novices ou mousses. Dans le procès-verbal de la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois de 1679, le greffier utilise l'expression mariniers et compagnons mariniers pour les désigner. L'enquête du marquis de Seignelay de 1686⁷, le recensement de l'administration Maurepas de 1727⁸, le rôle des désarmements au commerce du quartier de Saintes ouvert en 1753⁹, le rôle des levées du quartier de Saintes (1770-1788) et la matricule du quartier d'Angoulême (1783-1796) rendent possible, malgré la diversité des natures documentaires, une reconstitution de l'évolution des navigants du fleuve Charente et de la Boutonne dans sa mobilisation professionnelle et sa part au sein de la population riveraine.

1. Une approche des navigants de Saintonge intérieure dans l'enquête Seignelay (1686)

Le Rôle général des bâtiments de mer employés au commerce contenant [...] leurs noms, ceux des propriétaires, capitaines, maîtres et patrons qui les naviguent [...] livre une première image statistique de la navigation fluviale pour le proche arrière-pays océan de Saintonge intérieure vingt ans après la fondation de l'arsenal de Rochefort. En rapportant le total des hommes d'équipages nécessaires pour la flotte de commerce de chaque localité recensée à un indice de population par localité fourni par Saugrain pour la fin du XVII^e siècle,

⁵ SHDR, 9 P4 116, Matricule des bâtiments de commerce du quartier des classes de Saintes-Angoulême, 1749-1763.

⁶ SHDR, 9 P4 118, Matricule des bâtiments de commerce du quartier des classes d'Angoulême, 1785-1817.

⁷ AMD, B 19, Rôle général des bâtiments de mer [...], après 1686.

⁸ AN, Marine, C4 220, Recensement des gens de mer du département de la rivière de Charente, 1727.

⁹ SHDR, 9 P4 152, Quartier de Saintes, Désarmements des bâtiments marchands, 1753-1761.

il est possible d'estimer la part des marinières à près de 4% de la population locale à Saint-Savinien, Port-d'Envaux et Taillebourg. Ces trois localités représentent un peu plus d'un tiers de la main d'œuvre navigante classée du département de Rochefort en 1686 (166 sur 453 officiers marinières et matelots) mais 45% des navigants au commerce une fois la classe de service levée. La flotte marchande recensée ne touchant que le secteur maritime de la vallée de la Charente, aucune estimation n'est envisageable pour l'arrière-pays d'Angoumois en amont de Saint-Savinien.

Localité	Bâtiments marchands	Membres d'équipage total	Population	Part des marinières	Propriétaires	Patronymes de propriétaires	Indice de concentration
Saint-Savinien	38	106	2 400	4,4%	34	24	0.71
Port-d'Envaux	15	44	1080	4,1%	16	15	0.93
Taillebourg	5	16	372	4,3 %	5	5	1

Tableau 27: les navigants de Saintonge intérieure dans l'enquête Seignelay (1686).

Le bourg fluvial de Saint-Savinien constitue une exception en Saintonge intérieure par l'importance de l'effectif des marinières d'une part et par le nombre de familles actrices de la navigation. Sept familles de maîtres sont propriétaires d'une vingtaine de barques¹⁰. Quatre d'entre elles assurent plus du tiers d'une navigation savinoise centrée principalement sur les côtes aunisiennes, vendéennes et bretonnes, ponctuellement hollandaises. La famille Adrien possède cinq barques : La Résurrection, Les Bons Amis, Les Deux Etienne, l'Anne Julienne et La Marguerite ; construites entre 1656 et 1680. Mobilisant 16 hommes d'équipage, totalisant une capacité de charge de 130 tonneaux, la famille Adrien assure 67 voyages entre 1684 et 1686 avec les côtes d'Aunis (Marans et Ré), de Vendée, de Bretagne¹¹. Elle assure 13% du trafic fluvio-maritime du bourg de Saint-Savinien. Les Gendron possèdent trois barques, ayant 8 à 15 ans en 1686 : La Marie, La Suzanne et les Quatre Etienne. Avec une capacité de charge de 90 tonneaux et 9 hommes d'équipage, ils assurent 63 voyages, soit 12% de la navigation savinoise, vers Bordeaux, Ré, Saint-Michel-en-L'Herne et les côtes bretonnes. Les familles Richard et Dessiau sont respectivement propriétaires de deux et trois barques : elles assurent toutes les deux 6,4% de la navigation du bourg avec 33 voyages entre 1684 et 1686. La capacité de charge de 69 tonneaux de la famille Richard est plus importante que celle de la famille Dessiau (45 tonneaux). À Port-d'Envaux et Taillebourg, posséder plusieurs barques est fort rare : les De Coudre de Port-d'Envaux possèdent deux barques formant une capacité de charge

¹⁰ AMD, B 19, Rôle général des bâtiments de mer [...], après 1686, f°53-55.

¹¹ *Ibidem*.

de 80 tonneaux¹². L'enquête du marquis de Seignelay de 1686 permet de réaliser une première évaluation de la part des populations locales d'arrière-pays travaillant dans la navigation fluviale et maritime. Le bourg fluvial de Saint-Savinien décrit une exception par l'importance des effectifs de marinières et le degré de concentration familiale de la propriété des barques associée à la desserte régulière d'un espace côtier large de l'Aunis à la Hollande, plus centré cependant sur les côtes bretonnes, avec lesquelles capitaines et maîtres de barques de Basse-Bretagne collaborent¹³. Pour les familles savinoises de navigants, les côtes vendéennes, bretonnes, normandes et hollandaises intègrent la construction par le métier de la mer d'un espace habité qui apparaît plus centré sur les côtes aunisiennes et saintongeaises pour les familles de navigants de Port-d'Envaux et de Taillebourg, à l'exception de la famille Tranquart de Port-d'Envaux, dont la barque Les Deux Sœurs de 60 tonneaux navigue chaque année vers la Hollande, l'Irlande et le Portugal.

2. Des navigants d'arrière-pays recensés jusqu'à Angoulême sous Maurepas dans la matricule des gens de mer de 1727.

La matricule des gens de mer du département de la rivière de Charente de 1727 donne une vision plus globale de l'importance des marinières sur le fleuve Charente et son affluent navigable, la Boutonne, par un recensement des matelots à l'échelle d'une localité ou d'un secteur de deux à quatre localités (voir annexe 3, carte 1). Le quartier maritime de Rochefort, centré sur les deux rives de l'estuaire, totalise 564 officiers marinières et matelots contre 607 pour le quartier d'arrière-pays de Saintes, délimité en aval par Charente et en amont par Angoulême. Dans le quartier maritime de Rochefort, la part des marinières varie de près de 3% à Fouras et Saint-Laurent-de-La-Prée à 8% à Saint-Nazaire sur Charente. En incluant les 121 officiers marinières inscrits à Rochefort, la part des navigants de l'arsenal de Rochefort passe de 3,2 à 5,5%. La part des marinières, calculée en rapportant le nombre d'inscrits sur la matricule sur l'indice de population Saugrain de 1735, varie dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois de 0,4% pour le secteur de Saintes-Les Gonds-Courcoury-Chaniers à 15% pour le village-fluvial de Saint-Simon. Les taux en situation portuaire urbaine sont évidemment plus faibles pour les petites et moyennes villes portuaires de l'arrière-pays (Saint-Jean-d'Angély, Saintes, Cognac, Jarnac, Châteauneuf et Angoulême) que pour les bourgs et villages fluviaux

¹² *Ibid.*, f°52.

¹³ JARNOUX Philippe, « Capitaines et maîtres de barques en Basse Bretagne au XVIII^e siècle », CHAUVAUD Frédéric, PÉRET Jacques (dir.), *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR-Université de Poitiers, p. 91-97.

riverains, notamment deux cœurs de navigation : le premier entre Jarnac et Châteauneuf dans les petits villages de Saint-Simon, Saint-Amant-de-Graves, Vibrac et Gondeville ; le second en aval, dans le quatuor de localités Saint-Savinien, Port-d'Envaux, Crazannes, Plassais dont le total des inscrits (141) équivaut presque au nombre des inscrits du seul arsenal de Rochefort (168). L'activité de navigation apparaît par ailleurs comme une spécialisation familiale au regard de l'âge et de l'indice patronymique, notamment dans ces deux cœurs. Tout d'abord, la plus grande jeunesse des gens de mer du quartier de Rochefort en 1727 (entre 22 et 28 ans) illustre un renouvellement régulier, du moins une relative disponibilité ou dispersion des familles de gens de mer au sein de l'arsenal de Rochefort tandis qu'une moyenne d'âge plus avancée dans les terres – entre 28 autour de Port-d'Envaux et 37 ans à Bussac – peut manifester une pratique de la navigation sur une carrière plus longue et l'appartenance à une famille de navigants.

Localité	Inscrits	Patronymes	Garçon	Marié	Veuf	Âge moyen	Population	%
<i>Saint-Nazaire-sur-Charente</i>	159	108	95	53	1	26.6	1956	8.1
<i>Le Moëze – Saint-Froult</i>	33	29	16	15	-	28.3	828	3.9
<i>Saint-Laurent-de-la-Prée-Fouras</i>	68	31	34	24	2	27.1	2370	2.9
<i>Rochefort</i>	168	150	103	22	1	22.5	5275	3.2
Saint-Jean-d'Angély	34	30	15	14	1	30.3	3592	0.9
Saint-Savinien	40	30	26	11	-	30.2	1964	2.0
Port-d'Envaux, Crazannes, Plassais	101	79	59	30	1	28.1	2144	4.7
Taillebourg, Saint-Vaize	14	13	6	8	-	31.3	672	2.1
Bussac	11	11	8	1	-	37.3	444	2.5
Saintes, Les Gonds, Courcoury, Chaniers	43	39	26	15	-	27.2	10724	0.4
Cognac, Merpins, Crouin	67	50	22	43	-	31.2	3788	1.8
La Trache, Saint-Brice, Bourg-Charente	24	15	15	8	-	30.0	1264	1.9
Jarnac, Gondeville, Bassac	32	26	9	21	-	32.7	2424	1.3
Saint-Simon	50	24	23	24	1	30.7	368	13.6
Saint-Amant-de-Graves, Vibrac	37	26	12	24	-	31.2	1220	3.0
Angeac, Châteauneuf, Saint-Même	24	19	14	9	1	31.7	3244	0.7
Angoulême	42	32	15	26	1	31.1	8960	0.5

Tableau 28: les matelots de 17 secteurs du département de la rivière de Charente en 1727.

L'activité de navigation apparaît inégalement comme une spécialisation familiale. En produisant un indice de 0 à 1, fondé sur le rapport entre le nombre de patronymes des gens de mer inscrits et leur total au sein d'un secteur, il est possible d'évaluer combien certaines familles sont spécialisées dans la navigation fluvio-maritime. Bussac en aval de Saintes dans l'arrière-pays de Saintonge présente un indice de 1, c'est-à-dire que la dispersion familiale est forte : en effet, dans la matricule de 1727, les 11 matelots appartiennent à 11 cellules familiales différentes. La dispersion familiale la plus faible se trouve dans l'estuaire de la Charente à Saint-Laurent-de-La-Prée et Fouras où 10 familles rassemblent à elles seules plus des deux tiers des

matelots (46) du secteur. Les 20 autres familles n'inscrivent qu'un marinier. La famille Filloux de Fouras exerce une grande variété de métiers marins depuis le début du XVII^e siècle : courtineurs¹⁴, sauniers, poissonniers et maîtres de barques. Elle est représentée dans la matricule de 1727 par 13 matelots âgés de 18 à 42 ans. Parmi eux, 1 veuf, 6 garçons et 6 mariés. Par exemple, Laurent Filloux, né en 1685, âgé de 42 ans en 1727 est courtineur, marié en secondes noces avec Suzanne Robert. Il est le fils d'un saunier, Pierre. Son frère cadet, André (1690-1729) est également courtineur, époux de Marie Martineau, fille de Jacques et de Marie Filloux (1665-1745), elle-même fille d'un autre saunier de la famille Filloux, Pierre (1622-1724).

Dans l'arrière-pays de Saintonge, la dispersion professionnelle est plus faible autour de Saint-Savinien et de Port-d'Envaux qu'en amont, entre Taillebourg et Saintes. Mais la concentration familiale est moins importante que dans l'estuaire. À Saint-Savinien, la matricule liste 30 patronymes pour 40 matelots. Huit patronymes sont associés à 2 ou 3 matelots, comme les Adrien mentionnés dans l'enquête Seignelay de 1686. À Port-d'Envaux et ses alentours, 20 patronymes sur 79 inscrivent 2 à 4 marinières. Les deux principales villes fluviales et portuaires d'Angoumois présentent une dispersion qui s'approche de celle de Saint-Savinien, indice d'une activité de navigation vers l'estuaire assez patrimonialisée par les familles urbaines de navigants à l'inverse de la capitale de la Saintonge ou de Jarnac où la dispersion est plus forte. À Angoulême, 8 patronymes sur 32 regroupent près de la moitié des matelots inscrits. À Cognac, 34 matelots sur 67 sont associés à 14 patronymes. La concentration est plus forte cependant dans les familles cognaçaises : les Babin et les Godard recensent chacune 4 matelots. L'originalité de l'arrière-pays d'Angoumois réside dans les plus faibles dispersions familiales des petits ports fluviaux de Bourg-Charente, Saint-Simon, Saint-Amand-de-Graves et Vibrac. En ce dernier secteur, 8 familles rassemblent plus de la moitié des navigants. À Saint-Simon, les patronymes Blanchard, Papin et Chauvin sont respectivement associés à 9, 4 et 4 matelots sur la matricule. Les Coupeau et les Briand comptent 3 matelots. Dix autres patronymes sont liés à deux matelots.

¹⁴ Courtineur : terme désignant un pêcheur à la courtine en Aunis et Saintonge.

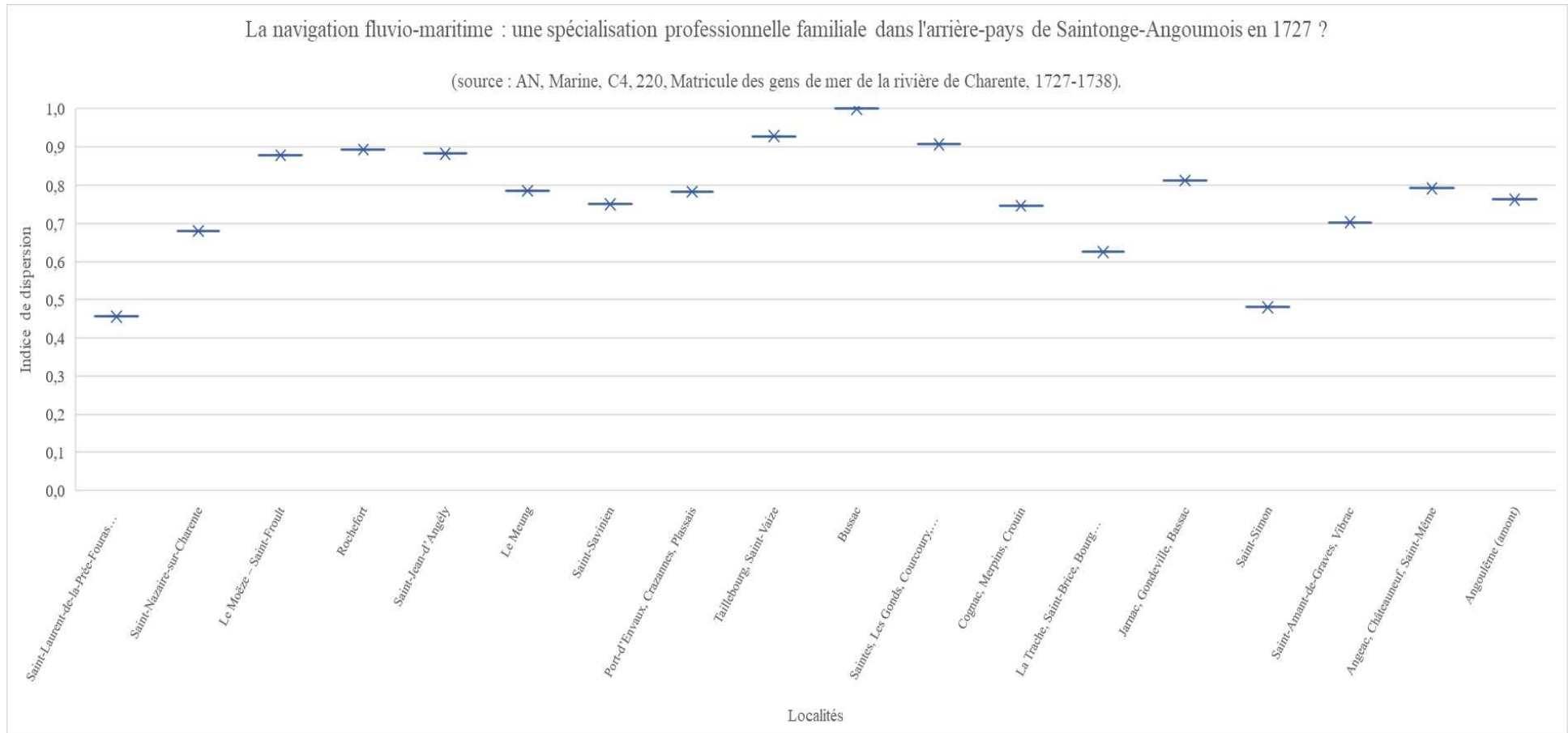
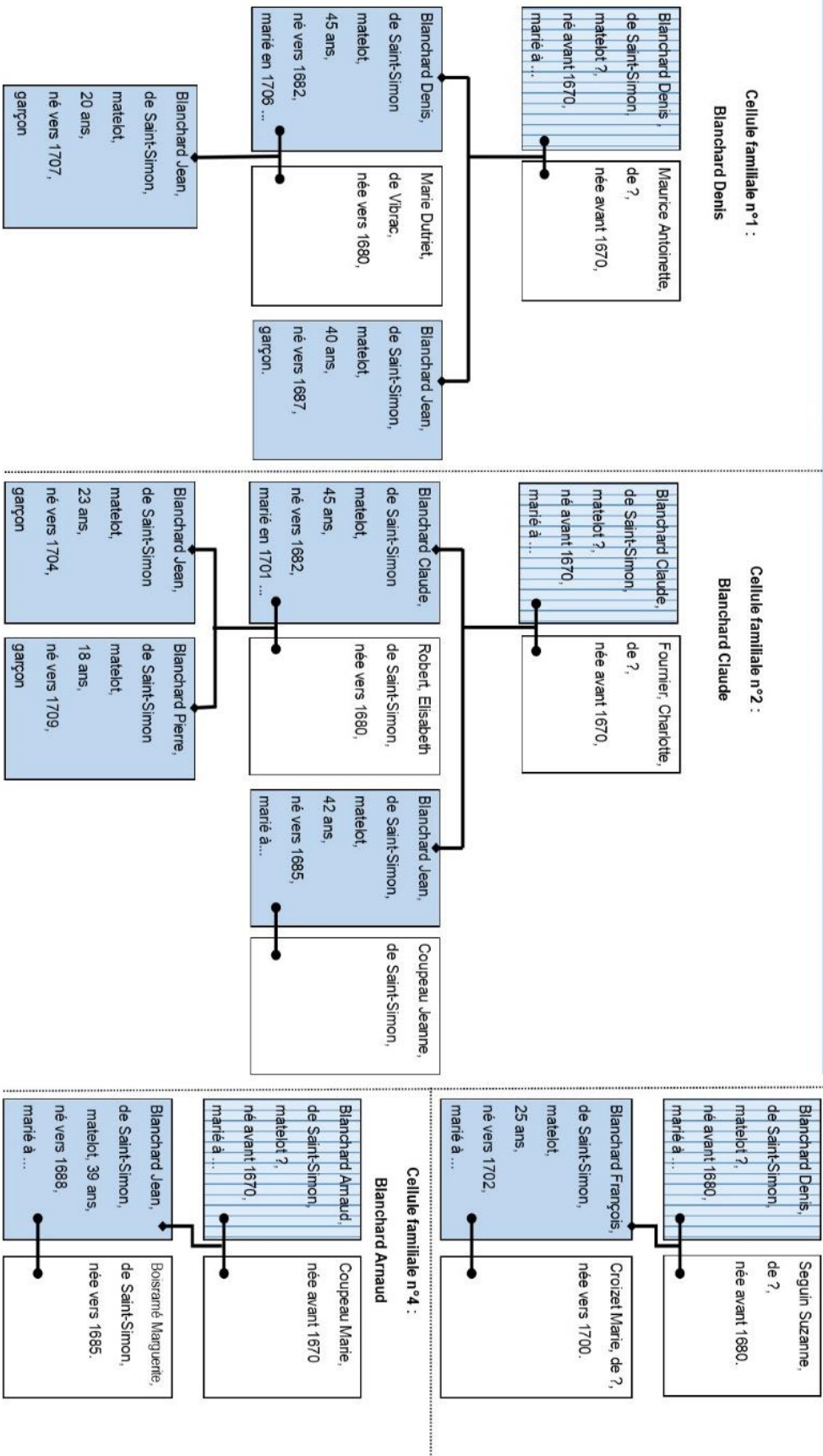


Figure 23: patronymie familiale et approche d'une spécialisation professionnelle dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en 1727.

**La navigation : une spécialisation professionnelle à Saint-Simon chez les Blanchard
d'après la matricule des gens de mer de la rivière de Charente de 1727.**



Realisation: Tendaoui J.-C., Publisher, 2019. Source : AN, Marine, C4, 220, Saint-Simon; Base AGC.

Figure 24: le patronyme Blanchard à Saint-Simon dans la matricule des gens de mer de 1727 : un indice de patrimonialisation professionnelle de la navigation.

Le village fluvial de Saint-Simon présente un éventail de situations qui traduit différents états de la patrimonialisation professionnelle du fait navigant au sein des familles de matelots. L'absence de registres paroissiaux antérieurs à 1737 pour le village de Saint-Simon conduit à reconstituer les générations de la famille Blanchard à partir des informations présentes dans la matricule de 1727. Cette année, quatre cellules familiales sont associées au patronyme Blanchard représenté par 9 inscrits : deux familles sur trois générations et deux familles sur deux générations. L'exercice de la navigation fluviale sur la Charente se transmet du père à la fratrie des fils et à leurs enfants. Le cas des frères Jean et Denis, nés dans les années 1680, issus du mariage de Denis Blanchard et Antoinette Maurice illustre l'inégale pérennisation du métier de navigant chez les descendants : l'aîné, Denis, marié à près de 24 ans, a un fils, Jean, inscrit en 1727 comme matelot sur la matricule, tandis que son frère Jean est encore qualifié de « garçon ». Les fils de Claude Blanchard sont tous les deux mariés à des filles de matelots du même village, l'aîné ayant déjà en 1727 ses deux enfants, Jean et Pierre, inscrits sur la matricule. Parmi les enfants de Suzanne Seguin et Marie Coupeau, la matricule de 1727 renseigne le choix professionnel de la navigation pour François et Jean Blanchard. Face à l'absence de données paroissiales complètes permettant de reconstituer précisément les familles de navigants, l'étude des patronymes inscrits dans la matricule des gens de mer de la rivière de Charente de 1727 rend compte, en plus d'une extension et d'un accroissement des effectifs de marinière par rapport à 1686, d'un processus de patrimonialisation et de filiation du métier de navigant quel que soit le secteur nautique de la Charente ou de la Boutonne, aval maritime ou amont fluvio-maritime et fluvial. Ce processus n'est certainement pas une nouveauté mais le recensement de 1727 lui donne une consistance biographique qu'il était jusque-là difficile de percevoir.

3. L'hypothèse d'une polarisation croissante des navigants : les désarmements au commerce du quartier de Saintes (1753-1759).

Entre le recensement des gens de mer de 1727 et la veille de la guerre de Sept Ans, l'effectif des navigants de l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois décrit une augmentation généralisée à quelques secteurs près (Saint-Jean-d'Angély, Saintes et ses environs, Saint-Amand-de-Graves et Vibrac). Surtout, la concentration géographique des marinière se renforce au profit des deux cœurs de navigation d'arrière-pays (entre Saint-Savinien et Saint-Vaize et entre Gondeville et Saint-Simon). Les villes de Cognac et Angoulême s'affirment comme des centres professionnels de la navigation vers l'estuaire. Jarnac est plutôt dans une position de relais, les villages en amont de Gondeville et Saint-Simon

dominant la pratique navigante. Le calcul de l'effectif hypothétique des navigateurs de 1759 résulte de l'exploitation du registre des désarmements au commerce du quartier de Saintes pour la période de 1753 à 1761 (voir annexe 3, carte 26). Fort endommagé sur près d'un quart du volume, seules les années 1753 à 1759 livrent une liste complète des désarmements de barques de l'arrière-pays de Saintonge et de gabares de l'arrière-pays d'Angoumois. Le nombre de matelots en 1759 a été établi en deux étapes. Le calcul d'une moyenne à partir du nombre de membres d'équipages renseigné pour chacune des années livre un effectif de matelots au commerce. Puis, attendu qu'une classe de service est levée pour l'arsenal quand les deux autres peuvent embarquer au commerce, cet effectif a été divisé par deux pour estimer le nombre des matelots de la classe de service. L'addition de l'effectif estimé des matelots au commerce et de celui des matelots levés donne un effectif hypothétique de matelots en 1759.

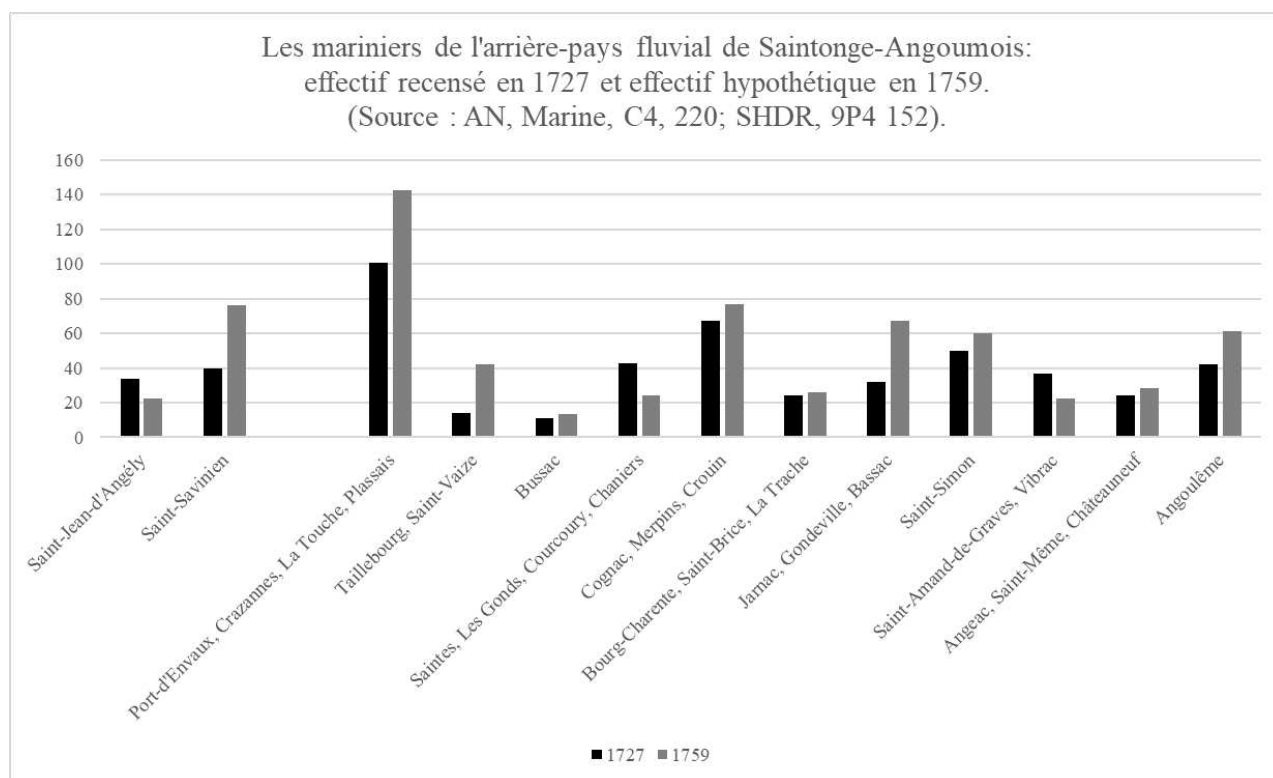


Figure 25: les marinières de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : pesée d'effectif (1727-1753).

La conséquence de cet accroissement d'effectif est la plus forte visibilité dans les localités des familles de navigateurs qui peuvent représenter dans l'arrière-pays de Saintonge près de 11% de la population à Port-d'Envaux et 7% à Taillebourg, dans l'arrière-pays d'Angoumois 12,5% à Gondeville et 15,7% à Saint-Simon. La baisse estimée, du moins la moindre mobilisation des gens de mer, de Saint-Jean-d'Angély et Saintes ne fait que mettre en exergue la polarisation fonctionnelle des bourgs portuaires fluviaux comme Saint-Savinien ou Port-

d'Envaux. La possession par une même famille de plusieurs bâtiments marchands argumente en faveur de cette polarisation fonctionnelle d'autant qu'elle coïncide avec les lieux de plus forte croissance des effectifs de marinières (annexe 3, carte 25). À Saint-Savinien, entre 1753 et 1759, 6 des 36 patronymes sont associés à la propriété d'au moins deux barques : les Caillaud en possèdent 4, les Guérin et les Adrien 3, les Audaire, Richard et Saurin 2. Ces 6 patronymes signalent une proximité familiale assurant 40% de la navigation savinoise. En amont, à Port-d'Envaux, 6 familles sur 55 sont dans ce cas : les Yonnet sont 5 propriétaires de barques et forment l'exception, les familles Biteau, Charrier, Boismort, Chaudron et Violleau n'en possédant que 2 à 3. Dans l'arrière-pays d'Angoumois, Saint-Simon et Gondeville présentent un profil similaire : 7 et 6 patronymes sur 17 et 23 comptent plus de deux maîtres de gabares. Guillaume et Jean Chagneau désarment 4 fois au commerce entre 1753 et 1759 comme leurs confrères Jacques et Jean Trotet. Les Genty, Pierre et Jean, désarment quant à eux 6 fois. À Saint-Simon, les trois maîtres de gabare de la famille Blanchard, Denis, Pierre et Jean assurent plus du quart de la maîtrise des navigations vers l'Ouest, exclusivement vers Rochefort. Les patronymes Martineau, Blais, Chauvin rivalisent difficilement, assurant chacun 10 à 15% de la maîtrise de navigation du village. À Gondeville comme à Saint-Simon, un petit nombre de familles est actrice de près de la moitié voire plus de la navigation fluviale. Ce qui n'est pas le cas dans l'arrière-pays de Saintonge où des patronymes associés à un propriétaire de bâtiments marchands peuvent avoir une activité navigante équivalente aux familles représentées par plusieurs propriétaires : à Saint-Savinien, c'est le cas des familles Estienne, Morineau, Guesmand et Lestrille.

Localité	Patronyme des maîtres	Patronyme à au moins deux maîtres de gabares	Désarmements au quartier de Saintes	Désarmements associés aux patronymes liés à au moins deux maîtres de gabare	Part patronymique dans la navigation fluviale (%)
Cognac	28	5	92	27	29,3
Jarnac	8	2	19	12	63,2
Gondeville	17	6	59	29	49,2
Saint-Simon	11	4	48	31	64,6
Angoulême	14	5	53	33	62,3

Tableau 29: part des patronymes dans la navigation de 5 localités fluviales d'Angoumois (1753-1759).

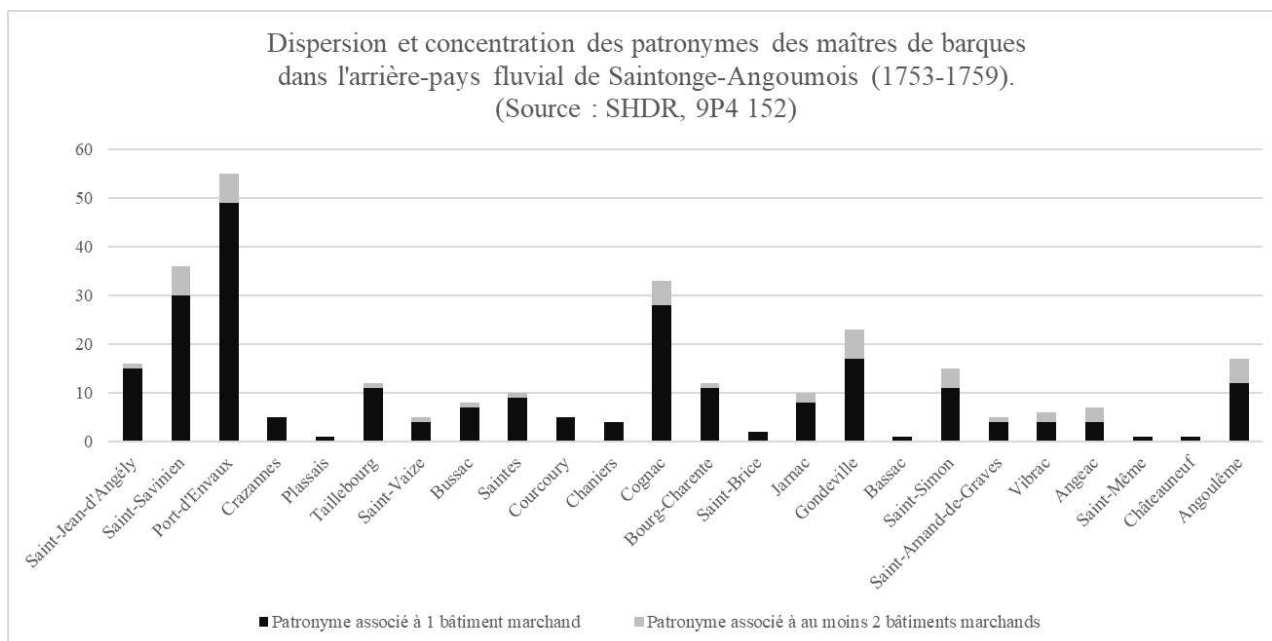


Figure 26: les patronymes des maîtres de barque et de gabares dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1753-1759), entre dispersion et concentration

La concentration de la fonction de maîtres de barque ou de gabare chez les familles des villes fluviales portuaires s'observe plus à Angoulême et Jarnac qu'à Cognac, indice d'un approfondissement de la fonction portuaire et d'un plus fort ancrage professionnel chez les familles de navigants : 4 patronymes sur 17 à Angoulême sont associés à la propriété de plus de deux gabares, 2 sur 8 à Jarnac, 6 sur 33 à Cognac et 1 sur 10 à Saintes. La propriété des bâtiments marchands manifeste donc combien d'Angoulême à Cognac, les familles de maîtres de gabares patrimonialisent plus cette profession que celle de matelots de manœuvre.

Entre 1727 et le milieu de la Guerre de Sept Ans, la population concernée par la navigation dans l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois a connu une augmentation globale de près de 28% : la hausse la plus forte a touché l'arrière-pays de Saintonge dans son cœur de navigation Saint-Savinien – Port-d'Envaux. En Angoumois, l'augmentation a conforté la place des marinières dans les pôles urbains d'Angoulême, Jarnac et Cognac et consolidé le rôle des villages de Gondeville et Saint-Simon. Dans les cœurs de navigation et les villes, l'étude de la patronymie des maîtres de barques et de gabares navigants vers l'Ouest traduit la patrimonialisation professionnelle du métier de navigation par la concentration plus forte de la fonction de maître de gabare au sein des familles que celle de matelot.

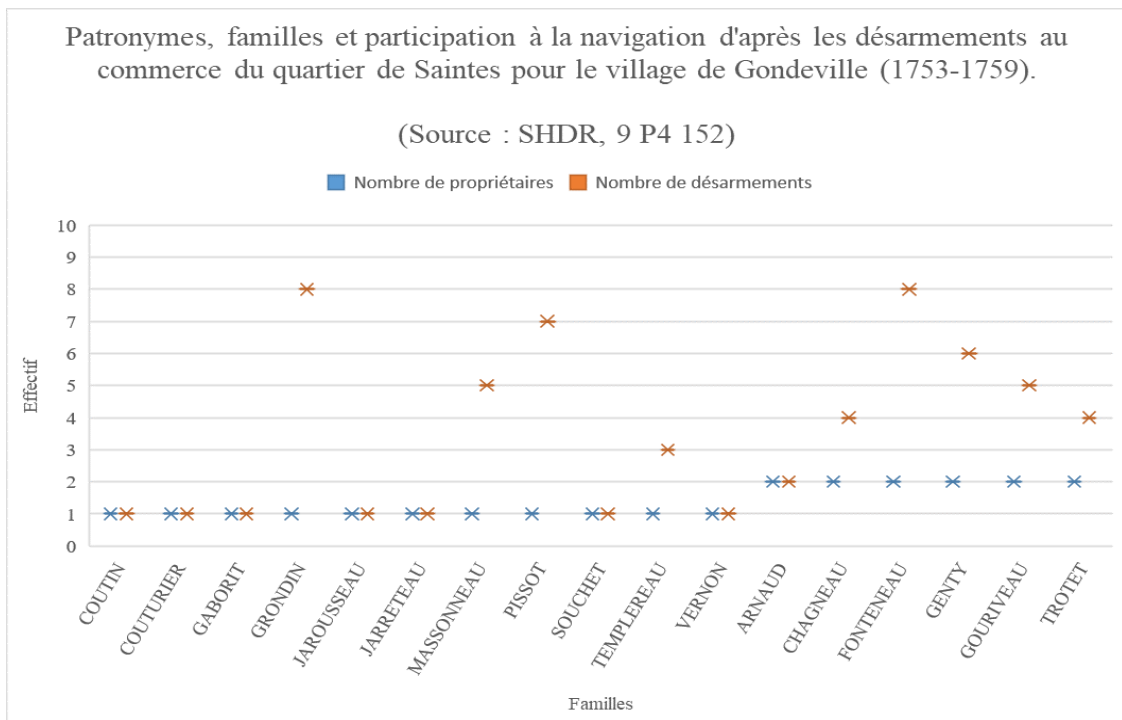


Figure 27: patronymes, familles et navigation à Gondeville (1753-1759).

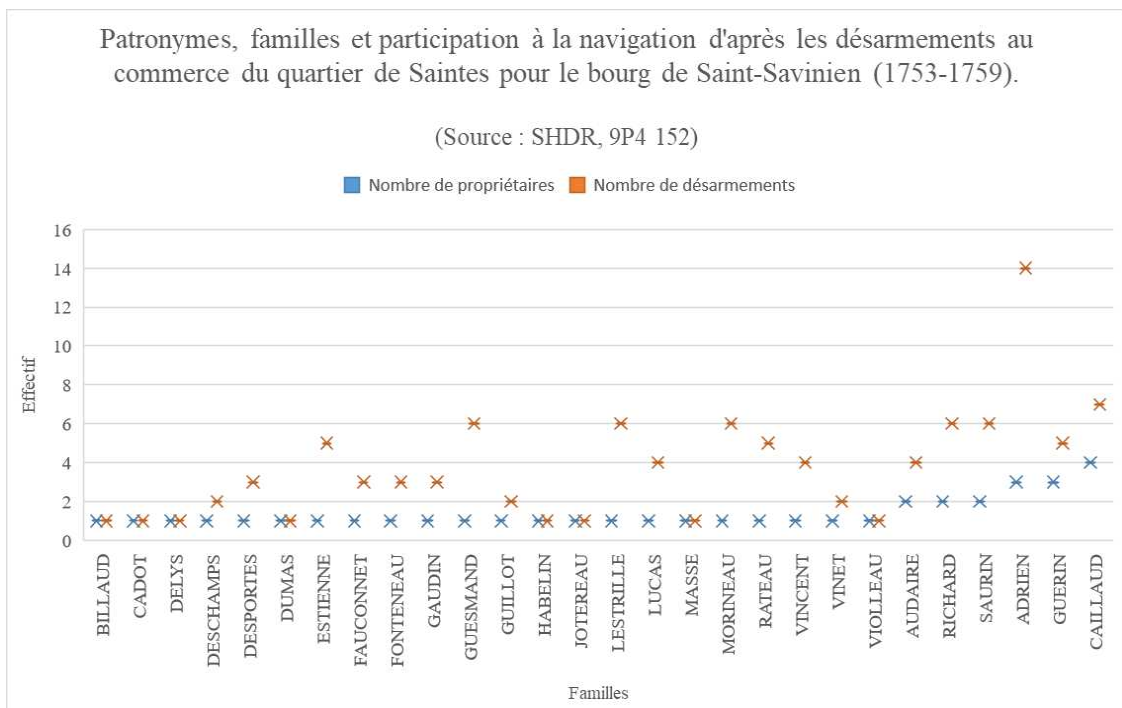


Figure 28: patronymes, familles et navigation à Saint-Savinien (1753-1759).

4. Quelle situation à la fin du XVIII^e siècle d'après un registre de levées et une matricule de quartier ? Une vision évolutive fragmentée et diluée de la population navigante.

L'appréhension de l'évolution de la population de navigants à la fin du XVIII^e siècle dans l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois se heurte à deux difficultés : la première réside dans l'absence de documents traitant l'arrière-pays dans sa globalité géographique, la seconde dans une différence de nature documentaire qui dilue la perception de la navigation fluviale dans une documentation renseignant l'activité de navigation maritime. Pour l'arrière-pays de Saintonge, le registre des levées pour l'arsenal de Rochefort du commissaire aux classes de Saintes pour la période de 1770 à 1788¹⁵ constitue une base de travail limitée. En multipliant par 3 l'effectif annuel le plus élevé des gens de mer levés par localité sur ces 18 années, on obtient un effectif théorique de marins incluant les matelots au commerce en vertu de la division en trois classes des immatriculés maritimes. En reprenant le cadre géographique de 1727, le total estimé pour l'arrière-pays de Saintonge atteint 486 matelots et peut représenter de 4 à 6% de la population des localités. Cette hypothèse est certainement surestimée, en raison d'une pression plus forte des levées sur les Classes au commerce. En effet, deux états des gens de mer du quartier maritime de Saintes mentionnent 389 officiers marins, matelots et novices en novembre 1780¹⁶, dont 59 inscrits sur le registre des Invalides. Parmi les Invalides, 30 sont « hors d'état de rien entreprendre » et 29 sont « maîtres ou servant en qualité de matelots sur différents bâtiments du quartier ». Les gens de mer de service se répartissent entre 268 embarqués sur les vaisseaux du Roi, 26 sur les bâtiments de commerce au grand cabotage et au long cours et 36 présents au quartier et au petit cabotage. En 1789, 321 officiers, matelots et novices du quartier de Saintes sont embarqués sur les vaisseaux du roi¹⁷. Raisonnablement, les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge qui naviguent vers l'Ouest n'excèdent pas l'effectif de 400 marins.

¹⁵ SHDR, 9 P3 2, Registre des levées faites dans le quartier de Saintes, 1770-1788.

¹⁶ AN, C4 146, Lettres et documents reçus, Quartier de Saintes, État de situation des gens de mer, 15 novembre 1780.

¹⁷ *Ibid.*, Quartier de Saintes, État de situation des gens de mer, 22 novembre 1789.

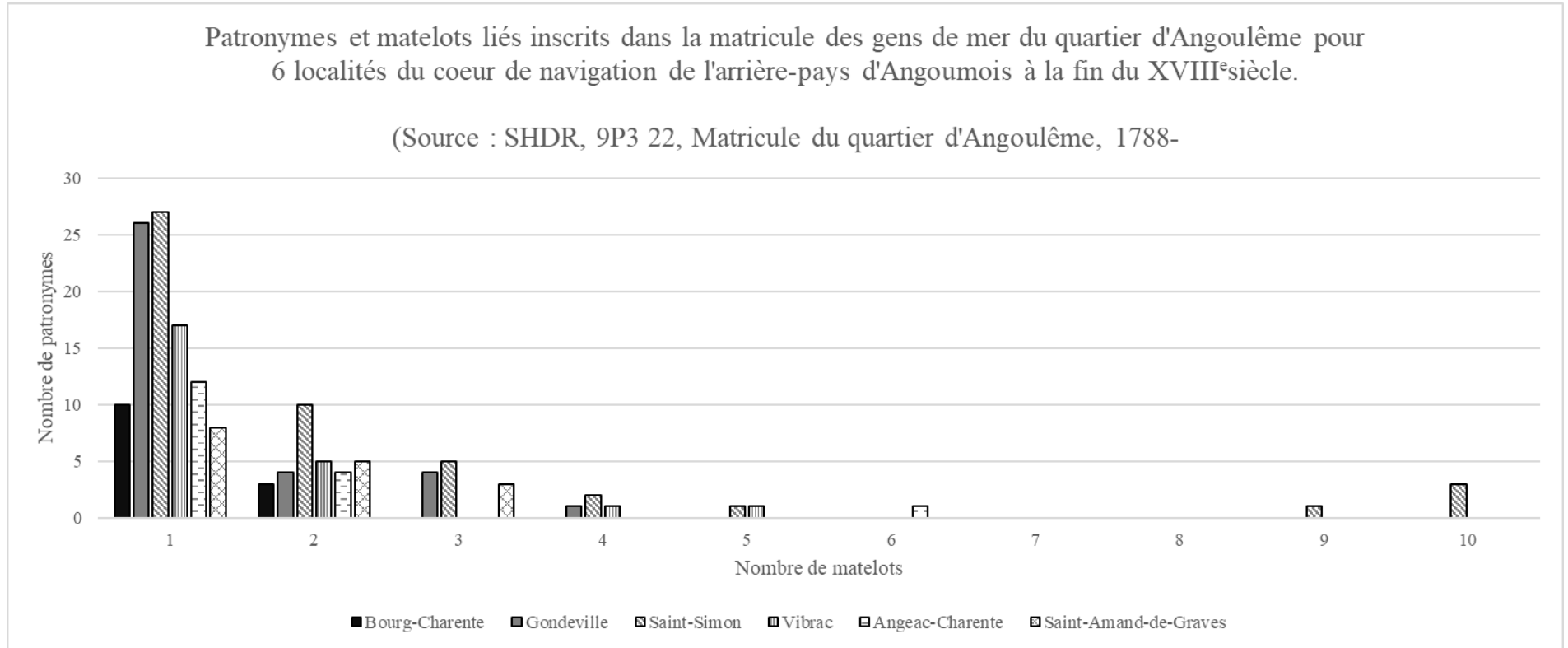


Figure 29: patronymie et effectif en matelots de l'arrière-pays d'Angoumois à la fin du XVIII^e siècle.

Localité	Nombre de patronymes		Localité	Nombre de patronymes	
	1727	1788		1727	1788
Saint-Jean-d'Angély	30	53	Cognac	50	52
Le Meung	11	-	Merpins		7
Saint-Savinien	30	97	Crouin		1
Plassay	79	28	La Trache	15	-
Crazannes		23	Saint-Brice		-
Port-d'Envaux		58	Bourg-Charente		13
Taillebourg	13	33	Jarnac	26	10
Saint-Vaize		20	Gondeville		35
Bussac	11	16	Bassac		2
Saintes	49	44	Saint-Simon	24	49
Les Gonds		2	Saint-Amand-de-Graves	26	16
Chaniers		13	Vibrac		24
Courcoury		15	Saint-Même	19	9
Dompierre	15	3	Angeac-Charente		17
Brives		-	Châteauneuf		7
Chérac		4	Angoulême	32	37
Source : AN, Marine, C4 220; SHDR, 9P2 2.			Source : AN, Marine, C4 220; SHDR, 9P3 22.		

Tableau 30: les patronymes des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge (1727-1788).

Relativement à l'arrière-pays d'Angoumois, en s'appuyant sur le même cadre géographique de 1727, la matricule du quartier d'Angoulême pour la période 1783-1796 constitue une source relativement sûre quoi qu'elle traite ensemble des parcours mêlant navigation fluviale et embarquements au long cours. Elle renseigne 460 matelots. Ils représentent toujours de faibles proportions en ville : 0,4% à Angoulême, 1% à Jarnac et 2,4% à Cognac. Dans le cœur de navigation, les villages fluviaux de Bourg-Charente, Angeac, Saint-Amand-de-Graves et Vibrac compteraient entre 2 et 5% de matelots, tandis que les bourgs de Gondeville et Saint-Simon en totalisent 11,3% et 18%. Dans l'arrière-pays d'Angoumois, la croissance des effectifs de navigants est synonyme d'une hausse du nombre de familles impliquées dans l'activité de navigation comme l'illustre la part importante des patronymes associés à un ou deux matelots dans l'ensemble des villages du cœur de navigation de l'arrière-pays d'Angoumois. Cette importance caractérise deux tendances : la construction d'une attractivité de la profession navigante et la formation d'un vivier de matelots dense entre Jarnac et Châteauneuf qui renforce la polarisation professionnelle observée à la fin des années 1750. Les villages de Gondeville, Saint-Simon, Angeac et Vibrac confortent un quatuor faisant de la navigation un patrimoine professionnel associé à l'identité de la famille : à Saint-Simon, les familles Blanchard, Coupeau et Roy sont représentées par plus de 10 matelots chacune, alors que ce village compte désormais 123 matelots. Si à l'évidence, les sources émanant de l'administration de la Marine diluent les contours professionnels de la navigation, en mêlant

navigation fluviale et maritime, elles n'en demeurent pas moins les observatoires d'une croissance régulière des effectifs de mariners navigant sur le fleuve et pouvant embarquer au long cours dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : Vibrac compte ainsi 36 matelots, Angoulême 45, Gondeville 50 et Cognac 69.

Sujet	Zone d'arrière-pays	Année 1	Année 2	Evolution 1	Année 3	Evolution 2	Evolution 3
		1727	1759	1727-1759	1788	1759-1788	1727-1788
Matelots	Saintonge (Saint-Savinien - Chérac)	272	345	26,84%	389	12,75%	43,01%
	Angoumois (Cognac - Angoulême)	276	342	23,91%	460	34,50%	66,67%
Patronymes	Saintonge (Saint-Savinien - Chérac)	238			409		71,85%
	Angoumois (Cognac - Angoulême)	192			279		45,31%

Tableau 31: évolution hypothétique de l'effectif des matelots et des patronymes associés pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1727-1788).

À la veille de la Révolution française, le monde professionnel de l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois a gagné en importance différemment selon les secteurs : entre 1727 et 1759, il augmente plus rapidement dans l'arrière-pays de Saintonge que dans celui d'Angoumois, tandis qu'entre 1759 et 1788, cette croissance est plus soutenue sur les rives de la Charente, entre Cognac et Angoulême. Naviguer vers l'Ouest ne s'appréhende pas de la même manière pour les navigants de l'arrière-pays d'Angoumois qui font la navette vers l'estuaire (Charente et Rochefort) et ceux de l'arrière-pays de Saintonge plus portés aux horizons maritimes. De toute évidence, la navigation prend alors au XVIII^e siècle une amplitude géographique et sociale que les archives de la Marine rendent visible de deux manières : par une polarisation localisée des grands effectifs de marins autour de cœurs de navigation, moins urbains que ruraux d'une part (Saint-Savinien-Port-d'Envaux en Saintonge, Gondeville-Saint-Simon en Angoumois), par une patrimonialisation professionnelle de la navigation au sein de familles pouvant capter une part non négligeable du trafic fluvial de la localité, marque d'un embourgeoisement de la flottille que Thierry Sauzeau¹⁸ attribue à l'expansion rochefortaise dans la première moitié du XVIII^e siècle en citant les exemples des Boismort de Port-d'Envaux, des Allenet de Saint-Vaize ou des Lestritte de Saint-Savinien. Dans l'arrière-pays de Saintonge, les familles et l'identité des navigants tendent à se renouveler plus intensément que dans l'arrière-pays d'Angoumois entre 1727 et 1788. Cette différence appelle trois perspectives d'analyse sur le rapport à la navigation : la capacité de renouvellement importante des acteurs de la navigation, les modalités de l'ancrage familial professionnel de la navigation par le mariage ou la succession, l'intégration de l'espace de navigation estuarien et maritime dans la

¹⁸ SAUZEAU Thierry, *art. cit.*

perception et la pratique de l'espace habité par les sociétés d'arrière-pays. Cette croissance des effectifs est justifiée dans tous les cas par une augmentation du trafic fluvial que laisse transparaître l'étude de la flotte des bâtiments marchands et de leurs destinations entre 1686 et 1792.

II. GABARES, BARQUES, CHALoupES OU BRIGANTINS : LA FLOTTE DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS ET LA NAVIGATION ESTUARIENNE ET MARITIME (1686-1792)

Les fleuves et les canaux du royaume portent une grande variété de bâtiments, « des plus petits aux plus puissants, et mêmes des navires tenant à la fois de l'eau douce et l'eau salée, es fluvio-maritimes »¹⁹. La flotte dédiée à la navigation vers l'Ouest dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ne peut se saisir dans sa globalité qu'à partir de la matricule des bâtiments marchands ouverte au bureau des classes de Saintes en 1749. Avant cette année, deux enquêtes décrivent la flotte de l'arrière-pays de Saintonge, entre Charente et Taillebourg : le rôle des bâtiments de mer par Seignelay en 1686 et un état général des vaisseaux de l'amirauté de Saintonge de 1721. Les matricules des bâtiments marchands des quartiers de Saintes et Angoulême, ouvertes respectivement en 1776 et 1785, ferment une période d'analyse comparative à 1790 et 1818. La documentation matriculaire permet donc une comparaison de la flotte d'arrière-pays entre les années 1740 et le début des années 1790. Qu'enseignent l'évolution de la composition de la flotte, celle de son tonnage et celle des mouvements des bâtiments marchands sur la pratique de la navigation dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle ?

1. Densification et recompositions de la flottille de l'arrière-pays

Est-il possible d'estimer le nombre de bâtiments marchands naviguant sur le fleuve Charente et la Boutonne dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à la fin du XVII^e siècle ? Thierry Sauzeau a étudié la flottille de l'ensemble du fleuve Charente qui compte 103 bâtiments en 1686 et 156 en 1749²⁰. Sur le rôle des bâtiments de mer de 1686, 62 bâtiments marchands du département de Rochefort, du plus neuf au doyen âgé de 80 ans, sont recensés dans les

¹⁹ MIQUEL Pierre, *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, Paris, Éditions 1, 1994, p. 15.

²⁰ SAUZEAU Thierry, « Flottilles et commerce de cabotage sur la Charente au XVIII^e siècle », GARNIER Bernard & alii, *Des Galères méditerranéennes aux rivages normands : recueil d'études en hommage à André Zysberg*, Caen, *Annales de Normandie*, 2011, p. 255-266.

5 ports de l'arrière-pays de Saintonge en relation avec la mer : Charente (2), L'Houmée (2), Port-d'Envaux (15), Saint-Savinien (38) et Taillebourg (5)²¹. Le faible nombre de bâtiments inscrits pour Charente est surprenant pour l'année 1686. Le binôme Port-d'Envaux – Saint-Savinien manifeste deux « pôles de cabotage à forte identité »²². Dans le bourg fluvial de Saint-Savinien, plus des trois quarts de la flotte a 20 ans ou moins, indice d'un renouvellement et d'une augmentation de la flotte locale dans les années 1660 et 1670. Les deux barques appelées L'Olive, appartenant à David et Daniel Ardouin sont les doyennes : construites en 1606, elles ont une capacité de chargement de 12 et 20 tonneaux²³. Dans l'état des navires de l'amirauté de Saintonge de 1721, seules deux localités d'arrière-pays sont recensées : Charente et Saint-Savinien²⁴. La première totalise 31 bâtiments marchands, la seconde 27. À Saint-Savinien, les barques de la flotte portuaire ont entre 3 et 31 ans tandis qu'à Charente, la doyenne atteint 71 ans. Entre 1686 et 1720, la flotte savinoise a donc connu un renouvellement quasi-intégral de ses barques et chaloupes dès 1690. Pour Charente, l'état de 1721 décrit un effectif de la flotte certainement plus proche de la réalité que le recensement de 1686. Le renouvellement des bâtiments apparaît cependant partiel, ou du moins en cours, avec 16 bâtiments construits dès 1689 contre 14 plus âgés, mis à l'eau entre 1649 et 1681. Ces deux enquêtes donnent ainsi une première image de la flotte de l'arrière-pays de Saintonge.

Localité	Charente	L'Houmée	Saint-Savinien	Port-d'Envaux	Taillebourg
Âge					
≤ 10	0	1	17	5	2
[11-20]	0	1	13	3	0
[21-40]	2	0	3	6	1
[41-60]	0	0	3	1	2
≥ 61	0	0	2	0	0
Total	2	2	38	15	5
Source : Chambre de Commerce de Dunkerque, B19, Rolle general des bastimens de mer [...], 1686, f°50 à 55.					

Tableau 32: âge des bâtiments marchands recensés dans l'enquête Seignelay (1686) pour 5 ports fluviaux d'arrière-pays.

Concernant l'arrière-pays d'Angoumois, Bruno Sépulchre estime le nombre de gabares circulant entre Angoulême et Cognac à une quarantaine²⁵ en se fondant sur un « état des bâtiments qui ont passé chargés de sel sous les ponts de la ville de Cognac et de [...] sur les

²¹ AMD, B19, Rolle general des bastimens de mer employez au commerce [...], Département de Rochefort-Rivière de Charente, 1686, f°50-56.

²² SAUZEAU Thierry, *art. cit.*

²³ AMD, B19, f°53-54.

²⁴ ADCM, B95, État général des vaisseaux, barques et bateaux de l'amirauté de Saintonge, 1721, n°107 à 164.

²⁵ SÉPULCHRE Bruno, *Gabariers de la Charente, avec 190 illustrations*, Jamac, Chez l'auteur, 1988, p. 33.

ports d'icelles depuis le 24 juin 1669 jusqu'à pareil jour 24 juin 1674²⁶ ». Au total, la flotte de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois de Charente à Angoulême rassemblerait donc, à la fin du XVII^e siècle, une centaine de bâtiments marchands.

Sur la Charente et la Boutonne (voir annexe 3, cartes 24 et 27), des têtes de navigation d'Angoulême et Saint-Jean-d'Angély à l'estuaire, une grande diversité de bâtiments marchands naviguent selon la culture nautique fluviale. Le bassin hydrographique de la Charente associe un secteur fluvial flottable en amont d'Angoulême ou de Saint-Jean-d'Angély, un secteur fluvial navigable entre Angoulême et Saintes et entre Saint-Jean-d'Angély et la confluence avec la Charente auquel succède un secteur fluvio-maritime jusqu'à l'embouchure²⁷. Si la gabare domine la navigation en secteur fluvial sur la Charente et la Boutonne, les coureux, les chaloupes et surtout les barques deviennent majoritaires entre Saintes et l'estuaire²⁸.

La flotte de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois connaît une hausse régulière au XVIII^e siècle telle que renseignée dans les matricules des bâtiments marchands des quartiers de Saintes et d'Angoulême²⁹. Si l'on prend en compte les bâtiments rayés inscrits sur les matricules, elle passe de 238 à 345 bâtiments marchands en moins d'un demi-siècle, entre 1749 et 1790. Les bâtiments rayés renvoient à trois réalités : une mobilité vers une autre localité par le jeu des ventes et achats ou des successions, une démolition en raison de la vétusté ou de dommages irréparables et une exposition au risque maritime (nauffrage ou prise ennemie). Les bâtiments rayés représentent 30% des bâtiments de la matricule de 1749 et 22% de la flotte immatriculée entre 1776 et 1785. Ils sont plus importants en secteur fluvio-maritime (65 entre 1749 et 1764, 68 entre 1776 et 1790) qu'en secteur fluvial et affluent (respectivement 7 et 2), indice d'une plus forte circulation des bâtiments marchands et d'une plus forte exposition au risque maritime de ceux quittant l'estuaire, à l'inverse de ceux naviguant exclusivement sur le fleuve entre Angoulême ou Saint-Jean-d'Angély et Rochefort, d'autant que les deux matricules incluent deux temps de guerre (guerre de Sept Ans, guerre d'Indépendance Américaine). En secteur fluvio-maritime, les bâtiments marchands présentent une volatilité statistique renseignant l'intégration maritime d'une partie de l'arrière-pays de Saintonge. Sans les bâtiments rayés, l'effectif de la flotte est plus restreint : il passe entre 1749 et 1790 de 166 à 269 bâtiments marchands. L'augmentation du nombre de bâtiments marchands se situe donc

²⁶ ADC, 140B 12, Maîtrise des Eaux-et-Forêt, Visitation fluviale de la Charente, 1673, f°46.

²⁷ RIETH Éric, *Des Bateaux et des Fleuves. Archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps Modernes en France*, Editions Errance, Paris, 1998, p. 28.

²⁸ SAUZEAU Thierry, *art.cit.*

²⁹ SHDR, 9P4 117, Matricule des bâtiments marchands du quartier de Saintes, 1749-1764 ; 9P4 118, Matricule des bâtiments marchands du quartier de Saintes, 1776-1790 ; 9P4 119, Matricule des bâtiments marchands du quartier d'Angoulême, 1785-1818.

entre 45 et 62% entre 1749 et 1790. Entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle, la flotte des bâtiments marchands a été multipliée par un peu plus de 2,5.

	Période A		Période B			Évolution A-B (%)	
	1749-1764	%	1785-1802	1776-1790	%	1749-1790	%
Bâtiments marchands en secteur fluvial et affluent (SFAN) : d'Angoulême à Saintes + Saint-Jean-d'Angély							
sans les bâtiments rayés	98	59,0%	100	35	50,2%	37	37,76%
avec les bâtiments rayés	105	44,1%	102	41	41,4%	38	36,19%
Bâtiments marchands en secteur fluvio-maritime (SFM): de Bussac à Charente							
sans les bâtiments rayés	68	41,0%		134	49,8%	66	97,06%
avec les bâtiments rayés	133	55,9%		202	58,6%	69	51,88%
Total SFAN+SFM : Charente et Boutonne navigables							
sans les bâtiments rayés	166		269			103	62,05%
avec les bâtiments rayés	238		345			107	44,96%

Tableau 33: effectif des bâtiments marchands dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1790).

La flotte du secteur fluvial et affluent, entre Angoulême et Saintes d'une part, entre Saint-Jean-d'Angély et la confluence d'autre part, est exclusivement composée de gabares dont les plus petits modèles sont désignés par les termes galions et galiotes. En 1749, elles sont 105 sur la Charente fluviale et la Boutonne affluente. Cognac, Angoulême et Gondeville sont les principaux ports gabariers en 1749 avec 27, 22 et 13 gabares immatriculées. Saint-Jean-d'Angély en compte 15. Le port fluvial de Saintes n'en immatricule que 5 quand celui de Jarnac en inscrit 8. Bourg-Charente et Saint-Simon recensent 4 et 6 bâtiments gabariers. En 1790, la flotte des gabares s'est étoffée et la hiérarchie des ports gabariers s'est recomposée au profit d'Angoulême (30 gabares, galion et galiote), Saintes (22 gabares), Saint-Jean-d'Angély (18 gabares), Saint-Simon (21 gabares) et Gondeville (16 gabares). Près des trois quarts de la flotte gabarière se concentre dans le binôme villageois Gondeville – Saint-Simon et le quatuor urbain Angoulême – Saintes – Saint-Jean-d'Angély – Cognac. Des localités de l'arrière-pays d'Angoumois, telles que Fléac, Linars, Saint-Simeux, Sireuil ou Bassac, inscrivent des bâtiments marchands en 1785, accentuant ainsi l'expansion d'une activité de navigation fortement polarisée par les centres commerciaux urbains ou les villages aux familles à l'identité professionnelle navigante forte. La part des gabares dans les flottes fluvio-maritimes de l'arrière-pays de Saintonge, entre Charente et Bussac est en revanche généralement faible. Ces petits villages et bourgs portuaires fluviaux entretiennent quelques gabares qui font la navette vers l'amont, jusqu'à Cognac et Angoulême. Cet écart manifeste l'asymétrie entre modeste navigation fluviale et intense navigation maritime, à l'image de la flotte de Port-d'Envaux, Saint-Savinien et Charente.

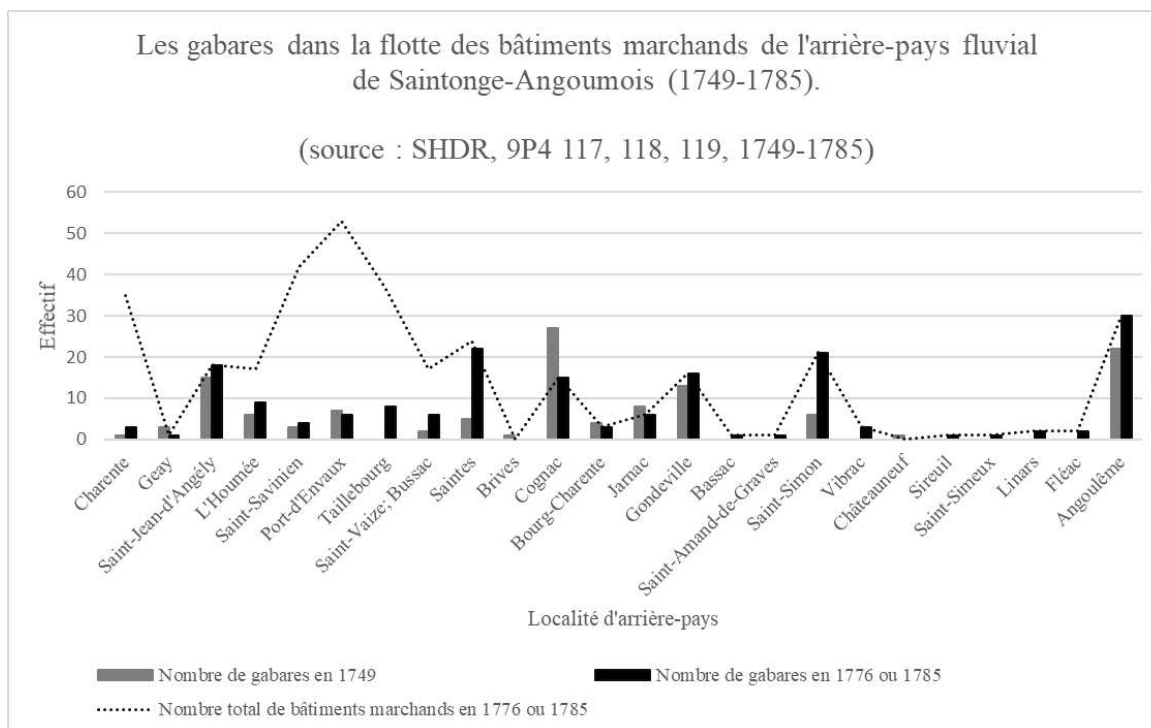


Figure 30: les gabares dans la flotte des bâtiments marchands de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1785).

Dans le secteur fluvio-maritime d'arrière-pays, entre Bussac et Charente, les gabares sont minoritaires – 33 en 1764 et 37 en 1790 – et cèdent la place aux chaloupes, coureaux et surtout aux barques. La flotte de cette portion fluviale regroupe 133 bâtiments en 1749 et 202 bâtiments en 1776. En 1749, plus de la moitié de la flotte est composée de barques. Un quart de celle-ci est composée de gabares. Les chaloupes et les coureaux représentent moins d'un bâtiment sur 5. Les bourgs fluviaux de Port-d'Envaux et Saint-Savinien dominent avec des flottes d'une trentaine de bâtiments majoritairement composée de barques (29 barques et 2 coureaux à Port-d'Envaux, 25 barques, 3 chaloupes et 1 coureau à Saint-Savinien). Taillebourg, Saint-Vaize et Bussac comptent plus de coureaux que de barques. L'immédiat aval de Saintes jusqu'à Port-d'Envaux constitue une zone de seuil ou de transition dans la navigation avec des flottes locales équilibrant des bâtiments marchands aptes à la navigation de cabotage sur mer et des bâtiments de commerce naviguant exclusivement sur le fleuve dans sa partie amont comme aval.

La matricule des bâtiments de commerce du quartier de Saintes ouverte en 1776 atteste d'une maritimisation renforcée de la flotte de l'arrière-pays de Saintonge avec trois quarts des bâtiments inscrits dédiés à la navigation maritime. Trois tendances apparaissent : les bâtiments marchands dédiés à la navigation fluviale (gabares et coureaux) perdent en importance (23% des immatriculations en 1790 contre 38% en 1749), les barques et les chaloupes représentent plus des deux tiers de la flotte (70% en 1790 contre 61% en 1749) et de nouveaux types de

bâtiments apparaissent de manière très localisée : le brigantin à Saint-Savinien et Charente, le brick dans les mêmes ports ainsi qu'à Port-d'Envaux et Saint-Vaize.

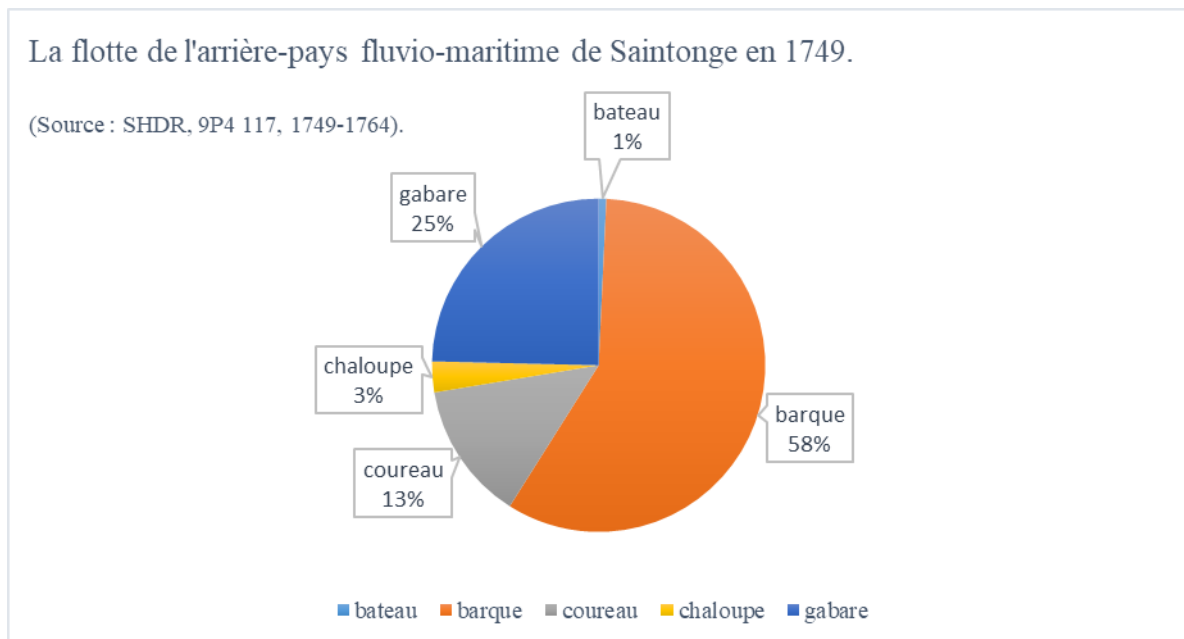


Figure 31: la flotte de l'arrière-pays fluvio-maritime de Saintonge en 1749.

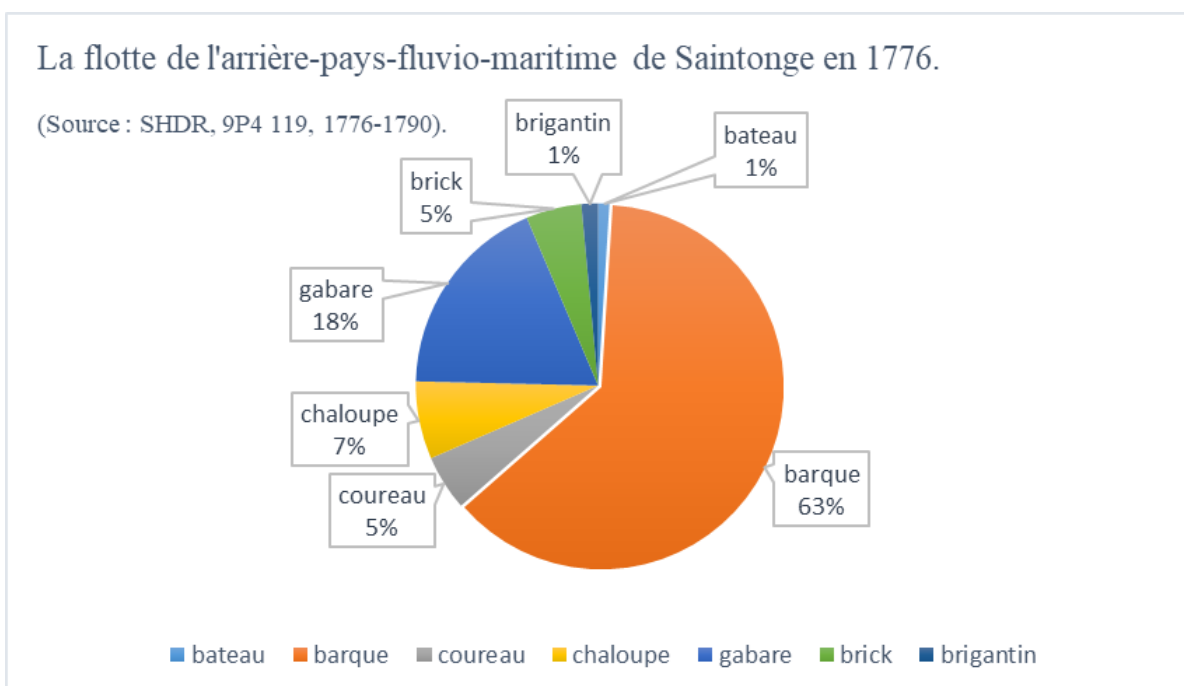


Figure 32: la flotte de l'arrière-pays fluvio-maritime de Saintonge en 1776.

Appliquée à l'échelle locale, cette comparaison de la flotte en secteur fluvio-maritime entre 1776 et 1790 fait entrevoir des recompositions fonctionnelles portuaires. La multiplication par plus de 4 du nombre de gabares à Saintes en fait un port axé sur le transit fluvial entre le

secteur fluvio-maritime en aval et le secteur fluvial en amont. Saintes est à la confluence des rayons de navigation des ports qui lui sont périphériques : navigation vers l'intérieur depuis l'estuaire à partir de Rochefort ou Charente, navigation vers l'aval de l'arrière-pays d'Angoumois, depuis Angoulême, Jarnac ou Cognac. Le faible nombre de bâtiments dans la flotte de Saintes en 1749 s'explique aussi par cette dimension de port d'étapes en périphérie des rayons de navigation des ports qui se trouvent à son aval ou à son amont. Le binôme villageois de Saint-Vaize et Bussac décrit un profil original avec, entre 1749 et 1776 une augmentation du nombre de barques, une réduction des coureux au profit d'une hausse des gabares. Le tonnage perdu par la baisse des coureux est compensé par la multiplication par trois des gabares. Un brick et deux chaloupes sont immatriculés en 1776. La flotte de Saint-Vaize et Bussac est donc caractéristique du maintien et d'un approfondissement d'une fonction de seuil de navigation entre fleuve et mer. La navigation fluviale comme la navigation maritime font l'objet d'une intensification.

Le cas de Taillebourg est différent. L'orientation maritime devient plus prégnante : si barques, coureux et gabares composaient en équilibre dans les immatriculations de 1749, en 1776, le nombre de barques est multiplié par 3 quand celui des coureux est divisé par deux. Le nombre de gabares fléchit parallèlement. La flotte du bourg de Saint-Savinien traduit à la fois une consolidation et une innovation maritime, qu'elle partage avec Charente. Le nombre de barques est stable tandis que celui des chaloupes augmente dans les immatriculations. Surtout, Saint-Savinien se dote de 6 brigantins et d'un brick, nouvelles générations de bâtiments marchands pour la navigation maritime. Parallèlement dans le bourg, le nombre de gabares connaît une légère hausse. Saint-Savinien présente les caractéristiques d'un port-fluvial d'arrière-pays dont la flotte à dominante maritime est connectée à une navigation fluviale relais régionale, rayonnant de l'aval estuarien (Rochefort et Charente) à l'amont, entre Saintes et Cognac. L'analyse de la flotte des bâtiments marchands de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois décrit des spécialisations et des situations d'équilibre entre les types de navigation. La gabare domine en amont de Saintes et isole des pôles portuaires urbains et villageois aux flottes monotypes concentrés et centrés sur une navigation fluviale rayonnant jusqu'à Rochefort. La gamme des bâtiments marchands se diversifie dès le voisinage aval de Saintes et l'équilibre entre les différents types de bâtiments marchands, sans décrire un repli de l'activité de navigation, traduit plutôt des situations d'ancrages dans la navigation fluviale (Saintes) et / ou maritime (Saint-Vaize et Bussac), des situations de captation et de mobilisation de l'innovation technique pour consolider une orientation maritime ancienne (Saint-Savinien) ou intensifier un horizon géographique redéfini (Taillebourg).

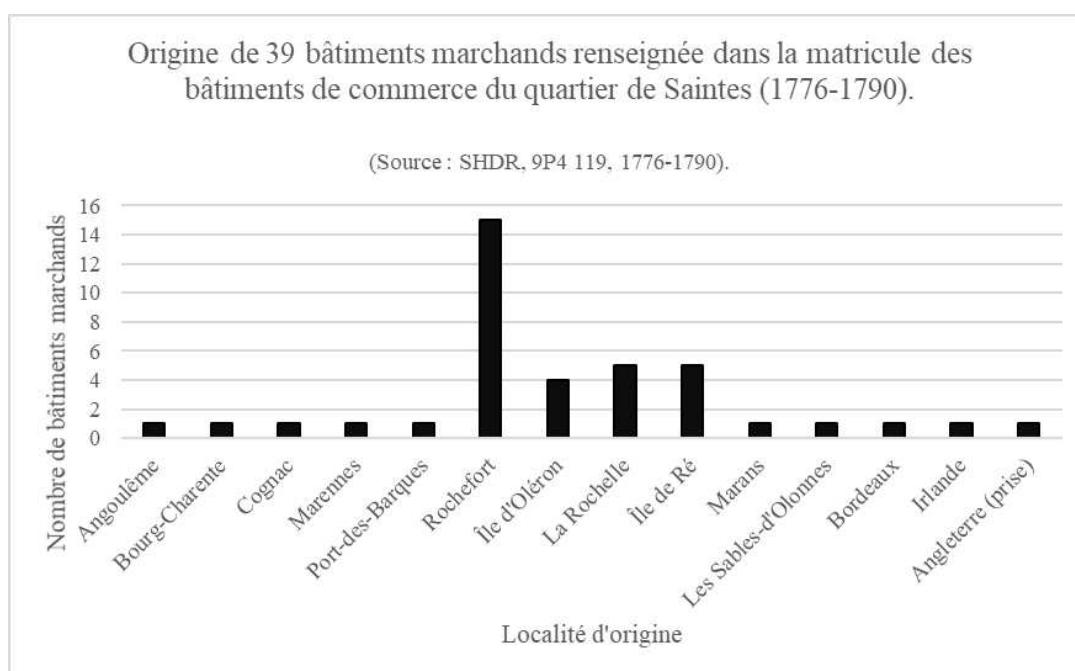


Figure 33: provenance de 39 bâtiments dans la matricule des bâtiments marchands de Saintes (1776-1790).

Les bâtiments de la flotte de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sont mis en construction dans un chapelet de chantiers navals fluviaux. Entre 1778 et 1791, ce sont 67 bâtiments neufs qui sont mis à l'eau d'après le journalier du bureau d'armement de Saintes, soit 5 nouveaux bâtiments par an. Ce renouvellement de la flotte de l'arrière-pays de Saintonge est avant tout supporté par Port-d'Envaux, Saint-Savinien et Charente : ces trois localités représentent les deux tiers de la flotte renouvelée. De l'estuaire vers l'amont, les matricules ouvertes en 1749 et 1776 indiquent 59 mentions de bâtiments construits dans 11 sites de l'arrière-pays fluvial : Charente, Saint-Jean-d'Angély, Geay, Saint-Savinien, Port-d'Envaux, Taillebourg, Saint-Vaize Cognac, Jarnac, Saint-Simon, Angoulême ; et 4 sites extra-régionaux : Marennes, Marans, Paimboeuf et l'Angleterre. Si le bâtiment marchand n'est pas construit dans l'arrière-pays, il provient, par voie d'achat, d'un éventail portuaire large – renseigné pour un bâtiment sur cinq dans la matricule de 1776 – centré sur l'Aunis et la Saintonge : Rochefort, La Rochelle et les îles de Ré et Oléron. Le choix de construire ou d'acheter un bâtiment marchand peut faire suite à la démolition d'un précédent : 22 démolitions sont renseignées dans les matricules de 1749, 1776 et 1785, dont dans la première, indice d'une dynamique de renouvellement après la guerre de Sept Ans que confirme l'effectif de la flotte d'arrière-pays entre 1785 et 1790.

La flotte du secteur fluvio-maritime est la plus exposée à une diversité de risques maritimes renseignées dans des matricules de bâtiments de commerce incluant les périodes des

guerres de Sept Ans et d'Indépendance Américaine. Sur les 345 bâtiments marchands de la flotte d'arrière-pays à la fin du XVIII^e siècle, 40 (11,5%) ont été victimes d'un aléa maritime, l'essentiel provenant des ports fluviaux en aval de Saintes. Conséquence des guerres, des bâtiments sont pris et / ou brûlés par l'ennemi : cinq sont incendiés et sept sont capturés entre 1756 et 1783. Le naufrage touche nommément 14 bâtiments, 14 autres étant qualifiés de perdus ou coulés bas.

Port d'origine	Nom du bâtiment	Lieu du naufrage	Date du naufrage
Port-d'Envaux	La Catherine	Côte de l'Île d'Aix	12 février 1749
Saint-Savinien	La Belle Saintonge	Côte de Bretagne	12 février 1749
Saint-Savinien	L'Actif	Côte de la Pointe d'Eperrée	12 janvier 1776
Saint-Savinien	Le Don-de-Dieu	Côte Saint-Denis	24 mars 1778
Saint-Savinien	Le Saint-Nicolas	Baie d'Audierne	19 avril 1782
Port-d'Envaux	Le Saint-André	Côte de Fouras	18 septembre 1782
Taillebourg	Les Deux Frères	Côte d'Angleterre	15 janvier 1784
Saint-Savinien	L'Elizabeth	Côte de l'Île de Ré	7 octobre 1785
L'Houmée	Le Saint-Etienne	Côte de l'Île de Ré	2 décembre 1785
Taillebourg	Le Vanneau	Côte d'Angoulins	10 janvier 1789
Taillebourg	La Marguerite	Côte de Saint-Jean-du-Mont	26 janvier 1792
Saint-Savinien	La Marie Thérèse
Port-d'Envaux	La Marye
Saintes	La Marie Thérèse	pont de Taillebourg	...

Figure 34: 14 naufrages de bâtiments de commerce de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1792).

La flotte de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois connaît une extension entre la fin du XVII^e et la fin du XVIII^e siècle. Si dans le secteur fluvial et affluent la gabare définit la flotte fluviale de l'arrière-pays d'Angoumois et d'une partie de celui de Saintonge (région de Saintes, vallée de la Boutonne), la barque, le brick et le brigantin sont les marqueurs d'un approfondissement de l'intégration à la mer du secteur fluvio-maritime de la Charente. La navigation du secteur fluvial paraît plus sûre que la navigation du secteur fluvio-maritime, plus exposée aux divers périls de la mer. D'une manière globale, dans l'arrière-pays tant de Saintonge que d'Angoumois, entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle, la flotte connaît un processus de concentration qui accentue le rôle polarisant des ports de bourgs ou de villes, manifestant ainsi un enjeu de captation du trafic fluvial ou maritime dans la perception des horizons maritimes de ces villes, bourgs et villages formant un chapelet portuaire fluvial complémentaire. L'analyse du tonnage, renseigné dans l'enquête Seignelay et les matricules de 1749, 1776 et 1785, offre alors un observatoire de cette dynamique.

2. Le tonnage de la flotte de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : entre croissance ou rattrapage (1686-1788) ?

Avec l'extension et la diversification des flottes, l'augmentation du gabarit des bâtiments marchands entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle accompagne la modernisation ou l'adaptation d'une navigation fluviale à même de répondre à un commerce maritime qui impose ses volumes marchands à l'arrière-pays. L'étude du tonnage de la flotte au cabotage de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois peut s'appuyer sur le rôle des bâtiments de commerce de 1686 et les matricules des quartiers de Saintes (1749 et 1776) et d'Angoulême (1785) pour définir un indice théorique de la capacité de charge des bâtiments. Afin d'appréhender la réalité pratique du volume marchand effectivement transporté, l'exploitation du registre des désarmements (1753-1761) et des rôles d'armements au commerce (1764 et 1765, 1787 à 1789) du quartier de Saintes fournit un tableau en demi-teinte : global pour la période 1749-1764 grâce à une documentation circonscrivant le cours fluvial depuis Charente à sa tête de navigation, Angoulême ; partielle pour la période 1764-1789 en raison d'une documentation produite exclusivement dans un quartier maritime de Saintes qui s'est séparé de son horizon angoumois, devenu autonome par la création du quartier d'Angoulême vers 1762, dont il ne reste aucune production documentaire liée aux armements et aux désarmements des bâtiments marchands.

À la fin du XVII^e siècle, d'après le rôle Seignelay, la flotte de l'arrière-pays de Saintonge représente pour les 62 bâtiments recensés un total de 1 587 tonneaux, principalement concentrés à Saint-Savinien (810 tonneaux) et Port-d'Envaux (467 tonneaux). Par comparaison, la flotte estuarienne regroupe 33 bâtiments pour une capacité de charge de 1 341 tonneaux. L'essentiel de la capacité de charge savinoise est supportée par 32 barques de 10 à 40 tonneaux, le plus souvent de 10, 15 20 et 30 tonneaux. À Saint-Savinien, Jean Adrien est ainsi propriétaire d'une barque de 30 tonneaux, Les Bons Amis, construite en 1676 mais aussi d'une barque plus ancienne, la Marguerite, de 50 tonneaux, construite en 1656. À Port-d'Envaux, la singularité de la flotte réside dans 4 barques jaugeant plus que les barques savinoises, de 50 à 70 tonneaux : La Taboise de Pierre Barbier, construite en 1671, jauge 70 tonneaux ; Les Deux Sœurs et La Marine, construites respectivement en 1666 et 1680, appartenant à Pierre Tranquart et Jacques Bras ont une capacité de 60 tonneaux chacune. L'Elizabeth de 50 tonneaux, propriété du sieur de Coudre, est une des plus anciennes de la flotte de Port-d'Envaux ayant été construite en 1646. Le tonnage moyen des bâtiments savinois se situe autour de 21 tonneaux, proche de celui de Saint-Aignan et Saint-Jean-d'Angle. À Port-

d'Envaux, le jaugeage moyen est de 31 tonneaux, une moyenne comparable à la flottille de Soubise. Le port de Rochefort possède le plus fort tonnage moyen : 78 tonneaux. Les bâtiments de la flottille de Saint-Savinien et Port-d'Envaux réalisent 741 des 888 rotations de l'arrière-pays de Saintonge entre 1684 et 1686, les deux tiers effectués par la flottille savinoise. Le volume sortant transporté atteindrait alors 7 972 tonneaux pour Port-d'Envaux et 10 280 tonneaux pour Saint-Savinien, représentant près de 80% du volume transporté par la flotte de l'arrière-pays de Saintonge (22 792 tonneaux) entre 1684 et 1686. Sur la même période, la flotte estuarienne transporte 20 348 tonneaux répartis en 755 rotations. La modestie des chiffres de la flotte et du tonnage de Charente étant très certainement sous-évalué, ce taux surestime à l'évidence la part du binôme fluvio-maritime de Saint-Savinien et Port-d'Envaux. Cependant, malgré une flotte plus réduite que celle de Saint-Savinien, les bâtiments marchands de Port-d'Envaux peuvent assurer un trafic de marchandises équivalent à 77% du trafic de Saint-Savinien entre 1684 et 1686. Les trois plus grandes barques de Port-d'Envaux assurent 65 rotations sur 227, soit plus du quart des armements de la flotte du bourg et transportent près de la moitié du volume marchand (4 110 tonneaux). Le tonnage transporté cumulé et sortant de ces trois barques trouve son équivalent à Saint-Savinien dans 149 rotations opérées par 12 barques de 31 à 40 tonneaux, assurant le transport de 4 102 tonneaux entre 1684 et 1686. Le premier et le second port fluvial de l'arrière-pays se distinguent clairement par l'effectif et le volume transporté par leur flottille de cabotage à la fin du XVII^e siècle. La comparaison avec la flottille de l'estuaire manifeste combien la flotte de l'arrière-pays de Saintonge, quoique fortement concentrée, assure en fréquence des rotations et en volume de marchandises transportée un niveau d'activité équivalent voire de peu supérieur à la flottille estuarienne.

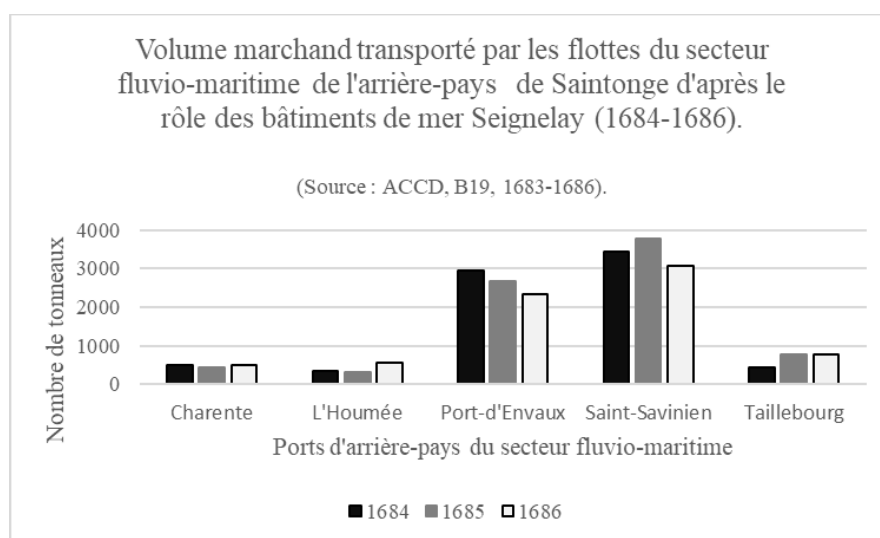


Figure 35: volume sortant transporté par les flottes du secteur fluvio-maritime d'après le rôle des bâtiments de mer de 1686.

1684-1686	Saint-Savinien		Port-d'Envaux	
Tonnage	Volume transporté	%	Volume transporté	%
≤ 10	790	7,7%	72	0,9%
11 à 20	2893	28,1%	465	5,8%
21 à 30	4102	39,9%	2205	27,7%
31 à 40	1035	10,1%	1120	14,0%
41 à 50	1460	14,2%	0	0,0%
51 à 60	0	0,0%	2640	33,1%
≥ 61	0	0,0%	1470	18,4%
Total	10280	100,0%	7972	100,0%
Tonnage	Rotations	%	Rotations	%
≤ 10	133	25,9%	20	8,8%
11 à 20	171	33,3%	33	14,5%
21 à 30	149	29,0%	81	35,7%
31 à 40	29	5,6%	28	12,3%
41 à 50	32	6,2%	0	0,0%
51 à 60	0	0,0%	44	19,4%
≥ 61	0	0,0%	21	9,3%
Total	514	100,0%	227	100,0%

Source : ACCD, B19, Rôle des bâtiments de commerce, 1683-1686.

Tableau 34: rotations et tonnages des bâtiments marchands de deux flottes fluvio-maritimes : Saint-Savinien et Port-d'Envaux (1684-1686).

La matricule des bâtiments marchands du quartier de Saintes couvrant la période 1749-1764 élargit d'une part l'approche de la flottille de l'arrière-pays de Saintonge en recensant également les bâtiments marchands de Saint-Vaize, Bussac, Saintes et Brive, et l'étend d'autre part à la flotte des gabares de l'arrière-pays d'Angoumois, rendant possible une approche de la capacité de charge de la flotte en amont de Saintes. Entre la fin du XVII^e siècle et le milieu du XVIII^e siècle, la capacité de charge du secteur fluvio-maritime a connu une forte croissance, passant de 1 587 tonneaux d'après le rôle des bâtiments de mer de Seignelay à 3 198 tonneaux renseignés dans la matricule de 1749. Or, le déclassement de bâtiments marchands que suppose leur radiation donne un tonnage cumulé de 1 843 tonneaux en 1764. En effet, 67 bâtiments marchands, sont rayés entre 1749 et 1764 : 29 sont vendus hors du quartier, 14 sont démolis et 24 sont victimes des aléas maritimes (coulés, perdus, naufragés, pris ou brûlés). Le tonnage de la flottille s'en trouve affecté avec une perte de 1 650 tonneaux (676 par ventes, 974 par démolition ou risques de mer). Saint-Vaize et Bussac perdent ainsi un quart de leur tonnage (72 tonneaux sur 295 de capacité de charge locale) entre 1749 et 1764 : 4 bâtiments sont vendus, la gabare le Saint-Jean-de-Dieu est brûlée à Charente en 1762 quand sa voisine la Grande Porte coule à fonds chargée de canons tandis que le coureau le Saint-Pierre est démoli à Taillebourg. La flotte de Saint-Savinien perd 17 bâtiments marchands, soit 179 tonneaux sur une capacité de charge de 665 : hormis 8 ventes, 5 pertes et démolitions, le Don-de-Dieu fait naufrage à la Côte de Bretagne en 1749, le Prophète-Daniel devient un brûlot perdu à l'île d'Oléron, la Patience est prise et brûlée par les Anglais comme la barque le Petit-Louis. La flotte de Port-

d'Envaux présente le tonnage le plus volatile sur la période 1749-1764 avec une perte de 300 tonneaux sur 1 062 de capacité de charge : 7 ventes, 4 démolitions, 4 pertes et naufrages et 1 prise anglaise en mer réduite en cendres. La mobilité ou la disparition des bâtiments marchands joue un rôle dans la capacité des flottilles d'arrière-pays à capter le trafic en secteur fluvio-maritime en atténuant les écarts de capacité de charge : l'écart entre le tonnage de Port-d'Envaux et de Saint-Savinien entre 1749 et 1764 s'atténue ainsi au profit de Saint-Savinien, passant de 397 tonneaux en 1749 à 276 tonneaux en 1764.

Tonnage de la flotte	Période A		Période B			Évolution tA-tB	
	1749-1764	%	1785-1802	1776-1790	%	1749-1790	%
Secteur fluvial et affluent (SFAN) : d'Angoulême à Saintes + Saint-Jean-d'Angély							
sans les bâtiments rayés	2883	61,0%	6051	1221	58,3%	4389	152,24%
avec les bâtiments rayés	3071	49,0%	6151	1389	48,2%	4469	145,52%
Secteur fluvio-maritime (SFM): de Bussac à Charente							
sans les bâtiments rayés	1843	39,0%		5200	41,7%	3357	182,15%
avec les bâtiments rayés	3198	51,0%		8088	51,8%	4890	152,91%
Total SFAN+SFM : Charente et Boutonne navigables							
sans les bâtiments rayés	4726		12 472			7 746	163,90%
avec les bâtiments rayés	6269		15628			9 359	149,29%

Tableau 35: évolution globale du tonnage de la flotte marchande de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1790).

En 1749, la flotte du secteur navigable fluvial, entre Saintes et Angoulême, représente une capacité de charge comprise, avec la prise en compte ou non des radiations sur la période matriculaire, entre 2 883 et 3 071 tonneaux. Le faible écart de tonnage s'explique par trois raisons. L'exposition au risque de navigation est plus faible avec 3 pertes et naufrages parmi les radiations : la gabare La Marie-Thérèse du Rochefortais Pelletreau, jaugeant 30 tonneaux, fait naufrage au pont de Taillebourg tandis que le Saint-Jean, jaugeant 20 tonneaux, d'Angoulême, périt en 1762 près de Jarnac. Parallèlement, si la mobilité des bâtiments marchands touche un tiers de la flotte du secteur navigable (32 gabares sur 105 immatriculées), les acquisitions et transmissions provoquent une mobilité des bâtiments marchands au sein des localités du secteur fluvial, impactant donc peu la capacité de charge globale et plus la capacité de charge locale. Par la vente de 5 gabares, Cognac perd une capacité de charge de 165 tonneaux entre 1749 et 1764 au profit de Saint-Brice, Jarnac, Gondeville, Saint-Simon et Saint-Même. Saintes a perdu, en 1764, 76 tonneaux par la vente de 3 gabares à des propriétaires de L'Houmée, Port-d'Envaux et Taillebourg. En 1749, sa capacité de charge était de 166 tonneaux. En secteur fluvio-maritime, la destination des 29 bâtiments rayés parmi les 36 ventes de bâtiments marchands est en effet principalement littorale (7 à La Rochelle, 6 à Marennes, 3 à l'Île de Ré, 2 à Rochefort et 1 aux Sables-d'Olonnes), opérant moins une redistribution de la

capacité de charge qu'une diminution compensée par un renouvellement de l'équipement nautique. En 1764, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois présente une flottille de cabotage fluviale et fluvio-maritime marquée par les conséquences de la guerre de Sept Ans qui a principalement touché la flotte entre Bussac et Charente, accentuant une capacité de charge inégale. La capacité de charge d'un secteur navigable fluvial étiré dans les méandres du fleuve Charente, entre Saintes et Angoulême, représente 61% du total de la flottille de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Plus contractée, la flottille du secteur fluvio-maritime assure une capacité de charge de plus d'un tiers. Comment le tonnage de la flottille de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois évolue-t-il jusqu'à la fin du XVIII^e siècle ?

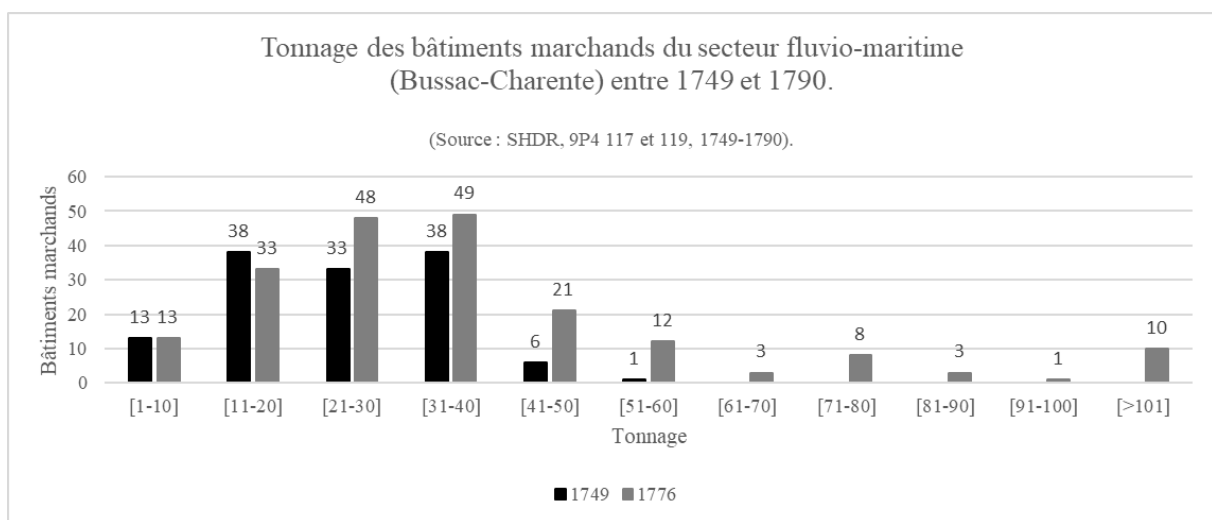


Figure 36: tonnage des bâtiments marchands du secteur fluvio-maritime d'arrière-pays (1749-1790).

À la fin du XVIII^e siècle, la flottille de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois totalise entre 14 472 et 15 628 tonneaux, en incluant les radiations matriculaires, soit une multiplication par 2,5. Il apparaît que cette croissance de la capacité de charge a été plus importante en secteur fluvio-maritime (+182% en 1790) qu'en secteur fluvial (+152% en 1790). Entre Charente et Bussac, l'évolution du gabarit de la flottille repose sur deux logiques : la densification et l'innovation. Le nombre de bâtiments marchands de moins de 20 tonneaux se stabilise (51 à 46). La densification de la flotte repose sur la croissance des barques jaugeant entre 21 et 40 tonneaux qui représentent 36% de la croissance des bâtiments marchands entre 1764 et 1790. Les barques jaugeant entre 41 et 60 tonneaux, qui faisaient figure d'exception entre 1749 et 1764, deviennent plus fréquentes sans toutefois se généraliser : elles représentent également un tiers de la croissance de la flottille. À la densification du parc caboteux en barques s'ajoute l'innovation technique avec l'apparition localisée dans la matricule ouverte en 1776 du

brick et du brigantin à Charente, Saint-Savinien, Port-d'Envaux, Saint-Vaize et Bussac. En 1790, la flotte de Saint-Savinien a une capacité de charge de 983 tonneaux (contre 315 en 1764), dont plus du tiers (980) est supporté par 3 bricks et un brigantin, les barques ne représentant qu'une capacité de charge de 471 tonneaux (soit 48%) alors qu'en 1764, 11 barques représentaient 70% du tonnage portuaire. Louis et Daniel Adrien, de Saint-Savinien, ont acquis chacun, en 1786 et 1788, un brick de 120 tonneaux, le Désiré et le Neptune, ce dernier provenant du port de Rochefort. À l'inverse, à Port-d'Envaux, la barque conforte sa position dans la capacité de charge portuaire avec 24 barques qui représentent 82% du tonnage portuaire, contre 74% en 1764. Le port ne compte qu'un seul brick, le Saint-Charles, appartenant à Charles Quéré, jaugeant 70 tonneaux. L'ancrage de la barque à Port-d'Envaux et l'innovation savinoise du brick sont étroitement associés aux horizons maritimes fréquentés par ces ports de l'arrière-pays : la famille Adrien navigue depuis la fin du XVII^e siècle vers la Bretagne, le Pas de Calais et la Hollande, tandis que la flotte de Port-d'Envaux est étroitement intégrée à la mer des Pertuis charentais, naviguant entre La Rochelle et les Îles de Ré et d'Oléron. L'évolution du gabarit de la flotte entre 1764 et 1790 enseigne l'ampleur de l'espace maritime fréquenté par les ports du secteur fluvio-maritime de l'arrière-pays de Saintonge.

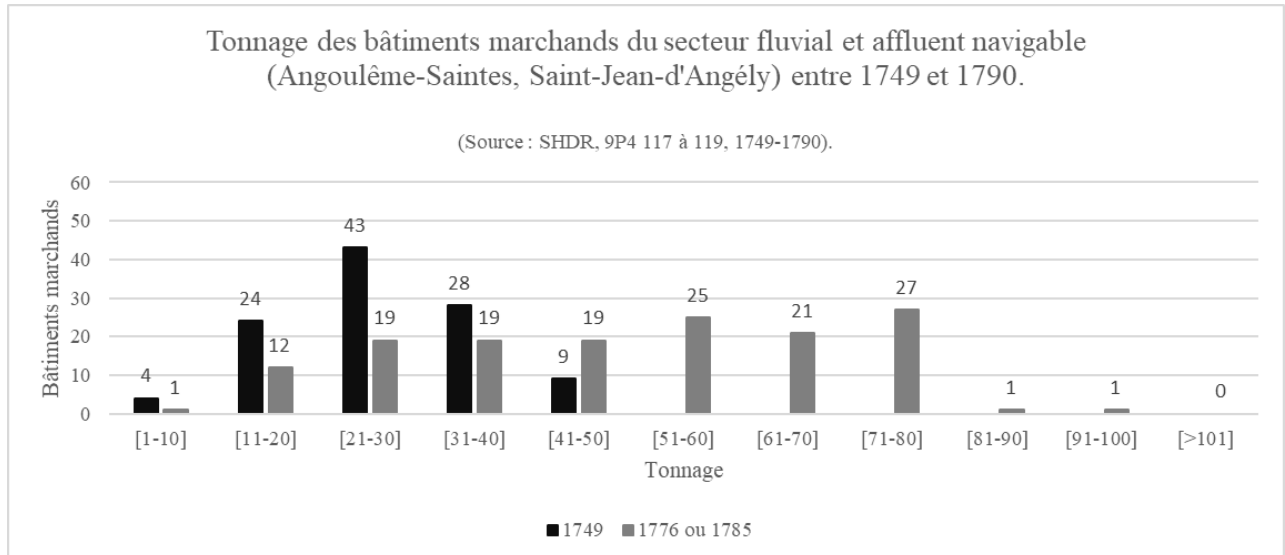


Figure 37: tonnage des bâtiments marchands du secteur fluvial et affluent de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1790).

Entre Saintes et Angoulême, en secteur fluvial, le tonnage de la flotte des gabares connaît une forte augmentation, passant de 2 883 tonneaux en 1764 à 7 302 tonneaux en 1790. Les gabares jaugeant plus de 50 tonneaux, nouveauté inscrite dès 1776, sont devenues majoritaires : sur les 145 bâtiments immatriculés entre 1785 et 1790, 73 jaugeent entre 51 et

80 tonneaux, 2 entre 81 et 100 tonneaux (soit 51,7% de la flotte). Les bâtiments de 11 à 50 tonneaux ont décliné de 104 à 69 gabares. La hausse du gabarit des bâtiments marchands nuance la baisse des effectifs dans quelques ports fluviaux de l'arrière-pays fluvial et traduit alors une logique d'adaptation et de captation du trafic fluvial : la flotte cognaçaise passe entre 1764 et 1790 de 27 à 15 gabares, mais sa capacité de charge augmente de 15% (118 tonneaux). La flotte portuaire compte 7 gabares dont le tonnage est de 70 à 80 tonneaux. Parmi elles, les Deux Frères et l'Unité ont été refondues, la première appartenant à Joseph Mesnard passant ainsi de 60 à 80 tonneaux et la seconde d'Antoine Monmoine de 55 à 75 tonneaux. Le cas est similaire à Jarnac, dont la flotte, perdant 2 gabares entre 1764 et 1790, accroît de 62 tonneaux sa capacité de charge grâce à 3 gabares jaugeant entre 60 et 65 tonneaux : la Marie-Sainte-Anne, Le Saint-Pierre et l'Unité. Dans d'autres cas, la croissance du tonnage accompagne la croissance de l'effectif de la flotte et renforce des polarisations portuaires : Angoulême (760 à 1 778 tonneaux) et Saint-Jean-d'Angély (279 à 527 tonneaux) multiplient par deux leur capacité de charge. Celle de Saintes serait multipliée par 7,5, passant de 96 à 724 tonneaux sur cette période, une évolution étonnante qui serait l'indice de la construction d'un milieu batelier parallèle à la dimension de port d'étapes sur le cours fluvial entre Angoulême et Rochefort, en plus des cœurs de navigation structurants de Saint-Savinien – Port-d'Envaux en aval et Gondeville – Saint-Simon en amont. Le binôme Gondeville – Saint-Simon connaît la hausse la plus conséquente de l'arrière-pays fluvial d'Angoumois : les 16 gabares gondevilloises et les 20 gabares saint-simoniennes représentent respectivement une capacité de charge cumulée de 967 et 1 385 tonneaux contre 319 et 215 en 1764. Treize des vingt gabares saint-simoniennes peuvent porter entre 70 et 80 tonneaux, tandis que la veuve Chauvin est propriétaire de la gabare la Françoise, jaugeant 90 tonneaux. Dans ce village, 8 propriétaires de bâtiments marchands ont investi dans la refonte de leur gabare pour en augmenter la jauge de 10 à 20 tonneaux. Jean Millasseau et Pierre Couturier, tous deux matelots, propriétaires par moitié de la gabare La Sirène, augmentent sa capacité de charge de 50 à 70 tonneaux. L'analyse du gabarit de la flotte de l'arrière-pays fluvial manifeste le renforcement de la polarisation portuaire des carrefours routiers et têtes de navigation d'amont (Angoulême et Saint-Jean-d'Angély) et le renforcement de la patrimonialisation des bâtiments marchands par des familles de marinières spécialisées dans le petit cabotage fluvial. À ce titre, les villages de Saint-Simon et Gondeville forment également des « pôles de cabotage à forte identité »³⁰ à l'image du binôme Saintongeais Saint-Savinien – Port-d'Envaux.

³⁰ SAUZEAU Thierry, *art. cit.*

Complétant cette approche descriptive et théorique du tonnage de la flotte d'arrière-pays, s'agissant désormais de la réalité dynamique du volume transporté par les flottes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, le rôle des désarmements des bâtiments marchands du quartier de Saintes entre 1753 et 1761 rend possible une comparaison d'une part avec la période antérieure de 1684-1686 et d'autre part avec deux périodes postérieures, renseignées par la disponibilité en rôles d'armements du quartier de Saintes pour 5 années (1764, 1765, 1787 à 1789), à ceci près que la comparaison ne peut concerner que la partie en aval de Saintes en l'absence de documentation relative aux armements et désarmements du quartier d'Angoulême. Entre 1753 et 1759, le volume sortant liés aux armements au petit cabotage du grand quartier de Saintes est estimé à 25 971 tonneaux, le secteur fluvial et affluent assurant le transport de 55,5% du volume (13 696 tonneaux) contre 44,5% pour le secteur fluvio-maritime (11 556 tonneaux). Jusqu'en 1755, le volume transporté connaît une croissance régulière, passant de 3 819 à 4 310 tonneaux avant de chuter brusquement en 1756 à 3 549 tonneaux pour se stabiliser entre 3 200 et 3 400 tonneaux jusqu'en 1759. Dans cette inflexion globale, le volume transporté par la flotte du secteur fluvio-maritime accuse une forte chute entre 1756 et 1758. La flotte du secteur fluvial et affluent maintient alors un volume marchand transporté supérieur, atténuant la forte baisse du volume global. Le contexte de guerre et l'importation des produits d'artillerie des forges de l'Angoumois dès 1755 oppose alors un volume transporté par intérêt d'Etat croissant dès 1755 puis régulier, jusqu'en 1759 (et certainement jusqu'en 1763) à un volume marchand déclinant caractéristique d'une situation de repli de la flotte au commerce en temps de guerre. Par ailleurs, la capacité de charge de la flotte d'arrière-pays de Saintonge s'est vue amputée de plusieurs bâtiments par l'exposition au risque du parc caboteux de Port-d'Envaux et Saint-Savinien. Sur près de 70 années, la comparaison entre le volume sortant transporté entre 1684 et 1686, renseigné dans le rôle des bâtiments de mer Seignelay, et le volume sortant transporté entre 1753 et 1759, argumenterait en faveur d'une réduction significative : en effet, les flottilles des 5 ports recensés en aval de Saintes transportaient en moyenne 7 597 tonneaux par an entre 1684 et 1686 alors qu'entre 1753 et 1756, cette moyenne pour le même parc se situe à près de 1 650 tonneaux.

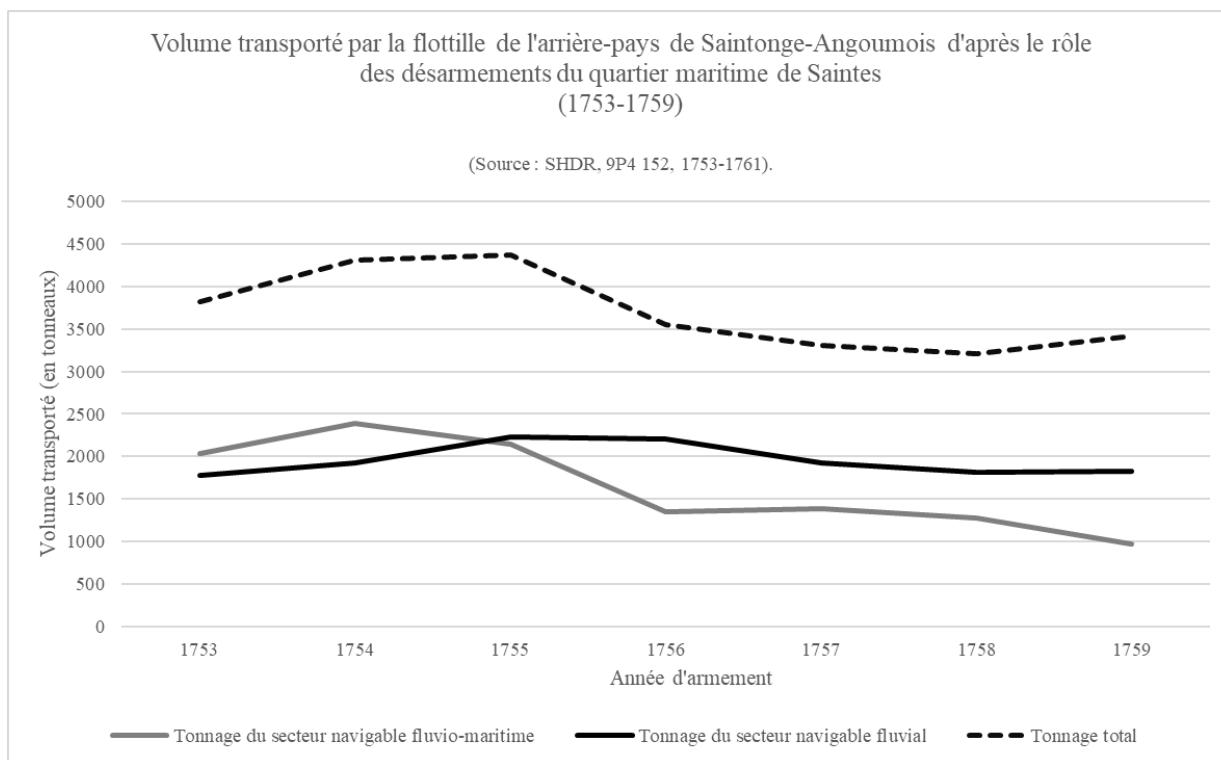


Figure 38: volume sortant transporté par la flottille de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1753-1759).

La période entre 1764 et 1788 est marquée dans le quartier de Saintes, par une forte croissance du volume transporté, à nuancer toutefois en ce qu'elle marque un rattrapage des volumes transportés à la fin du XVII^e siècle. Le volume peut s'appréhender en recourant aux rôles d'armement du quartier de Saintes pour cinq années : si la série des rôles de 1764 et 1765 est relativement complète avec une absence de rôles représentant seulement 6 à 12% de la documentation, celles des années 1787 et 1788 sont amputées d'un quart de la documentation d'armement. À cet effet, à partir d'une moyenne du tonnage cumulé connu pour chaque année appliquée au nombre d'armements non renseignés, il est possible d'estimer le volume global transporté, déclinant ainsi une hypothèse indicative plus appropriée à la perception de l'évolution du tonnage. Pour les années 1764 et 1765, le volume transporté renseigné pour la flotte du quartier maritime de Saintes est de 4 815 tonneaux, portés à 5 180 avec l'estimation des armements manquants. La part du secteur fluvial est alors réduite avec 17% du volume transporté (824 tonneaux) par les ports de Saint-Jean-d'Angély (503 tonneaux), Saintes (230), Brives (60) et Dompierre (31). Le volume transporté par les flottilles de ces 4 ports après la guerre de Sept Ans est en reconstruction et en forte croissance : en effet, les armements de ce secteur ne représentaient que 379 tonneaux en 1758-1759 contre 649 en 1753-1754. Les rôles d'armement conservés pour 1787-1788 ne présentent en revanche aucun armement pour ces 5 localités, empêchant alors un bilan de fin de siècle pour la flotte d'arrière-pays du secteur

fluvial et affluent navigable. En 1764 et 1765, les 83% du volume renseigné sont donc transportés par les flottilles du secteur fluvio-maritime, Taillebourg (1 523 tonneaux) et Port-d'Envaux (1 222) dominant, Saint-Savinien (527), Charente (382), Saint-Vaize (277) et L'Houmée (60) succédant. En 1787 et 1788, ces flottilles assurent le transport de 8 731 tonneaux renseignés, portés à 11 846 tonneaux en intégrant l'estimation portant sur le quart des armements manquants. À partir des données renseignées, Port-d'Envaux et Saint-Savinien forment de nouveau le binôme portuaire de tête avec 2 602 et 2 429 tonneaux sortants transportés devant Taillebourg (1 570), Charente (1 613), Bussac, L'Houmée et Saint-Vaize (ensemble 517 tonneaux). Entre 1764 et 1788, le volume transporté par la flottille du secteur fluvio-maritime a donc progressé entre 118% (d'après les données renseignées) et 196% (d'après l'estimation). Cette croissance est à nuancer sur le temps long : en 1684-1685, la flottille de l'arrière-pays fluvio-maritime renseignée dans le rôle des bâtiments de mer de 1686 assurait le transport de 15 599 tonneaux (15 134 tonneaux pour 1685-1686). Avec 11 846 tonneaux transportés, la seconde moitié du XVIII^e siècle apparaît comme un temps de reconstruction et de réappropriation des horizons maritimes par la flotte de l'arrière-pays de Saintonge. Le nombre de rotations corèle cette assertion : en 1684-1685, 607 rotations sont effectuées par la flotte fluvio-maritime (597 pour 1685-1686) alors que pour 1764-1765 et 1787-1788, elles ne sont respectivement que de 190 et 281. Le tonnage moyen de chaque rotation passe de 25 à 42 tonneaux entre 1684-1685 et 1787-1788 et atteint 45 tonneaux en 1789.

Année	Nombre maximal d'armements numérotés	Nombre d'armements documentés	Taux d'absence d'armements documentés	Nombre d'armements non documentés	Tonnage moyen transporté par bâtiment (tonneaux)	Volume transporté renseigné (tonneaux)	Volume transporté non renseigné et estimé (tonneaux)	Volume global annuel estimé (tonneaux)
1764	90	79	12%	11	27	2191	297	2388
1765	100	94	6%	6	28	2624	168	2792
1787	145	111	7,6%	34	40	4391	1360	5751
1788	136	97	28%	39	45	4340	1755	6095
1789	96	73	25%	23	45	3305	1080	4385
Total	567	454	-	113	-	17 418	4660	22 078

Tableau 36: volumes sortant renseignés et estimés transportés par la flotte de l'arrière-pays fluvio-maritime de Saintonge (1764-1789).

L'attention portée à trois situations portuaires fluvio-maritimes (Charente, Saint-Savinien, Port-d'Envaux) décrit combien les temps de guerre ont impacté non seulement la structure de la flotte mais également produit un renouvellement contraint de celle-ci. À l'exception de Charente, dont la flotte renseignée dans le rôle des bâtiments de mer paraît

fortement sous-estimée, les flottes de Saint-Savinien et Port-d'Envaux ont perdu la moitié de leur effectif entre 1753 et 1764 : 18 bâtiments à Saint-Savinien, 19 à Port-d'Envaux, réduisant de moitié la capacité de charge transportable par ces ports qui assuraient l'essentiel du trafic en 1686. L'état des navires de l'amirauté de Saintonge indique un effectif de la flotte de Saint-Savinien moindre en 1721 (33 bâtiments), induisant déjà un premier renouvellement entre 1721 et 1753. Si d'une manière générale, le volume annuel transporté par ces trois ports diminue entre 1684 et 1754, cette baisse est fortement accentuée à Saint-Savinien et Port-d'Envaux selon deux trajectoires différentes : à Port-d'Envaux, la capacité de charge augmente en liaison avec le renouvellement de l'effectif de la flotte et le volume transporté ne représente que la moitié de celui chargé en 1684-1685. À Saint-Savinien, accusant une baisse de son effectif en 1721, la flotte parvient à se renouveler sans atteindre l'effectif de 1686 ni la capacité de renouvellement de Port-d'Envaux. En conséquence, la capacité portuaire de charge a connu une inflexion qui renforce le faible volume transporté par un nombre de rotations également inférieur au voisin d'amont. Après 1763, en 1787-1788, les rotations savinoises (46) quoiqu'inférieures à celles de Port-d'Envaux (68) assurent un volume marchand transporté de 2 429 tonneaux qui talonnent les 2 622 tonneaux portés par les 32 bâtiments de la flotte de Port-d'Envaux. Ce rattrapage s'explique par un renouvellement d'une flotte qui compte 21 bâtiments marchands, intégrant des bricks et des brigantins de 60, 80 à 180 tonneaux, représentant 71% de la capacité de charge portuaire et assurant donc le transport d'un volume marchand plus conséquent, redonnant à Saint-Savinien en 1789 la première place portuaire du secteur fluvio-maritime avec 1 047 tonneaux transportés contre 864 pour Port-d'Envaux.

La confrontation entre une documentation statistique (le rôle des bâtiments de mer Seignelay de 1686, l'état des navires de l'amirauté de Saintonge de 1721), matriculaire (1749-1764 pour le quartier de Saintes[-Angoulême], 1776-1790 pour le quartier de Saintes et 1785-1790 pour le quartier d'Angoulême) et une série discordante de rôles d'armements (1764-1765, 1787-1788, 1789) restitue donc une chronologie de l'évolution du tonnage de la flotte de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Si cette chronologie est partielle pour la flotte des gabares, galions et galiotes du secteur navigable fluvial dont on ne peut décrire que l'évolution théorique de la capacité de charge entre 1749 et 1790 et estimer le volume transporté qu'autour de la guerre de Sept Ans, elle est plus large pour le secteur navigable fluvio-maritime, offrant une lecture tant théorique que pratique de la capacité de charge et du volume transporté entre 1684 et 1789. Entre 1684 et 1788, si la capacité de charge portuaire augmente globalement, elle n'est pas synonyme d'une hausse proportionnelle du volume transporté. En conséquence, le volume transporté à la fin du XVIII^e siècle n'équivaut pas à celui véhiculé en 1686 parce que

les guerres maritimes et la mobilité des bâtiments marchands ont affecté la composition et les volumes des flottes fluvio-maritimes, les contraignant à un renouvellement après la guerre de Sept Ans qui ne se décline pas de la même manière d'un port à l'autre. La comparaison entre Saint-Savinien et Port-d'Envaux, montre combien la captation de l'innovation technique recompose la hiérarchie des ports fluviaux. La seconde moitié du XVIII^e siècle s'apparente alors plus à un temps de rattrapage qui passe par l'augmentation de la capacité de charge et du nombre de rotations. Ces évolutions du tonnage véhiculé s'expliquent également par la géographie des destinations maritimes desservies.

	1684-1685	1721	1753-1754	1764-1765	1787-1788	1684-1754	1753-1764	1764-1788	1684-1788
Charente									
Flotte	2	31	10	7	30	400,0%	-30,0%	328,6%	1400,0%
Capacité de charge (tnx)	60	880	278	206	1205	363,3%	-25,9%	485,0%	1908,3%
Volume transporté (tnx)	900	-	296	382	1613	-67,1%	29,1%	322,3%	79,2%
Rotations	30	-	12	14	42	-60,0%	16,7%	200,0%	40,0%
Saint-Savinien									
Flotte	38	27	33	15	21	-13,2%	-54,5%	40,0%	-44,7%
Capacité de charge (tnx)	810	416	665	315	983	-17,9%	-52,6%	212,1%	21,4%
Volume transporté (tnx)	7208	-	841	527	2429	-88,3%	-37,3%	360,9%	-66,3%
Rotations	187	-	41	32	46	-78,1%	-22,0%	43,8%	-75,4%
Port-d'Envaux									
Flotte	15	-	38	19	32	153,3%	-50,0%	68,4%	113,3%
Capacité de charge (tnx)	467	-	1062	545	1250	127,4%	-48,7%	129,4%	167,7%
Volume transporté (tnx)	5641	-	1387	1222	2622	-75,4%	-11,9%	114,6%	-53,5%
Rotations	78	-	53	41	68	-32,1%	-22,6%	65,9%	-12,8%

Tableau 37: flotte, capacité de charge et volumes transportés de trois ports fluvio-maritimes d'arrière-pays : Charente, Saint-Savinien, Port-d'Envaux (1686-1788).

3. Le corridor et l'éventail : géographie des destinations au petit cabotage de la flottille de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1684-1788).

La Rochelle et Rochefort constituent au XVIII^e siècle des centres d'impulsion et de stimulation des circulations fluviales charentaises qui convergeaient vers l'estuaire depuis une grappe de ports fluviaux pour reprendre la terminologie de Gérard Le Bouëdec³¹. Les bâtiments

³¹ SAUZEAU Thierry, *art. cit.* ; LE BOUEDEC Gérard, « Le cabotage sur la façade atlantique française XVII^e-XIX^e siècle », Id., (dir.), *Histoire du cabotage européen aux XVII^e-XIX^e siècles*, Revue Française d'Histoire Maritime, 8, PUPS., 2007, p. 9-38 ; Id., « Les trajectoires portuaires en Bretagne du XV^e au XX^e siècle », *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos* [en ligne], 16 décembre 2016.

marchands de la flottille de cabotage de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ne pratiquent pas la même navigation vers l'Ouest : les gabares, galions et galiotes du secteur fluvial et affluent font escale à Rochefort avant de s'en retourner tandis que les barques, bricks et brigantins du secteur fluvio-maritime se destinent à la desserte de toutes les côtes du royaume de France, atteignant même au nord de l'Europe, les côtes d'Irlande et de Hollande, et au Sud, celles du Portugal. Au corridor dessiné par les armements Est-Ouest du secteur fluvial s'ouvre l'éventail des destinations des ports fluvio-maritimes, dessinant ainsi une géographie de la spécialisation et des complémentarités des trafics fluviaux de l'arrière-pays. L'approche développée ci-après appelle deux remarques relatives aux sources. La chaîne des escales portuaires du cabotage n'est pas renseignée dans le rôle des bâtiments de mer Seignelay de 1686 et le registre des désarmements du quartier de Saintes pour 1753-1761 qui n'indiquent que la destination principale de l'armement. Les pages 3 et 4 des rôles d'armement pour 1764-1765 et 1787-1788 comportent les visas des différents bureaux des classes des ports d'escale et pourraient être exploités dans le détail pour restituer la teneur des routes maritimes du cabotage. Seule la destination indiquée en première page a donc été exploitée. À cette remarque d'ordre géographique s'ajoute une remarque d'ordre chronologique : si le rôle de 1686 renseigne la fréquence des rotations, les sources postérieures laissent transparaître un voire deux rôles par bâtiments marchands par an, sans qu'il soit possible d'évaluer le nombre de rotations effectivement réalisés. D'après Thierry Sauzeau, un armement peut en effet s'étaler sur une période d'un an en considérant les visas des rôles d'armement et de désarmement du quartier de Saintes³². L'absence de possibilité d'évaluation de la fréquence des rotations n'atténue cependant en rien la géographie des destinations de la flottille de cabotage de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en ce que l'approche par destination renseigne l'étendue maximale de la carte des ports desservis.

³² SAUZEAU Thierry, *art. cit.*

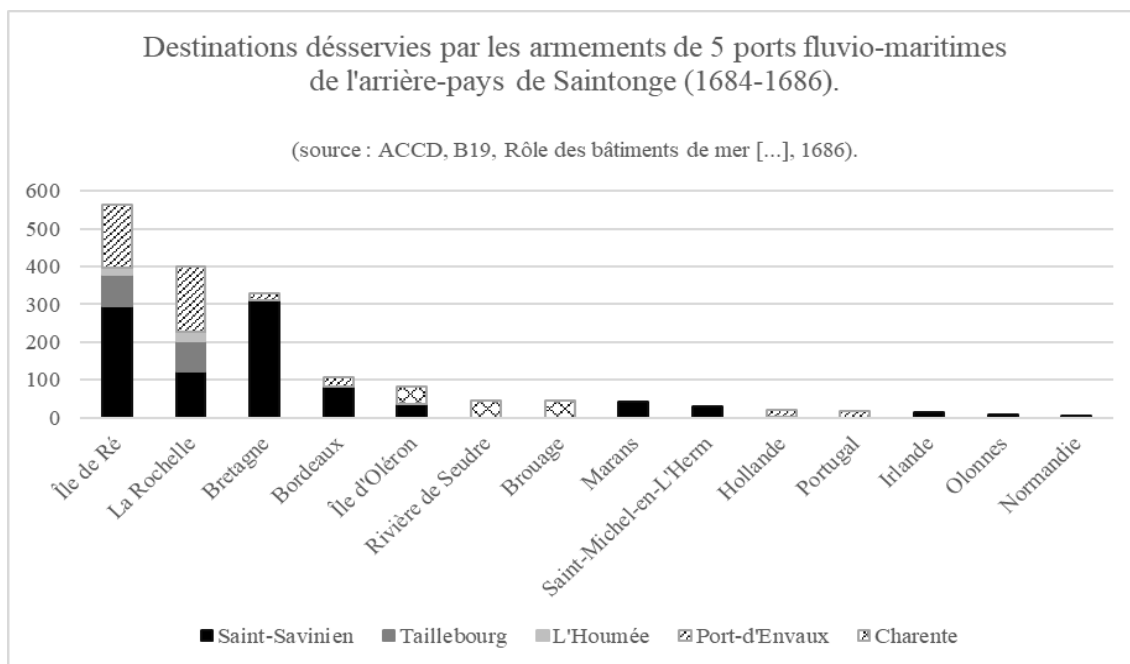


Figure 39: destinations desservies par les armements de 5 ports fluvio-maritimes de l'arrière-pays de Saintonge (1684-1686).

À la fin du XVII^e siècle, la carte des destinations desservies par les bâtiments marchands de la flottille de l'arrière-pays de Saintonge juxtapose 4 configurations : une densité des circulations maritime de proximité au sein de la Mer des Pertuis charentais, un cabotage intermédiaire vers des périphéries estuarienne de Guyenne ou littorale d'Aunis et du Poitou, une route captée principalement par Saint-Savinien vers la Bretagne, à un partage d'horizons caboteux européens plus lointains et surtout occasionnels par le binôme Saint-Savinien – Port-d'Envaux. L'Île de Ré et La Rochelle représentent plus de la moitié des mentions de destinations desservies par la flottille de l'arrière-pays de Saintonge (965 mentions sur 1 714 soit 56%) : Port-d'Envaux domine les rotations avec La Rochelle (172 sur 400) tandis que Saint-Savinien capte plus de la moitié du trafic vers l'Île de Ré avec 295 mentions sur 565. Les bâtiments de Taillebourg et L'Houmée assurent quant à eux entre un cinquième et un quart de la desserte de ces deux destinations (18% vers l'Île-de-Ré et 27% vers La Rochelle). Au partage des destinations aunisiennes s'oppose une forme d'exclusivité de la desserte de l'Île d'Oléron, Brouage et la Rivière de Seudre par la flottille de Charente. Au-delà de la mer des Pertuis charentais, la navigation vers les périphéries proches, Bordeaux et les côtes d'Aunis (Marans) et du Poitou (Olonnes, Saint-Michel-en-L'Herm) est essentiellement l'apanage de la flotte savinoise, ponctuellement des bâtiments provenant de Port-d'Envaux (Bordeaux). L'éventail des destinations savinoises se décline occasionnellement vers le nord du royaume (Normandie) et l'Irlande, tandis que celui de Port-d'Envaux, outre la fréquentation des côtes hollandaises, se distingue par celle des côtes portugaises. Le rôle des bâtiments de mer de 1686 donne ainsi à voir le territoire professionnel de la flottille fluvio-maritime de l'arrière-pays de Saintonge dont

les amplitudes géographiques présentent une différenciation entre l'espace de pratique professionnelle circonscrit à la mer des Pertuis charentais et l'espace dont la capacité de desserte atteint les côtes d'Europe septentrionale et méridionale. L'absence de documentation statistique ou d'armement sur la flottille de l'arrière-pays fluvial et affluent de Saintonge-Angoumois cache la réalité de la circulation entre l'amont angoumois ou angérien et l'arsenal de Rochefort ou le port de Charente³³, empêchant toute évaluation indicative comme le permettent les mentions de destinations dans le rôle de 1686. Les vins et les eaux-de-vie du vignoble du Cognaçais sont exportés sur les gabares vers le port de Charente tandis que dès les années 1670, l'Angoumois et le Périgord sont mis à contribution pour la production et la livraison de produits d'artillerie à l'arsenal de Rochefort³⁴, supposant de fait un approvisionnement par voie d'eau depuis Angoulême sur des gabares descendant des canons et remontant des sels achetés dans les ports de l'estuaire. Ces mouvements sont perceptibles cependant dans le registre des désarmements du quartier de Saintes entre 1753 et 1761.

Entre 1753 et 1761, la géographie des destinations des armements du quartier de Saintes se décline plus précisément car le chapelet des ports de provenance est mieux renseigné avec 13 cellules portuaires du secteur fluvial et affluent et 9 du secteur fluvio-maritime. La précision de cette déclinaison géographique s'insère de plus dans le contexte de la guerre de Sept Ans qui affecte la carte de la desserte au profit des arsenaux et aux dépens des ports de commerce. Dès lors, le registre des armements du quartier de Saintes rend possible la perception des pulsations de la projection maritime de la flottille de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois corrélant la réduction de l'étendue desservie au commerce à la polarisation conjecturale de la desserte de l'arsenal de la marine de Rochefort. Entre 1754 et 1758, le nombre de rotations à destination connue diminue de près de 14%, passant de 313 en 1754-1755 à 268 en 1757-1758. Les armements au commerce sont particulièrement affectés : la desserte du port de Charente en zone estuarienne par les bâtiments marchands du secteur fluvial et affluent est divisée par deux, les rotations vers l'aire bretonne (Brest, Le Croisic, Lorient, Nantes...) desservie par la flotte des ports fluvio-maritimes sont divisées par cinq, se réduisant à la desserte des seuls arsenaux. Dans la mer des Pertuis Charentais, les rotations vers La Rochelle (-3% entre 1754 et 1758) et l'Île de Ré (-4%) connaissent une baisse à relativiser car le port d'Aunis représente toujours près du

³³ SAUZEAU Thierry, « Rochefort/Tonnay-Charente (XVII^e-XIX^e siècles) entre concurrence et complémentarité », dans FERNANDEZ Alexandre et MARNOT Bruno (dir.), *Les ports du golfe de Gascogne. De Concarneau à La Corogne (XV^e-XX^e siècles)*, Paris, PUPS, 2013, p. 109-122.

³⁴ SAUZEAU Thierry, « La Charente au long cours : croissance, crise et reprise du grand commerce à Rochefort (1763-1830) », dans AUGERON Mickaël, DUPLESSIS Robert (dir.), *Fleuves et colonies*, actes du 33^e Congrès de la French Colonial Historical Society, la Rochelle, 6-9 juin 2007, Les Indes Savantes, p.239-254 ; PETER Jean, *L'Artillerie et les fonderies de Marine sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1995, p. 91.

quart des armements au commerce (de 25 à 22% des armements entre 1754 et 1758). Si la part de la desserte de l'arsenal de Rochefort augmente, passant de 42 à 53% des armements, c'est moins en raison d'une hausse des rotations que par le maintien d'une desserte régulière entre les ports de l'arrière-pays fluvial et affluent et l'arsenal, dont la part est renforcée par le repli des armements au commerce, augmentée conjoncturellement de rotations supplémentaires en temps de guerre (61 rotations en 1753, 69 en 1755, 82 en 1757, 63 en 1759).

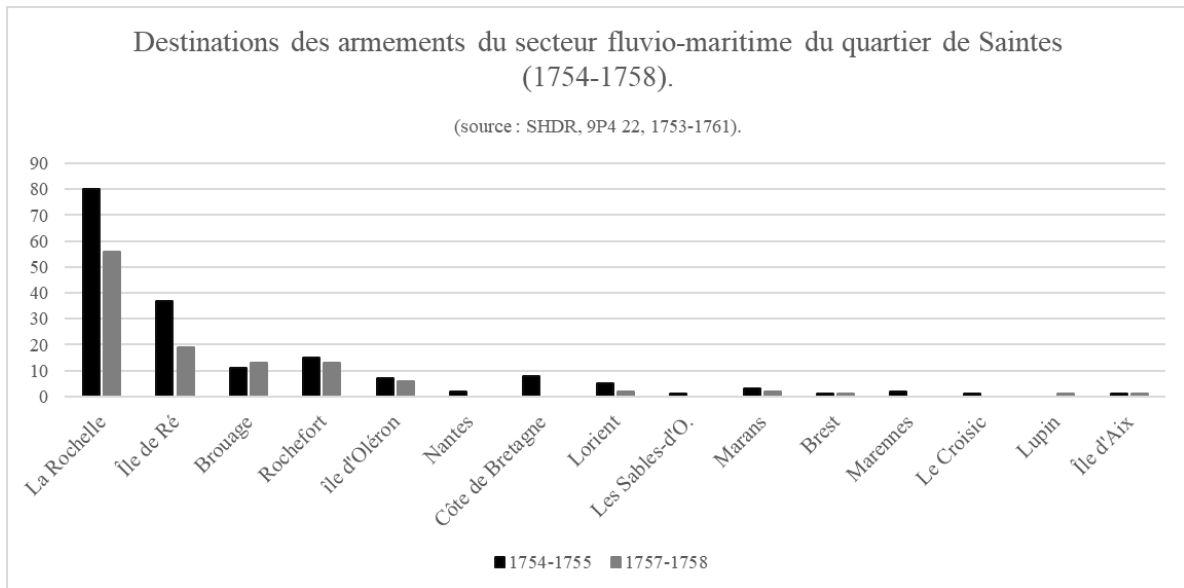


Figure 40: destinations des armements du secteur fluvio-maritime du quartier de Saintes (1754-1758).

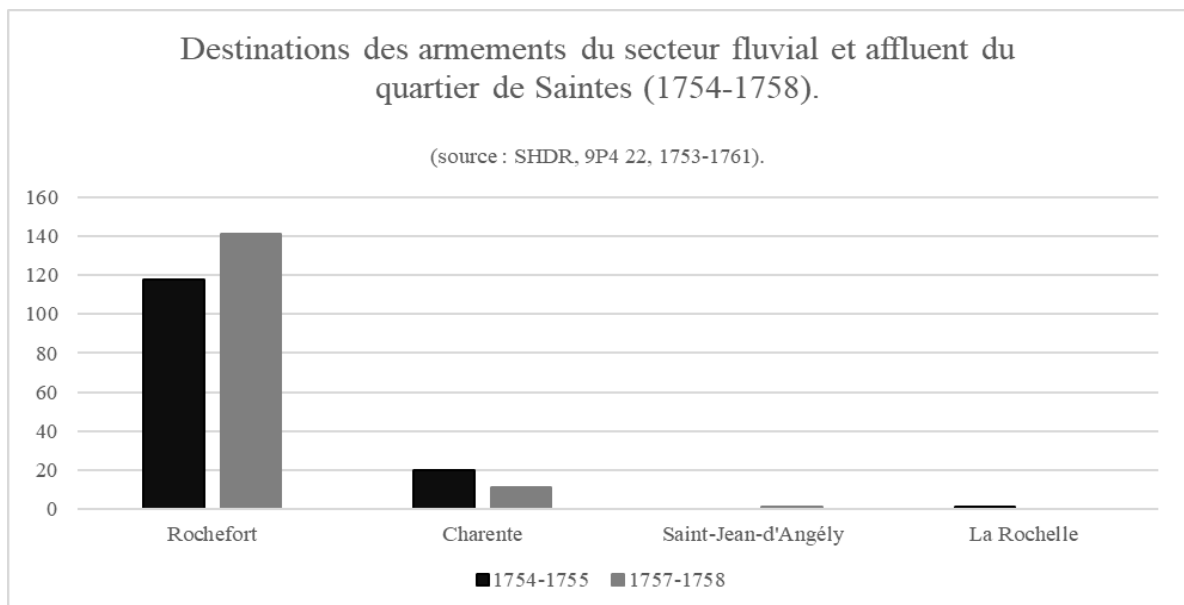


Figure 41: destinations des armements du secteur fluvial et affluent du quartier de Saintes (1754-1758).

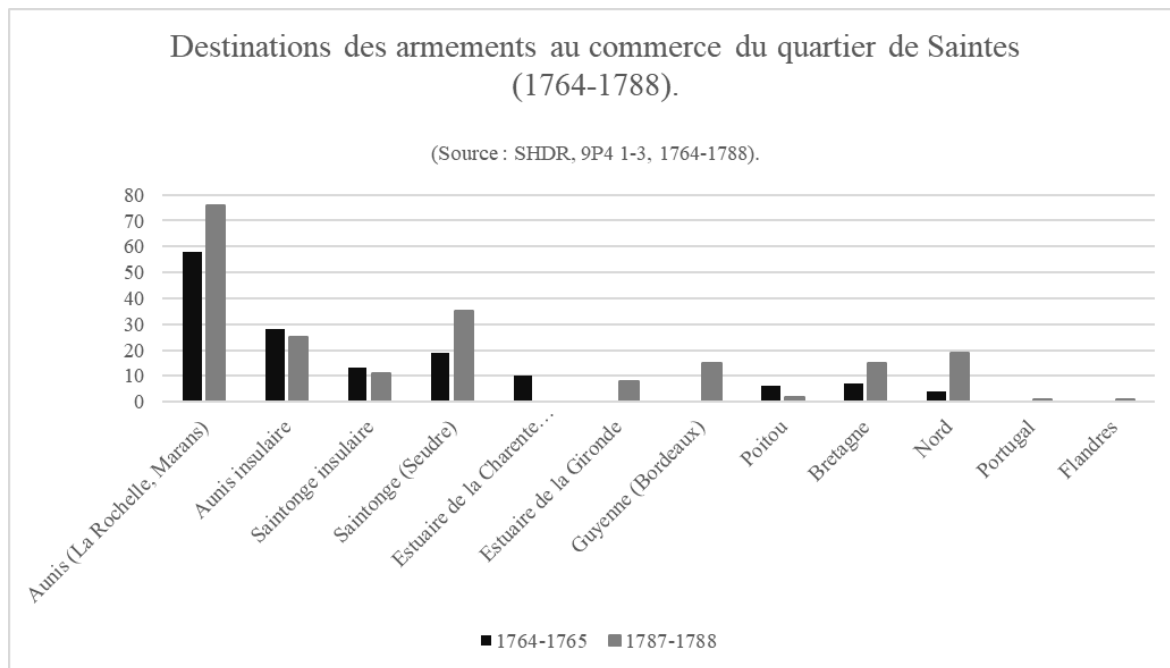


Figure 42: destinations des armements du quartier de Saintes (1764-1788).

Après la guerre de Sept Ans, entre 1764 et 1788, la géographie des destinations des bâtiments marchands de la flottille de l'arrière-pays de Saintonge ouvre un large éventail caractéristique d'un commerce maritime en reconstruction. Le cœur des destinations reste évidemment en Aunis et Saintonge : 86 des 142 armements des années 1764-1765 sont destinés pour La Rochelle et l'Île de Ré, 19 pour Marennes et Brouage, 11 pour l'Île d'Oléron et 10 pour l'arsenal de Rochefort. L'absence de documentation d'armements pour le quartier maritime d'Angoulême condamne l'appréciation de la destination rochefortaise à la sous-estimation. Hors de la mer des Pertuis, 4 armements sont destinés pour les côtes du Poitou, 4 pour l'arsenal de Lorient et 1 pour Dunkerque. Cette configuration des destinations est représentative d'une dynamique de reprise axée principalement sur l'horizon maritime proche. À la veille de la Révolution française, la situation est différente : l'éventail des destinations desservies retrouve une ampleur atlantique large. Quoiqu'une absence de renseignements demeure sur un quart des destinations pour les années 1787-1788, l'éventail de la desserte renseignée est plus largement ouvert : si près de la moitié (101 armements sur 208, soit 48,5%) des rotations sont destinées pour La Rochelle, l'Île de Ré et très occasionnellement Marans, la part des armements pour la Saintonge maritime et insulaire (Seudre, Île d'Oléron) reste stable tandis que les rotations vers Rochefort du secteur fluvio-maritime sont inexistantes, du moins dans les rôles d'armement conservés. Les ports de la côte saintongeaise de la Gironde sont mentionnés dans 8 armements (La Tremblade, Royan, Mortagne). Aux exceptions notables de deux armements destinés pour Ostende et le Portugal, c'est dans le quart des armements qui s'orientent vers le Bordelais, les

côtes de Bretagne et le Nord du royaume que s’apprécie la reconnexion atlantique de la flottille de l’arrière-pays de Saintonge à la fin du XVIII^e siècle. Ainsi, 15 bâtiments arment pour Bordeaux, 8 pour Nantes et 11 pour Dunkerque.

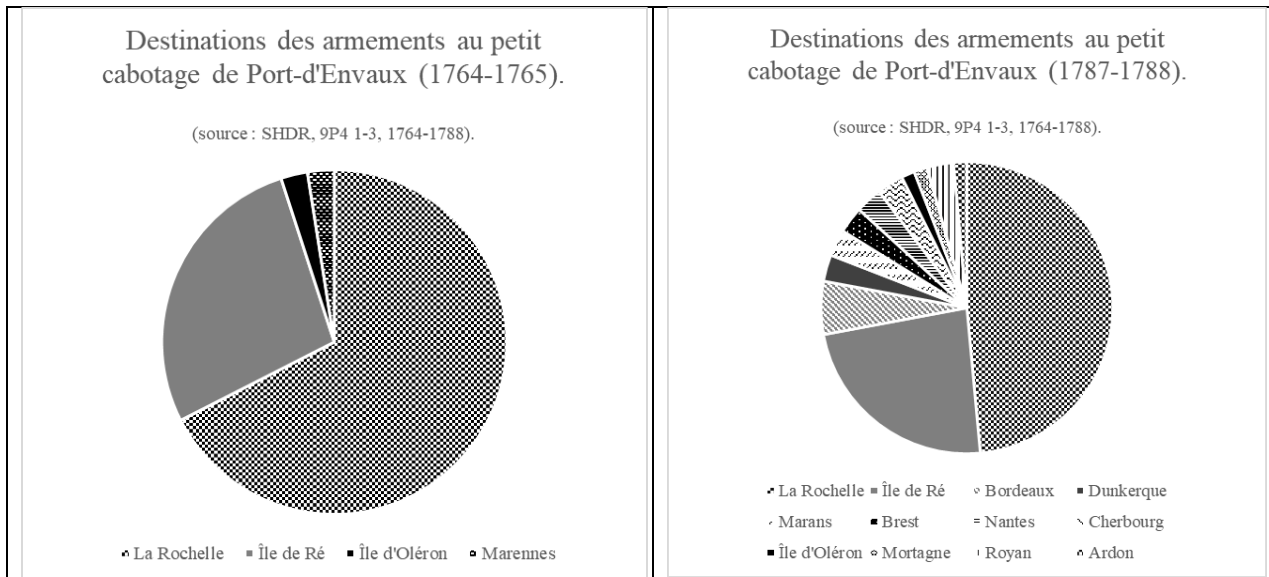


Figure 43: destinations des armements au petit cabotage des bâtiments marchands de Port-d'Envaux (1764-1788).

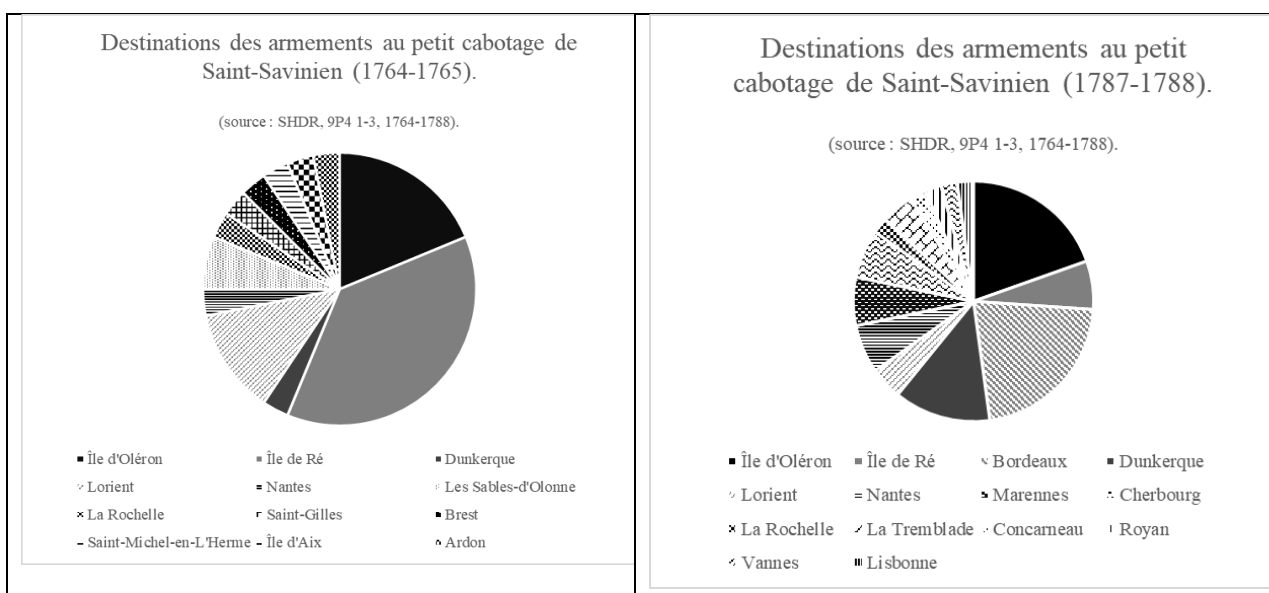


Figure 44: destinations des armements au petit cabotage des bâtiments marchands de Saint-Savinien (1764-1788).

Une approche locale des destinations desservies par les flottilles du binôme d’arrière-pays Saint-Savinien – Port-d’Envaux entre 1764 et 1788 décrit plus finement cette évolution pour trois raisons. En 1764-1765 et 1787-1788, ces deux flottes assurent respectivement 51 et 55% des armements documentés. Depuis la fin du XVII^e siècle, les bâtiments marchands de ces deux ports naviguent jusqu’aux côtes du Portugal et d’Irlande et ont donc l’expérience

atlantique du cabotage la plus large. Ces deux ports sont enfin les plus importants en matière de volume transporté et d'adoption de l'innovation nautique dans la seconde moitié du XVIII^e siècle après que leur flotte a été notamment fortement exposée aux dangers maritimes en temps de guerre. La flottille de Port-d'Envaux naviguent donc principalement en 1764-1765 vers La Rochelle et l'Île de Ré (plus des trois quarts des armements), occasionnellement vers Marennes et l'Île d'Oléron. Après la guerre d'Indépendance américaine, l'éventail de ses destinations atténue la part des premiers ports desservis au profit d'une fréquentation des ports de Bretagne (Nantes, Brest) et du Nord du Royaume (notamment Cherbourg et Dunkerque). Le fort émiettement des destinations des bâtiments marchands de Port-d'Envaux en 1787-1788 illustre une forme de recherche ou d'expériences de nouveaux circuits. Dans ce contexte, l'hypothèse d'un comportement nautique mimétique à celui de Saint-Savinien mériterait d'être posée. Les bâtiments marchands de Saint-Savinien naviguent quant à eux principalement en 1764-1765 vers les îles de Ré et d'Oléron (12 armements sur 31). Avec les mentions ponctuelles de Lorient, Brest et Dunkerque (6 armements au total), le port de Saint-Savinien décrit une desserte dont la géographie traduit encore en 1765 un lien étroit avec des impératifs militaires. La carte des destinations desservies au commerce en 1787-1788 est en revanche largement redéfinie au profit des ports de Bordeaux, Nantes, Lorient, Dunkerque (21 armements sur 46) qui appartiennent de longue date à la géographie du commerce savinois et traduisent donc le rétablissement des horizons atlantiques du principal port fluvio-maritime de l'arrière-pays de Saintonge. Si Concarneau, Vannes et Lisbonne ne sont les destinations que d'un unique armement, ces ports confirment l'ampleur géographique de la reconstruction du commerce après une autre grande guerre maritime. La capacité d'adaptation et de captation du trafic apparaît enfin plus importante pour la flottille de Saint-Savinien que pour celle de Port-d'Envaux : en 1764-1765, les bâtiments marchands de Port-d'Envaux desservent 4 destinations contre 12 pour Saint-Savinien. En 1787-1788, la flottille savinoise dessert 14 ports contre 12 pour celle de Port-d'Envaux. La géographie des destinations des armements des ports de l'arrière-pays fluvio-maritime de Saintonge a été indéniablement impactée par les conflits maritimes atlantiques de la seconde moitié du XVIII^e siècle mais les flottilles semblent avoir réagi différemment : si la flotte de Saint-Savinien a pu mobiliser aussitôt après le conflit un éventail de destinations maritimes dense, les bâtiments marchands de Port-d'Envaux ont privilégié des rotations dans l'espace maritime proche avant d'ouvrir et de fréquenter un éventail maritime plus large.

Dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, la navigation vers l'Ouest est une activité qui se conjugue au pluriel, dans ses structures, ses familles et ses horizons géographiques. Le

cours de la Charente et de la Boutonne, associant deux cultures nautiques, décrit deux flottes navigantes : l'une, fluviale et affluente, effectue des rotations vers le port de commerce de Charente et l'arsenal de Rochefort, la seconde, fluvio-maritime, fréquente et maîtrise les côtes du royaume de France, étendant ses routes en Europe, jusqu'au Portugal, l'Irlande ou la Hollande. Figurant le corridor ou l'éventail, la flottille de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois décrit entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle plusieurs dynamiques : une densification du nombre de bâtiments marchands associée à une double tendance à la polarisation portuaire et à la patrimonialisation familiale et professionnelle, une modernisation qui repose sur l'élévation de la capacité de charge et du volume transporté à relier avec le renouvellement de la flotte et l'adoption, inégale, de nouveaux standards nautiques, enfin une géographie mouvante des destinations estuariennes et maritimes indexée sur une géopolitique maritime qui donne le pouls de l'intensité d'une navigation dont l'expiration est plus longue et plus diffuse en temps de paix qu'en temps de guerre ou elle est contenue dans son cœur stratégique : l'arsenal de Rochefort et la mer des Pertuis.

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois appartient à l'« Ouest pris dans les brumes de l'Océan »³⁵ de Fernand Braudel, où les arrière-pays s'insèrent dans un regard orienté de la côte vers les terres et hiérarchisé entre le pôle portuaire et son aire périphérique : ainsi les qualifie-t-il de « zones dépendantes »³⁶ par rapport aux « villes-clefs ». Le Périgord est alors un « espace neutre »³⁷ peu capable de résister à l'influence du port de Bordeaux. Les trafics de ces « villes de l'autre France », plongent et se nourrissent dans l'épaisseur du royaume³⁸. À cette lecture centre-périphérie que suppose la terminologie d'arrière-pays, il convient de préférer alors un point de vue des terres intérieures que sous-tend le terme de voisinage alors plus adéquat pour envisager le processus de maritimisation vu de l'intérieur. C'est pour cette raison que l'objectif principal de ce chapitre a été d'esquisser les trames qui définissent la liaison de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à la mer aux XVII^e-XVIII^e siècles en partant des terres intérieures, pour comprendre les mutations des manières d'y habiter : trames de l'habitat, trames des cultures, trames de communication et de circulation... Pour Mathis Stock³⁹, dans la lignée des

³⁵ BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle. Tome 3. Le Temps du Monde*, Paris, Armand Colin, 1979, p. 289.

³⁶ *Ibid.*, p. 301.

³⁷ *Ibid.*, p. 300.

³⁸ *Ibid.*, p. 295.

³⁹ STOCK Mathis, « Faire avec de l'espace : pour une approche de l'habiter par les pratiques », FRELAT-KAHN Brigitte, LAZAROTTI Olivier (dir.), *Habiter, vers un nouveau concept ?* Paris, Armand Colin, 2012, p. 58.

travaux de Michel de Certeau⁴⁰, habiter suppose de percevoir les opportunités, les contraintes et les clefs livrées par l'espace dans la projection de l'individu ou du groupe et les processus par lesquels ils sont des producteurs d'espace, ce qu'il résume par ces deux axiomes : faire avec de l'espace et faire l'espace. L'appellation « voisinage de l'océan » présente alors un triple intérêt : elle rend possible une approche du prisme des relations entre les terres et la côte au-delà de l'assertion d'une vallée fluviale de la Charente qui serait une simple interface conçue comme un « drain économique »⁴¹ vers l'estuaire et la mer. Elle permet par ailleurs de complexifier l'approche des sociétés d'arrière-pays en déclinant des dimensions territoriales qui ne se limitent pas exclusivement à la navigation et aux circulations des sels, des vins et des canons. Certes cette dimension est fondamentalement structurante mais elle côtoie également des sociétés vives qui révèlent par leurs archives la médiation et la négociation constante de l'espace fluvial entre les acteurs qui le pratiquent à l'échelle locale et à l'échelle de la vallée jusqu'à définir des formes de constructions identitaires autour du fleuve par l'exercice de professions navigantes, énergétiques, marchandes ou négociantes, ou encore l'établissement résidentiel. De même, la connexion routière des terres du Limousin et d'Angoumois avec les ports du littoral, l'extension du vignoble de Saintonge et la diffusion de la distillation, la densification du peuplement des rives, et non uniquement en zone navigable, mettent en évidence un faisceau d'attractivité de ce voisinage de l'océan dont les leviers sont variés : la recherche d'une ou plusieurs connexions maritimes par la production de carrefours fluvio-routiers en amont, la perspective d'un débouché commercial moins pour les céréales que pour les vins et les eaux-de-vie, les bois et les textiles, la possibilité de s'établir dans une famille de navigants dont le groupe professionnel connaît une réelle croissance, la garantie d'un approvisionnement régulier de l'arsenal du roi. Enfin, le voisinage de l'océan sous-entend une pluralisation et une confrontation des regards, effectifs, hypothétiques qui participent de la construction d'une histoire au-delà de la nef : au cœur des préoccupations royales en raison de l'arsenal de Rochefort, ce voisinage de Saintonge et d'Angoumois mêle le regard de l'ingénieur, de l'intendant, du ministre de la Marine, de l'officier des Eaux-et-Forêts, du négociant, du marchand, du pêcheur, du meunier, du gabarier ou du maître de barque voire même celui du seigneur riverain. Miroirs de la pratique effective, reflets de modifications ou d'ambitions souhaitées et couchées sur le papier, ces regards justifient d'autant plus l'expression du voisinage de l'océan par la diversité des manières d'habiter l'arrière-pays qu'ils mettent en évidence. Enfin, l'appellation « voisinage de l'océan » implique la prise en compte d'un espace

⁴⁰ DE CERTEAU Michel, *L'Invention du quotidien. II, Habiter, cuisiner*, Paris, Gallimard, 1994.

⁴¹ JOUANNET Gérard, *La Charente, fleuve et symbole*, Paris, Le Croît Vif, 1992, p. 117.

géographique sans exclusivité portuaire. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est à la confluence de plusieurs aires portuaires atlantiques de Lorient à Bordeaux, sans dépendre exclusivement de l'aire portuaire que supposerait l'évidence géographique : Rochefort. Finalement, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, voisinage du Ponant, constitue alors ce que l'on pourrait appeler un espace intermédiaire du voisinage océan. Qu'entendre par là ? À la différence des vallées centrales de la Garonne, de la Loire, de la Seine ou du Rhône qui forment des arrière-pays puissamment structurés par les ports de commerce d'aval (Bordeaux, Nantes, Le Havre et Rouen, Marseille), l'espace intermédiaire du voisinage océan se définirait par plusieurs critères : la proximité de la mer et de l'océan (mer des Pertuis, Océan Atlantique), l'insertion dans une ou plusieurs aires portuaires (Rochefort, Bordeaux, La Rochelle), un lien prédominant avec une entité portuaire commerciale secondaire ou un arsenal (Charente et Rochefort), un faisceau de communications cardinales nord-sud et est-ouest associant fleuves et routes reliant régulièrement par des rotations les terres intérieures et le littoral, une projection maritime ou océanique de quelques pôles urbains (Angoulême, Cognac, Port-d'Envaux, Saint-Savinien), un intérêt pluriel incarné par des projets portés par les élites politiques et économiques pour renforcer le lien entre les terres intérieures, les ports et la mer (notamment l'extension de la navigation en amont d'Angoulême ou la demande d'un entrepôt du commerce colonial à Rochefort). L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois apparaît comme un espace intermédiaire du voisinage océan comme pourraient l'être dans des configurations différentes les arrière-pays de la Vilaine⁴² ou de la Somme⁴³, voire celui, plus modeste, de la Sèvre Niortaise⁴⁴. À cette description d'un voisinage du Ponant succède celle du processus de maritimisation de l'arrière-pays entre 1666 et 1792.

⁴² DANA Katherine, *Rennes et la Mer. Création, développement et fonctionnement d'une voie fluvio-maritime : la Vilaine (XVI^e-XVII^e siècle)*, Thèse de doctorat sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne Sud, 2017.

⁴³ CLOQUIER Christophe, *Les installations fluviales médiévales et modernes du cours de la Somme : approche archéologique et documentaire de l'équipement et de l'exploitation d'un fleuve côtier du début du XII^e siècle à la Révolution*, Thèse de doctorat sous la direction d'Éric RIETH, Université de Paris Panthéon-Sorbonne, 2012.

⁴⁴ MARIEN Laurent, « De la Sèvre niortaise aux Amériques : trafics et échanges du port de Marans au XVIII^e siècle », dans PÉRET Jacques, SAUZEAU Thierry (dir.), *Colloque international Littoraux du Centre-Ouest français et du golfe du Saint-Laurent* (2009, Moncton, Canada), PUR, 2010, p. 207-224 ; *Id.*, « Au fil des eaux de la Sèvre : une interface avec les colonies d'Amérique au XVIII^e siècle », *French Colonial History*, 10, 2009, p. 189-207.

Partie 2 : Construire la projection de l'arrière-pays.

Chapitre 4 : L'extension et la modernisation de la navigation fluviale sur la Charente, un territoire de projets et de potentialités maritimes (1637-1810).

« Entends le long de la Charente
Les Nayades sous les roseaux
Folâtrer dans la douce attente,
De ces miraculeux Canaux,
Utiles fruits de son génie,
Qui veut rappeler sur leurs eaux
Et le commerce et l'industrie¹ »

La Voix de la Renommée

Feuille hebdomadaire de la Généralité de Limoges,
n°9, 28 février 1776.

Intendant du Limousin dès 1761, passé au Secrétariat d'État à la Marine et au contrôle général des finances en 1774, Anne-Robert Turgot fait l'objet d'une ode du nouvel an intitulée *La Voix de la Renommée* dans la *Feuille hebdomadaire de la généralité de Limoges* louant des qualités d'un gouverneur, bon, juste et bienfaiteur. L'auteur du poème fait référence dans ces quelques vers aux travaux de modernisation et d'extension de la navigation sur la Charente dont Turgot dut se charger de la coordination à ses débuts. Ayant à cœur de créer une liaison maritime entre le Limousin et Rochefort², Turgot porte la renommée d'un projet qui remonte pourtant au règne de Louis XIII, retardé et concrétisé dès 1775. Ces vers manifestent combien la connexion océane devient un enjeu pour les intendants : la mise en mouvement de leur généralité associe le désenclavement d'une province agricole et forestière et la recherche d'une prospérité à la diffusion du commerce et de l'industrie. Si Turgot joue un rôle dans la maritimisation de l'arrière-pays d'Angoumois, dans le ressort de l'intendance, l'implantation

¹ BFML, 2016-199782, Feuille hebdomadaire de Limoges pour l'année 1776, n°9, 28 février 1776, Limoges, Pierre Chapoulaud, 1776, p. 40.

² AN, K 908, D. P. VI, 293, Correspondance, Turgot à Dulaurens, 7 juillet 1772 ; Turgot à Terray, 7 juillet 1772.

de l'arsenal et la canalisation de la Charente ne sont pas les seuls vecteurs d'une maritimisation aux aspects pluriels³, non exclusivement techniques et logistiques. Certes, ce sont les aspects les plus documentés par l'historiographie, mais l'approche de la maritimisation doit se penser comme pluridimensionnelle donnant à voir les sursauts de la chronologie de la connexion maritime entre la fin de la Guerre de Cent-Ans et la délivrance des commissions d'éclusiers de la Charente en 1788, la palette des *scenarii* de sa mise en œuvre, la diversité des acteurs l'engageant, l'animant et l'approfondissant sans omettre les conflits d'usages générés ou les possibilités saisies et défendues pour l'amender ou la réorienter. Cette vision plurielle de la maritimisation n'est envisageable qu'en ouvrant le vivier des archives sans le limiter à un choix d'archives canoniques. L'exploitation du fonds des quartiers maritimes de Saintes et Angoulême et celui des Classes de la Marine révèle toute la dimension administrative et professionnelle de la maritimisation, dont l'étude s'est arrêtée aux limites des quartiers maritimes littoraux. De même, en puisant dans les séries contemporaines du commerce, de l'industrie et des travaux publics apparaissent des projets, des requêtes, des pétitions, finalement des argumentaires qui illustrent une rhétorique de la maritimisation engageant la population dans sa diversité, sous les figures du riverain, du résident, du travailleur ou du consommateur, livrant les aspects d'une expertise de terrain et d'une négociation ou d'une conflictualité des usages qui décrit le jeu des interlocuteurs et la structuration de réseaux de défense d'intérêts. La maritimisation n'est donc pas uniquement un processus lisse d'affirmation de l'autorité royale et de la Marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois comme le supposerait l'approche d'un simple bassin d'approvisionnement – au demeurant, capital – vers l'arsenal de Rochefort dès 1666. On entendra alors la maritimisation de l'arrière-pays comme le processus par lequel l'espace maritime, dans la diversité de ses fonctions, de sa configuration et de ses horizons (estuaire, littoral, mers, océans) intervient dans l'espace, le temps et les sociétés d'arrière-pays pour introduire des innovations, des recompositions territoriales, des perspectives professionnelles et une culture maritime qui rendent possible une projection et une expérience maritime d'un espace périphérique. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois présente une dimension de laboratoire avec la fondation de l'arsenal de Rochefort. L'arsenal de Rochefort contribue à faire passer l'arrière-pays d'une expérience atlantique avec un horizon principalement côtier caboteux grâce à l'active poussière portuaire de Saintonge, à une expérience atlantique océane et extra-atlantique. Les questions du rapport entre les arrière-pays,

³ GIS d'histoire maritime, *La Maritimisation du monde de la Préhistoire à nos jours*, Paris, PUPS, 2016.

les fleuves et la mer alimentent l'historiographie maritime⁴. L'enjeu est donc de décrire et expliquer la maritimisation d'un espace intermédiaire du voisinage océan afin de montrer combien elle est le creuset d'un faisceau d'expériences atlantiques. Dans ce contexte, la maritimisation de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est clairement fondée sur deux principales dynamiques : la première, technique et logistique, vise à produire un territoire de potentialités maritimes par l'extension et la modernisation de la navigation fluviale pour approfondir l'aire d'arrière-pays. C'est l'objet de ce quatrième chapitre. La seconde, stratégique et professionnelle, fondée sur une dialectique entre contrainte et opportunité, est illustrée par l'implantation de l'administration de la Guerre et de la Marine dans l'arrière-pays avec deux impératifs : produire pour approvisionner et recruter pour professionnaliser, au cœur des cinquième et sixième chapitres. Comment la dynamique de modernisation et d'extension de la navigation fluviale soutient la construction d'une projection maritime et océanique renforcée de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois entre 1637 et 1810 ?

I. Du fleuve des Valois au fleuve des Bourbons : une transition entre rétablissement de la navigation et expériences concessionnaires (1637-1696).

Entre la fin de la Guerre de Cent-Ans et la fin du XVIII^e siècle, la navigation fluviale sur la Charente fait l'objet d'une double préoccupation monarchique, indice d'une rationalisation des transports fluviaux étroitement associée aux impératifs stratégiques liés à l'arsenal de Rochefort puis à la diversification de ses fonctions après la guerre de Sept Ans : étendre la navigation en amont d'Angoulême, moderniser sa pratique en aval. À partir des archives relatives à la navigation, trois périodes cohérentes de 1637 à 1788 manifestent combien la vallée de la Charente est un territoire-laboratoire des potentialités maritimes tel que le sous-entend la définition libérale et physiocratique qu'en donne l'*Encyclopédie méthodique de Marine* de 1787⁵ à l'article « navigation intérieure ».

⁴ DANA Katherine, *Rennes et la mer. Création, développement et fonctionnement d'une voie fluvio-maritime : la Vilaine (XVI^e-XVII^e siècles)*, Thèse de doctorat sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne Sud, 2017 ; BROUARD Emmanuel, « Quel commerce fluvial en Loire angevine au XVIII^e siècle ? Nantes et son arrière-pays ligérien », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 123, 1, 2016, p. 113-156 ; PAYN-ECHALIER Patricia, « Entre fleuve et mer, le port d'Arles et le delta du Rhône (XVI^e-XVIII^e siècle), *Rives méditerranéennes*, 35, 2010, p. 29-44.

⁵ « NAVIGATION intérieure : c'est la navigation par les rivières d'un pays et les canaux creusés pour multiplier les communications entre ses diverses parties [...] Mais nous commençons à donner quelques soins à notre navigation intérieure comme on peut le voir dans le *Traité des canaux* de M. de la Lande. Il est vrai que nous n'avons pas été heureux dans les premiers projets que nous avons conçus. [...] Essayons de donner une idée des avantages immenses qu'une Nation agricole, peut retirer d'une navigation intérieure, & prouvons qu'elle est un

1. Rétablir le fleuve, expérimenter l'océan : priorités et contours de la navigation avant 1637 dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Aux XVII^e-XVIII^e siècles, la préoccupation monarchique pour l'extension et la modernisation fluviale concerne surtout la partie angoumoisine de la Charente, de Cognac à l'amont d'Angoulême, aussi appelée haute vallée de la Charente ou haut de la rivière dans les sources de la Marine⁶. En effet, de l'aval du port du Lys, situé à Merpins, à l'estuaire, la basse vallée de la Charente suppose relativement moins de contraintes nautiques à pallier par la technique (voir annexe 7G). La navigation y est attestée par des pirogues monoxyles dont les plus anciennes remontent au V^e siècle et incarnent un trafic de cabotage fluvio-maritime du haut-Moyen-Âge⁷. L'arrière-pays fluvial de Saintonge a donc été précocement intégré au commerce atlantique des sels, des vins et des bois par l'affluent de la Boutonne et la Charente dès l'aval de Saintes⁸. Éric Rieth et Dominique Guillemet datent un premier élargissement du fleuve Charente à l'Océan aux XII^e-XIII^e siècles en lien avec le port aunisien de La Rochelle⁹ et l'essor des marais salants¹⁰. En 1226-1227 sont attestés les premiers chargements savinois de vins pour l'Angleterre et les Flandres¹¹. En 1230, deux cogues cantabriques chargent du vin de

des plus puissants moyens de l'élever au plus haut degré de force et de prospérité. [...] Chez une Nation agricole, dont une partie du commerce se fait par la mer, qui par conséquent a non seulement une marine marchande, mais encore une marine militaire pour la protéger, un autre intérêt très puissant se joint au précédent pour porter cette Nation à donner à sa navigation intérieure la plus grande extension. Cette navigation non seulement rend plus facile, plus sûrs et moins coûteux les approvisionnements de ses vaisseaux, mais encore si cette nation possède des bois propres pour la construction, ou la mâture, elle en fournit ses ports et la dispense de recourir à l'étranger, pour cet objet qui lui coûte des sommes immenses. La France possède quantité de forêts qui pourraient l'empêcher d'être désormais tributaire de ses voisins à cet égard, si elle avait une navigation intérieure bien entendue. », DU CLAIRBOIS Vial, BLONDEAU Etienne-Nicolas, *Encyclopédie méthodique. Marine. T.3 [Nadir-Zopissa]*, Paris, Chez Panckoucke, 1783, p. 2-4.

⁶ AN, Marine, C4 220, Recensement des gens de mer du département de la rivière de Charente, 1727.

⁷ RIETH Éric, CARRIÈRE-DESBOIS Catherine, SERNA Virginie, *L'Épave de Port-Berteau II (Charente-Maritime), un caboteur fluvio-maritime du haut Moyen-Âge et son contexte nautique*, n°86, Documents d'archéologie française, Paris, MSH, 2001.

⁸ TRANCHANT Mathias, *Les Ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle), Volume 1 : tableau géohistorique*, Rennes, PUR, 2017, p. 39 et 41.

⁹ FAVREAU Robert, « La Rochelle, port français sur l'Atlantique au XIII^e siècle », SHMES (dir.), *L'Europe et l'Océan. Contribution à l'histoire de la navigation*, Paris, SHMES, 1988, p. 49-76.

¹⁰ DUMONT Annie, MARIOTTI Jean-François (dir.), *Archéologie et histoire du fleuve Charente. Taillebourg-Port-d'Envaux : une zone portuaire du haut Moyen-Âge sur le fleuve Charente*, Dijon, Editions Universitaires de Dijon, 2013 ; CHAPELOT Jean, RIETH Éric, « Navigation et ports fluviaux dans la moyenne Charente, de l'Antiquité tardive au XI^e siècle d'après l'archéologie et les textes », *Actes des Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 35^e congrès, La Rochelle, 2004, p. 195-215. RIETH Éric, *Des Bateaux et des fleuves. Archéologie de la batellerie du Néolithique aux temps modernes en France*, Paris, Errance, 1998, p. 115 ; CHAPELOT Jean, RIETH Éric, *Navigation et milieu fluvial au XI^e siècle. L'épave d'Orlac (Charente-Maritime)*, n°48, Documents d'archéologie française, Paris, MSH, 1995, p. 114 ; GUILLEMET Dominique, « Structuration de l'espace et identités entre Loire et Gironde : le rôle de la Charente et de la Sèvre Niortaise », PETIT Jacques-Guy, SANGUIN André-Louis (dir.), *Les Fleuves de la France atlantique : identités, espaces, représentations, mémoires*, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 135.

¹¹ JOUANNET Gérard (dir.), *La Charente, fleuve et symboles*, Paris, Le Croît Vif, 1992.

Saint-Jean pour les Flandres¹². En 1252, Alphonse de Poitiers projette un port à la confluence de la Charente et de la Boutonne pour la réception des vins¹³. En 1303, Philippe Le Bel fait réparer des galères dans les chantiers de Saint-Savinien-du-Port¹⁴. En 1317, la flotte de ce dernier entretient des échanges avec les ports d'Aunis, de Gironde, du pays basque et d'Espagne. Entre 1441 et 1450, Jean Chapelot évoque la présence d'une grue à Saint-Savinien et une superficie importante réservée au lest au Mung, deux indices de l'accueil de navires de mer dans l'arrière-pays de Saintonge¹⁵. Pour Roger Renard, l'influence grandissante de La Rochelle en Saintonge durant ces deux siècles fait perdre à Saintes son « pouvoir de commandement économique sur [la] région [saintongaise] »¹⁶ que décrit également la faible flotte immatriculée pour la capitale saintongaise au XVIII^e siècle au profit des ports fluviaux d'aval.¹⁷ L'arrière-pays saintongais est avalisé par le port aunisien.

En amont de Saintes, dans la haute vallée de la Charente, un chapelet de petits ports à la fonction d'entrepôts et de relais est attesté dès le début du XI^e siècle : le port saunier de Cognac en 1047, le petit port de Nersac en 1098, le port de Basseau en 1089, le port Pauton de Jarnac en 1142. En 1283, des patentes de Philippe III donnent naissance au port de Saint-Cybard¹⁸ en contrebas d'Angoulême. À la fin du XIII^e siècle, la géographie portuaire de la vallée de la Charente met donc en évidence un contraste entre le secteur fluvio-maritime intégré à un Atlantique côtier européen et un secteur fluvial, en amont de Saintes, dépendant de la flotte fluvio-maritime pour l'exportation de ses productions, animé par des navettes des vins et des sels entre l'arrière-pays d'Angoumois, l'estuaire et la côte aunisienne. Cette intégration maritime vit cependant au rythme des vicissitudes de la relation entre la principauté anglaise d'Aquitaine et le domaine royal de l'entrée d'Edouard 1^{er} d'Angleterre dans une Saintes divisée en 1273 jusqu'à la reconquête royale des ports de la vallée fluviale de Taillebourg à Civray entre 1372 et 1385¹⁹.

Les périodes post-conflits de la fin du Moyen-Âge (guerre de Cent-Ans) et de la première modernité (guerres de Religion) placent la reconnexion atlantique au cœur des

¹² GLÉNISSON Jean (dir.), FAVREAU Robert, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge, Le Moyen Âge, Tome 2*, La Crèche, Geste Editions, 2014, p. 233.

¹³ TRANCHANT Mathias, *op. cit.*, p. 43.

¹⁴ BOISSONNADE Prosper, « La Navigation intérieure du Poitou et des Charentes, leur place dans l'histoire de la navigation fluviale de la France du IX^e au XX^e siècle », *Bulletin de la Section des Sciences Economiques et Sociales*, Paris, CTHS, 1927, p. 109.

¹⁵ RENARD Roger, « Les villes moyennes du fleuve Charente. Évolution historique et économique depuis l'Antiquité », *Norois*, 59, 1993, p. 418-419.

¹⁶ *Ibid.*, p. 418.

¹⁷ Voir Chapitre 3, II, 1.

¹⁸ GLÉNISSON Jean (dir.), FAVREAU Robert, *op. cit.*, p. 179.

¹⁹ JOUANNET Gérard (dir.), *op. cit.*, p. 70-71.

priorités afin que le fleuve Charente substitue à sa dimension frontalière une fonction d'interface entre le fleuve et les terres riveraines dans l'arrière-pays d'une part, entre le fleuve et les côtes saintongeaises et aunisiennes d'autre part²⁰. Les Valois œuvrent au rétablissement de cette navigation par le moyen d'une législation normative, à l'échelle du royaume, et privilégiée, à l'échelle du duché d'Angoumois. Après la guerre de Cent-Ans, le comte d'Angoulême, Jean de Valois, la comtesse Marguerite et Charles d'Orléans œuvrent au rétablissement de la navigation entre Châteauneuf et Angoulême par des Ordonnances comme celle du 17 septembre 1472 qui entreprend de rendre la Charente navigable de Châteauneuf au Gond, dans l'amont proche d'Angoulême. En 1508, par l'édit du 20 octobre, les Trésoriers de France se voient confiés des compétences sur la grande voirie²¹. En 1526, François 1^{er} ordonne la construction de pertuis ou « pas du roi » entre Jarnac et Angoulême pour restaurer et améliorer la navigation²². Entre 1528 et 1534 s'établit un monopole du sel au port saunier de L'Houmeau, confirmé par des patentes de 1534 et un arrêt du conseil de 1542²³. Dans la première moitié du XVI^e siècle, les ports en aval de Saintes intègrent parallèlement un horizon océan porté par La Rochelle et Bordeaux qu'illustrent d'une part la bonne santé de la construction navale saintongeaise, l'intégration dans les circuits bordelais d'approvisionnement en merrains et barriques²⁴, et d'autre part des signes d'implication financière et logistique dans l'activité morutière hauturière entre 1546 et 1569 avec 12 armements morutiers réalisés dans des ports de l'arrière-pays de Saintonge, Saint-Savinien et Tonnay-Charente, sur les 119 portés par Bordeaux et La Rochelle²⁵. La dynamique de l'intégration fluviale charentaise n'est en aucun cas une exception : le projet de canaliser la Vilaine jusqu'à Rennes date par exemple de la même époque : en 1539, des lettres patentes de François 1^{er} envisagent la construction d'écluses simples pour assurer un trafic commercial lisse entre Rennes et Redon²⁶.

La haute vallée de la Charente, par sa configuration nautique, son éloignement et sa dépendance envers les cellules portuaires d'aval, reste évidemment en marge de cette première

²⁰ GUILLEMET Dominique, « Structuration de l'espace et identités entre Loire et Gironde : Le rôle de la Charente et de la Sèvre niortaise », dans PETIT Jacques-Guy, SANGUIN André-Louis (dir.), *Les Fleuves de France atlantique, identités, espaces, représentations, mémoires*, Paris, L'Harmattan, « Géographie et Cultures », 2003.

²¹ CAILLOU François, *Une administration royale d'Ancien Régime : le bureau des Finances de Tours*, Volume 1, Tours, PUF, 2005 ; HAMON Philippe, *Messieurs des finances. Les grands officiers des finances dans la France de la Renaissance*, Paris, CHEFF, 1999.

²² SÉPULCHRE Bruno, *op. cit.*

²³ *Ibidem.*

²⁴ SEGUIN Marc, « La construction navale en Saintonge au beau XVI^e siècle », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, XLII, La Rochelle, SAHSA, 2017, p. 23-34.

²⁵ GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge. Le début des Temps Modernes, 1480-1610*, t. III, La Crèche, Geste Editions, 2005, p. 116.

²⁶ DANA Katherine, *op. cit.*, p. 91.

océanisation du XVI^e siècle, la priorité restant d'assurer par le rétablissement de la navigation le débouché des productions d'arrière-pays comme les papiers et les vins d'Angoumois. Ainsi, durant les guerres de religion, en 1582, le corps de ville de Saintes délibère sur la nécessité de faire curer la rivière encombrée au niveau du passage du pont sur la Charente²⁷. Henri III autorise le corps de ville d'Angoulême à affecter le produit d'une partie des tailles de l'Angoumois au rétablissement de la navigation. En 1583, le roi proclame un édit sur les Eaux-et-Forêts où transparaît l'urgence de rétablir la navigation fluviale, la circulation sur les chemins et la sécurité des forêts par suite de la guerre civile²⁸. Pourtant, en 1590, les gentilshommes de Saintonge et d'Angoumois considèrent la navigation sur la Charente comme ruinée²⁹. La navigation fluviale sur la Charente sous Henri IV et Louis XIII a été très peu étudiée, se limitant à l'hypothèse d'une restauration et d'une reprise soutenue, notamment par le commerce des vins et des eaux-de-vie, indexée à la santé commerciale rochelaise³⁰. Cependant, à l'image du canal de Briare, entre Seine et Loire, mis en chantier en 1604 et achevé en 1642, l'attention de la monarchie se porte sur des aménagements hydrauliques d'ampleur dans la continuité d'une œuvre renaissante interrompue manifestant de fait une dynamique de reconstruction du pouvoir royal par la figure d'un roi bâtisseur de canaux et conquérant des zones marécageuses³¹.

2. L'échec d'un premier dessein concessionnaire de Louis XIII à la Réformation des Eaux-et-Forêts : les La Rochefoucauld et la Charente (1637-1673)

Passé le temps des rois Valois de la branche d'Orléans qui avaient œuvré aux privilèges urbains et commerciaux de la navigation sur la Charente, l'année 1637 marque le début de l'intérêt monarchique des Bourbons pour le fleuve dont on peut restituer la chronologie à partir d'extraits d'arrêts du Conseil du Roi de Louis XIII et Louis XIV et en s'appuyant sur des mémoires postérieurs. Celui de 1717 par lequel le Duc de La Rochefoucauld justifie auprès du régent sa volonté d'assurer, à la suite de l'entrepreneur Guillory, la modernisation de la navigation fluviale après la mort de Louis XIV, argumentant de la forte discontinuité des travaux d'un projet ancien, jugé essentiel à la Marine. Le 15 octobre 1637, un arrêt du Conseil

²⁷ JOUANNET Gérard (dir.), *op. cit.*, chapitre 3.

²⁸ « Aussi pour le peu de soin que nos sujets habitants des villages et plats pays ont eu à l'occasion des guerres, qui à notre très grand regret ont duré par l'espace de vingt ans en notre royaume », BNF, Droit, économie, politique, F-46874 (9), Édit du roy contenant règlement sur le fait des eaux & forests, chemins publics, entretenement des rivières, turcies & levées [...], Rouen, s.n., 1583, p. 12.

²⁹ BOISSONNADE Prosper, *op. cit.*, p. 112.

³⁰ *Ibid.*

³¹ MORERA Raphaël, « La politique hydraulique des rois de France au XVII^e siècle. Des constructions d'emblèmes », *Hypothèses*, 8, 2005, p. 49-60.

du Roi commissionne ainsi l'intendant des provinces de Poitou, Aunis, Saintonge, Angoumois François de Ville-Montée, et deux trésoriers de France de la généralité de Limoges pour effectuer une visite de la rivière de Charente pour « informer de la commodité ou incommodité que pourrait recevoir le public en rendant la rivière de Charente navigable depuis la ville d'Angoulême jusqu'au bourg de Montignac »³². Du 21 au 24 novembre 1637, le procès-verbal de visitation fluviale de ce secteur est dressé par trois commissaires, accompagné d'un état des ouvrages à réaliser estimé à 24 650 livres et d'un mémoire informant de la commodité et incommodité de la navigation³³. Il faut attendre 1642 pour que soit contractualisée la réalisation des travaux. Pourquoi donc la navigation fluviale sur la Charente intéresse-t-elle le gouvernement royal à la fin des années 1630 ? Quatre facteurs explicatifs peuvent entrer en jeu pour décrire combien la navigation sur la haute vallée de la Charente devient une préoccupation dans le contexte d'une littoralisation des intérêts monarchiques depuis les années 1620. Le premier est d'ordre géostratégique : l'affirmation de Brouage comme port de guerre durant les Guerres de Religion³⁴, car les sièges de Saint-Jean-d'Angély (1621) et La Rochelle (1628) lèvent un verrou territorial permettant à la monarchie de Louis XIII de percevoir différemment le Centre-Ouest atlantique et de s'y reprojeter après avoir contenu la puissance navale huguenote³⁵. L'arrière-pays fluvial de la Charente présenterait-il un intérêt pour le « Grand dessein » maritime d'un Richelieu qui peut s'apparenter à un expert territorial du Centre-Ouest ? Le second facteur procède de la politique d'aménagement hydraulique impulsée par Henri IV à la suite de l'édit pour l'assèchement des marais de 1599³⁶. L'intérêt pour la haute vallée de la Charente s'inscrit dans une double continuité géographique. La première du littoral et de la basse vallée vers la haute vallée, se manifeste dès la commission royale de 1625 sur les marais du Poitou et de Saintonge, par des travaux d'assèchement qui touchent la Petite Flandre, les îles et côtes de Saintonge. La seconde du nord aunisien et poitevin au sud angoumois, se traduit par la diffusion de l'aire de restauration de navigation ou de canalisation des cours d'eau (le Clain, la Vienne, la Sèvre, la Vendée). Ainsi, au sein de la grande intendance de Poitou,

³² AN, F14 1189-B, Arrêt du Conseil du Roi portant nomination de l'intendant de Ville-Montée pour effectuer une visite de la rivière de Charente, 15 octobre 1637 ; ADC, 1C 86, Copie manuscrite d'une ordonnance royale investissant le duc de La Rochefoucauld des prérogatives et bénéfices des arrêts relatifs à la navigation sur la Charente entre Angoulême et Montignac, 1717.

³³ AN, F14 1189-B, Procès-verbal des commissaires députés pour la visite fluviale de la rivière de Charente, 21 novembre 1637 ; procès-verbal des experts contenant l'évaluation des ouvrages à 24 600 livres depuis Angoulême jusqu'au pont de Montignac, 23 novembre 1637 ; information de la commodité ou incommodité de la dite navigation, 24 novembre 1637.

³⁴ SAUZEAU Thierry, *Petite histoire de Brouage*, La Crèche, Geste, 2008.

³⁵ JAMES Alan, *Navy and government in early modern France, 1572-1661*, The Royal Historical Society, The Boydell Press, Woodbridge, 2004, p. 11.

³⁶ MORERA Raphaël, *L'assèchement des marais en France au XVII^e siècle*, Rennes, PUR, 2011.

Saintonge, Aunis, Angoumois, l'intérêt pour le fleuve Charente dans sa haute vallée intervient plus tardivement et peut manifester le souci d'une action fluviale monarchique globale ou l'attention portée par la Couronne à des revendications locales en matière de navigation. Le troisième facteur explicatif est d'ordre expérimental. Le succès de l'expérience de la concession accordée à la compagnie Bernard pour creuser le Clain et ponctuer son cours de 13 écluses à sas pour porter des bateaux de 15 à 20 tonneaux³⁷ a pu motiver l'extension de l'entreprise sur d'autres cours d'eau. Enfin, le quatrième facteur est relatif au port de La Rochelle et ses liens avec la Nouvelle-France : ce projet d'extension n'est-il pas influencé par la recherche d'un arrière-pays de ravitaillement pour les cargaisons des armements rochelais destinés aux pionniers ? Surtout, l'initiative d'étendre la navigation est portée par le duc de La Rochefoucauld, soucieux de valoriser sa terre de Montignac qui constituerait une seconde tête de navigation propre à débiter les bois de ses propriétés. L'intérêt pour la navigation fluviale sur la Charente en 1637 ne s'explique pas uniquement par l'évidence de la reprise du trafic commercial portuaire de La Rochelle ou Tonnay-Charente, mais également par l'insertion de la vallée de la Charente dans un horizon régional reconquis où la présence royale cherche les modalités de sa réaffirmation, en rejoignant des perspectives de développement territorial portée par les Grands de province. Si l'année 1637 marque le temps de la prospection, l'année 1642 est celle des transactions.

Le 3 avril 1642, un arrêt du Conseil du Roi autorise Pierre Guillory à effectuer les ouvrages pour étendre la navigation d'Angoulême à Montignac³⁸ (voir annexe 7E). Ce dernier avancerait la somme de 24 650 livres pour le compte du duc. Le financement de l'extension pourrait reposer sur une imposition des paroisses des élections riveraines du fleuve et de son affluent, la Boutonne (Angoulême, Cognac, Saint-Jean-d'Angély). En échange de son avance, Guillory récupérerait le montant de son avance par le prélèvement d'un droit de péage sur les marchandises et denrées voiturées sur le secteur fluvial³⁹ qui lui serait remis en un versement une fois la réception des ouvrages réalisée par l'intendant⁴⁰. Le 8 juillet suivant, les propriétaires de moulins, écluses et anguillards dont les équipements sont situés sur le cours du fleuve effectuent auprès de commissaires royaux une déclaration en vue d'un dédommagement⁴¹. Le

³⁷ BOISSONNADE Prosper, *op. cit.*, p. 113.

³⁸ AN, F14 1189-B, Arrêt du Conseil du Roi précisant les modalités de l'engagement de Pierre Guillory en charge de l'extension de la navigation sur la Charente entre Angoulême et Montignac, 3 avril 1642.

³⁹ ADC, 1C 86, Copie manuscrite d'une ordonnance royale investissant le duc de La Rochefoucauld des prérogatives et bénéfices des arrêts relatifs à la navigation sur la Charente entre Angoulême et Montignac, 1717.

⁴⁰ ADC, 1C 89, Mémoire pour le duc de La Rochefoucauld contre Monsieur l'Evêque d'Angoulême en sa qualité de seigneur de Vars et de Marsac..., [1720], f°3r.

⁴¹ AN, F14 1189-B, Procès-verbal portant déclaration des équipements des propriétaires riverains de la Charente aux fins de dédommagements, 8 juillet 1642.

30 juillet, devant le sénéchal de Montignac Jean Piedmant, commissionné par l'intendant, des travaux sont adjugés au rabais à Abraham Landreau sur le secteur entre le pont de L'Houmeau et celui de Montignac sur les moulins afin de concilier leur fonctionnement avec la navigation à établir⁴². Le 6 août, le duc de La Rochefoucauld passe un marché de 3 200 livres avec les marchands Landreau et Jean Gibert, associés, pour la construction de quatre écluses à bateaux à Chalonne, Balzac, Vindelle et Cez moyennant la fourniture par le duc de 200 pieds de chênes de sa forêt de Boixe en Angoumois et de toute la pierre de taille des fossés de Montignac⁴³. Les associés reçoivent 1 000 livres moyennant une quittance. En 1651, le Conseil du Roi rend un arrêt à la requête du Duc de La Rochefoucauld, en faveur de son entrepreneur, Guillory, qui l'autorise à « prendre des terres voisines de la dite rivière tant qu'il en aura besoin pour la faire passer et prendre cours »⁴⁴. En effet, l'encombrement du lit fluvial par des rochers l'invitait à recourir à des canaux secondaires environnants. La réaffirmation du droit du roi illustre une opposition des riverains à la canalisation de l'amont fluvial d'Angoulême par Guillory : « Sa Majesté enjoint aux propriétaires de la souffrir, comme aussi tout passagers d'eaux, canaux, fossés, tranchées, digues, chaussées et autres ouvrages nécessaires ». En tout état de cause, entre 1651, année de l'arrêt pré-cité mais aussi du siège de la Fronde à Cognac et le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, le projet d'extension de la navigation sur la Charente est à l'arrêt. Ce que confirme un petit mémoire d'après 1723 relatant un historique du projet depuis 1637 :

« Monsieur le duc de La Rochefoucauld, fit commencer les ouvrages que les circonstances des temps empêchèrent de pousser à leur perfection en sorte que la dépense faite à cette occasion [...] lui est tombée en pure perte et que cette partie de la rivière de Charente [...] est demeurée non navigable »⁴⁵.

Par la suite, l'intérêt monarchique est centré sur la fluidité du trafic entre l'arrière-pays fluvial et le nouvel arsenal de Rochefort qu'il faut approvisionner en produits d'artillerie. Suite à l'arrêt du conseil du roi du 30 août 1662 commissionnant l'intendant de la généralité de Bordeaux à l'inspection de la vallée de la Charente, le 30 juin 1663, Charles Lejay dresse un procès-verbal de visitation fluviale et ordonne la démolition de divers obstacles : palissades,

⁴² AN, F14 1189-B, Adjudication au rabais des empalements et autres ouvrages à faire aux moulins construits sur la rivière de Charente entre le pont de l'Houmeau et le pont de Montignac, 30 juillet 1642.

⁴³ ADC, 1C 89, Mémoire pour le duc de La Rochefoucauld contre Monsieur l'Evêque d'Angoulême en sa qualité de seigneur de Vars et de Marsac..., [1720], f°3v.

⁴⁴ ADC, 1C 86, Copie manuscrite d'une ordonnance royale investissant le duc de La Rochefoucauld des prérogatives et bénéfices des arrêts relatifs à la navigation sur la Charente entre Angoulême et Montignac, 1717.

⁴⁵ ADC, 1C 90, Intendance de Limoges, Mémoire sur le projet de navigation de la Charente, vers 1723, pièce n°15, f°1r.

pas, fossés, écluses et furnes⁴⁶, « ruinant le commerce ordinaire de la Charente »⁴⁷ et réquisitionne par les syndics et les collecteurs le 2 août suivant par ordonnance « hommes avec pelles, piques et autres instruments nécessaires pour travailler à la démolition »⁴⁸ en vertu d'une lettre de cachet du roi du 29 juillet. Le 8 novembre 1673, Louis de Froidour inspecte le fleuve Charente dans le cadre de la Réformation des Eaux-et-Forêts consécutive à l'édit de 1669⁴⁹. L'extension de la navigation fluviale sur la Charente en amont d'Angoulême reste alors à l'état de projet jusqu'aux débuts de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, où il prend une nouvelle actualité que le contexte de guerre maritime justifie pleinement.

3. Les géographies utopiques d'un arrière-pays d'Angoumois durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1696).

Durant ce conflit, deux initiatives semblent avoir été impulsées pour étendre la navigation dans l'arrière-pays d'Angoumois sur un horizon géographique fluvial plus éloigné en amont. Si leur réalisation demeure caduque au début du XVIII^e siècle avec la reprise du projet entre 1715 et 1720, la documentation produite dans le cadre de la prospective manifeste une ambition d'aménagement étroitement liée à des besoins croissants et pressants pour l'arsenal de Rochefort en temps de guerre et donne une consistance à la définition d'un arrière-pays projeté ou de projection à créer⁵⁰ qui s'ancre dans la durée. Ce secteur fluvial en amont d'Angoulême est d'une part, celui d'un flottage effectif des bois (de construction et de chauffage) depuis le nord de l'Angoumois ou depuis le Limousin que la monarchie entend canaliser et d'autre part, une voie de communication projetée pour capter des blés du Poitou dans le contexte des fragilités céréalières qui exposent la population de l'arrière-pays aux risques de disettes à la fin du XVII^e siècle.

En 1689, un projet de traité intitulé « Articles et conditions sous lesquelles le sieur Richer et ses associés sont convenus de rendre la rivière de Charente navigable depuis Angoulême jusqu'à sa source » est lié à deux cartes⁵¹ : une carte anonyme représentant les moulins et anguillards de la Charente entre Verteuil et Angoulême ainsi qu'une « Carte du cours

⁴⁶ Furne : engin de pêche.

⁴⁷ ADC, 140B 12, Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Ordonnance de Lejay en conséquence de l'Arrêt du Conseil du Roi du 30 août 1662, 30 juin 1663.

⁴⁸ *Ibid.*, Ordonnance de Lejay en conséquence de l'arrêt du 30 août 1662, 2 août 1663.

⁴⁹ Cf. Partie 1, Chapitre 2, I, 3.

⁵⁰ LE MAO Caroline, « French arsenals and their hinterland at the beginning of the War of the League of Augsburg (1688-1690) », PAULY Michel, SCHEUTZ Martin, *Cities and their spaces : concepts and their use in Europe*, Cologne-Weimar-Vienna, Böhlau, 2014, p. 123-142.

⁵¹ SHDV, GR 1 VE 47, Dépôt Général des Fortifications, Navigation, Charente, 1689.

de la Charente depuis Verteuil jusqu'à son embouchure dans la mer » (voir annexe 8A, B et C). Ce projet ne sera pas réalisé. L'article premier indique l'enregistrement d'un édit en faveur de l'entrepreneur Richer qui n'a pas été proclamé par la suite. Le projet contient 13 articles : sept relatifs aux modalités de l'entreprise de canalisation, quatre associés aux privilèges dont jouirait l'entrepreneur et deux relatifs à une obligation de fourniture et au rôle des intendants dans les différends qui pourraient survenir. Le sieur Richer se serait ainsi engagé à étendre la navigation de la Charente entre Angoulême et sa source d'ici 1691 avec la possibilité de « rendre la Vienne navigable, si bon lui semble depuis Confolens en remontant jusqu'à Limoges ». Par l'article 3, il était autorisé à capter les eaux des bras et affluents pour enrichir le cours principal du fleuve. L'article 4 rendait possible la démolition des moulins et anguillards des rivières moyennant un dédommagement des riverains sauf pour ceux dont les équipements seraient conservés qui contribueraient alors au dédommagement. Richer devait également établir une servitude de marchepied de trois toises sur les berges pour le halage des bateaux par la taille des haies, la coupe des arbres ou la destruction des bâtiments gênant le passage. Il pouvait également rehausser des ponts, combler pas et fossés buvant l'eau de la rivière. Deux monopoles lui étaient reconnus en échange : le premier sur la perception des droits de la circulation des marchandises (péages, passages, traites foraines...), le second sur la navigation :

« 11. Que pendant quinze années consécutives à commencer du 1^{er} janvier 1692, il sera permis au dit entrepreneur de naviguer seul sur la partie des dites rivières qu'il aurait rendu navigable et qu'il sera défendu à tous d'y naviguer pendant ce temps. Que Sa Majesté même ne se servira durant ces 15 années de la dite navigation que par les voituriers préposés par le dit entrepreneur. »

Outre la canalisation du fleuve en amont d'Angoulême, d'après l'article 13, Richer devait fournir pendant 3 ans à partir du 1^{er} janvier 1691 « tous les bois propres pour les constructions et radoubes des vaisseaux de Sa Majesté à Rochefort », avec la possibilité de réitérer la fourniture sur la même durée, jusqu'en 1697. La dernière obligation qui lui incombait était le paiement de 20 000 livres tournois pour l'hôpital des matelots estropiés et invalides. Richer est un entrepreneur connu de ce type d'aménagement : l'intendant Bégon rappelle dans le *Mémoire de la Généralité de La Rochelle* de 1697 qu'en 1688, il a obtenu une concession pour édifier un canal faisant communiquer la Seudre à Brouage puis à la Charente⁵². Ce projet fut arrêté net en raison de la guerre et de la nécessité de mobiliser les ouvriers sur les

⁵² BNF, Ms. Fr., 8148, Mémoire sur la généralité de La Rochelle dressé par M. Bégon en 1698, f°3r.

fortifications des places de l'estuaire. En 1689, en temps de guerre, la perspective d'une extension de la navigation sur la Charente dans l'arrière-pays d'Angoumois constituait-elle une valeur d'investissement plus sûre pour Richer loin de la côte exposée à la guerre maritime ? Il est permis de le croire au regard du projet de traité et des cartes recensant les équipements fluviaux. Mais encore fallait-il composer avec les riverains du fleuve.

Le 8 septembre 1689, à la requête de François VII de La Rochefoucauld, un procès-verbal est produit sur ordre de la Cour car le duc craint que l'entreprise d'aménagements d'écluses envisagés sur le cours de la Charente ne « ruinerait entièrement et ses moulins de Verteuil, et ses moulins et jets d'eau du château de Vaugué »⁵³, propriétés ducales riveraines du fleuve. Le sieur Buisson représente le duc tandis que le sieur Anoy représente un entrepreneur dénommé Bigeon, certainement associé à Richer. Ce procès-verbal présente un triple intérêt quoiqu'il ne soit hélas pas possible de le confronter avec le traité original dont se prévalent Bigeon et Anoy pour la réalisation de leurs travaux. Tout d'abord, il atteste de l'application du régime concessionnaire dans l'extension de la navigation sur la Charente, solution privilégiée, expérimentée et usitée par Colbert sous Louis XIV, incarnée ici par la concession projetée en faveur de Richer, ainsi que des modalités d'adaptation pour en réaliser les objectifs. Ici, le sieur Bigeon est donc concessionnaire du roi. Il est fort probable qu'il agisse dans le cadre de la concession Richer dont il est un des associés pour la haute vallée de la Charente. Le dénommé Anoy, « caution du sieur Bigeon dans la dite entreprise »⁵⁴, le représente certes mais semble aussi être un entrepreneur délégué à la réalisation de travaux en amont d'Angoulême, en vertu d'un accord entre les deux hommes. Cela transparaît dans le désaccord que révèle la fin du procès-verbal : Bigeon agirait en vertu d'un traité autorisant la conciliation des usages fluviaux par l'aménagement d'écluses à sas tout en conservant les moulins du duc, ce que laisse penser les articles du projet de Richer, tandis que Anoy se prévaut d'un traité l'autorisant à détruire ces moulins, passé entre Bigeon et lui-même. Le champ géographique du projet est par ailleurs plus large que le territoire de Guillory en 1642 : le procès-verbal mentionne un secteur d'Angoulême au Pont-Sigoulant, aux confins de l'Angoumois, aux portes du Limousin. Ce choix est justifié par trois perspectives : convoyer directement vers Rochefort les bois du Limousin, acheminer les sels de Saintonge vers les provinces de l'intérieur et envisager la construction d'un canal reliant la Charente à la Vienne. Bigeon semble avoir projeté au Pont-Sigoulant la construction d'un « magasin général tant des bois pour descendre à Rochefort que

⁵³ SHDV, GR 1 VE 47, Dépôt Général des Fortifications, Navigation, Charente, Procès-verbal de visite des moulins de Verteuil et des fontaines de Vaugué par le sieur Buysson, 1689, f°1r.

⁵⁴ *Ibid.*

de sels pour distribuer dans le Limousin et ailleurs »⁵⁵. Cette évolutivité du secteur géographique illustre la captation de l'intérêt privé par la monarchie : si Pierre Guillory ne pouvait investir qu'entre Angoulême et Montignac, c'est qu'il le pouvait financièrement tout en satisfaisant la recherche d'un pôle portuaire en amont d'Angoulême par les La Rochefoucauld. Bigeon semble avoir en revanche une capacité d'investissement plus grande qui rejoint les perspectives géographiques d'approvisionnement ou de diffusion des ressources montantes ou descendantes d'une monarchie préoccupée par ses voies d'eau, *a fortiori* en temps de guerre. Il a pu faire valoir son argumentaire à Richer dans le cadre de la grande concession dont il est chargé. Par ailleurs, le cautionnaire de Bigeon laisse penser à un partage ou une association d'intérêts. Enfin, ce procès-verbal est révélateur des conflits d'usages qui opposaient les entrepreneurs avec les riverains, à plus forte raison lorsque ceux-ci étaient des Grands de la Cour pouvant mobiliser l'aval d'une requête royale dans la défense de leurs intérêts résidentiels. Les châteaux de Verteuil et Vaugay dominant en effet les bords de la Charente. D'après le duc, la perspective de la construction d'écluses à double portes met en concurrence des usages fluviaux : à Verteuil, les canaux de deux moulins (l'un à farine, l'autre à foulons) seraient moins alimentés en eaux par la construction de deux écluses à sas. En amont, en contrebas du château de Vaugay, la construction d'une troisième écluse menacerait l'alimentation d'un canal terminé par « une grande roue qui a 55 pieds de diamètre qui fait monter l'eau à pareille hauteur et est ensuite distribuée à plusieurs fontaines qui s'élèvent jusqu'à trente pieds de hauteurs dans les [...] jardins ». L'argumentaire du délégué de Bigeon pour désamorcer l'opposition de La Rochefoucauld repose sur une description pédagogique et légendée de l'innovation de l'écluse à sas⁵⁶ qui permettrait de concilier les usages fluviaux de navigation et de production : par l'isolement de la gabare dans un sas fermé par deux portes, l'une en amont l'autre en aval, il n'y a pas de perte d'eau constante durant le passage d'un bateau montant ou descendant comme le suppose les pertuis à coulombe que l'on trouve sur les pas de navigation de la basse vallée. À cette opposition de rives s'ajoute une opposition de projection des acteurs sur le fleuve. En effet, le délégué de Bigeon affirme, sans pouvoir le prouver par la démonstration de son traité, devoir détruire l'ensemble des moulins en amont d'Angoulême pour réaliser la canalisation de la Charente. Il ne souhaite guère s'acquitter de 20 000 livres pour conserver les moulins du duc. Dès lors, il craint que les officiers du duc ne retardent les voitures de travaux pour la construction des écluses le moment venu. La mention

⁵⁵ *Ibid.*, f°2v.

⁵⁶ Le procès-verbal est ponctué de lettres capitales renvoyant à un plan qui devait accompagner le document. Ce plan est peut-être conservé dans les archives du duché de La Rochefoucauld.

dans le procès-verbal de l'inutilité de l'établissement d'un port à Verteuil sur les terres ducales au profit du magasin général du Pont-Sigoulant sous-entend éventuellement que les La Rochefoucauld entendaient faire rayonner leur seigneurie de Haute Charente par l'adjonction d'une fonction portuaire essentielle, comme il l'avait contractualisé en aval en 1642 avec Pierre Guillory dans le cas de Montignac.

L'année 1696 est celle d'une réactualisation du projet de l'extension de la navigation sur la Charente en amont d'Angoulême documenté par un mémoire de l'ingénieur du roi François Ferry daté du 6 juillet, dont on conserve deux copies⁵⁷. Ce mémoire s'inscrit dans une sorte de réhabilitation de la situation de Rochefort : d'après Ferry, en approfondissant l'intégration de la vallée de la Charente, il devient possible de penser durablement l'activité de l'arsenal de Rochefort :

« Le principal bonheur de la situation de Rochefort consiste en ce qu'il est bâti au bas et près de l'embouchure d'une rivière navigable qui est la Charente, laquelle descend d'un pays fertile qui fournit presque tout ce qui est nécessaire aux armements et à la subsistance des armées navales, et comme les autres grands ports et arsenaux du royaume n'ont rien de pareil, on a eu un tel respect pour cet ouvrage que l'on s'en sert pour le faire contrebalancer presque seul ; les défauts que l'on reproche à cette situation, cette navigation cependant ne commence qu'à Angoulême qui est 20 ou 25 lieues au-dessus de Rochefort, et à la vérité il n'en était pas besoin davantage lors de l'établissement de ce port, que l'on ne pensait pas alors se porter à la grandeur à laquelle il est parvenu. »⁵⁸

Directeur des fortifications pour la façade atlantique de l'Adour à la Loire, il assure la direction des travaux des 18 chantiers de Vauban dans l'estuaire de la Charente. La rédaction du « Mémoire touchant à la navigation de la rivière de la Charente au-dessus d'Angoulême » est consécutive à un ordre de la Cour, certainement médiatisé par Michel Bégon, intendant de la Marine à Rochefort et de la généralité de La Rochelle. Ferry précise à la fin de son écrit : « il faut détailler à présent les ouvrages à faire et estimer à quoi se montera cette entreprise, sur quoi l'on pourra écouter les propositions que les entrepreneurs feront pour son exécution ». L'absence d'archives relatives à l'adjudication des travaux manifeste l'échec du projet à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. La réactualisation du projet s'explique en particulier par

⁵⁷ ADC, 1 C 89, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Mémoire touchant la navigation de la rivière de la Charente au-dessus d'Angoulême, par Ferry, 6 juillet 1696 ; F 14 1189 / 1, Travaux publics, Navigation de la Charente, Mémoire touchant la navigation de la rivière de la Charente au-dessus d'Angoulême, par Ferry, 6 juillet 1696.

⁵⁸ ADC, 1 C 89, *Ibid.*

une double volonté liée à l’approvisionnement en bois de l’arsenal. D’une part, la poursuite d’une fourniture régulière des grandes pièces de bois d’arrière-pays, d’autre part la nécessité de sécuriser et préserver les équipements du couloir fluvial pour une fourniture sûre et pérenne :

« Il y a cinq ou six ans que des marchands ouvrirent des passages tels que dans les digues pour y passer les trains et grandes pièces qu’ils conduisent à Rochefort, et les ont laissés en désordres. Ces passages ont donné occasion de penser d’y conduire des bateaux et aux propositions qu’on fait aujourd’hui, mais comme en cas qu’on exécute ce dessein, il faut y travailler solidement, le principal article sur lequel il faudra insister dans le traité, c’est d’obliger les entrepreneurs de rendre les ouvrages qui seront entrepris pour cette navigation, en aussi bon état au bout de leur bail qu’au commencement fût-il de 15 ou de 20 ans comme ils le proposent. »⁵⁹

À travers l’argumentaire de Ferry transparaissent les critères du cahier des charges transmis par la Couronne sur lequel se greffent les analyses de l’ingénieur du roi qui a visité le secteur fluvial. Tout d’abord, l’extension de l’avant-pays de Rochefort à Brest suppose celle de l’arrière-pays d’approvisionnement de l’arsenal : « à présent que ce port sert [...] comme d’arsenal aux autres arsenaux du Ponant, on a besoin de tout pour l’entretien, et ainsi on peut trop rechercher les moyens d’étendre les rameaux de cette navigation avant dans les terres et de la reprendre plus haut qu’il est possible »⁶⁰. De plus, l’extension doit répondre à l’exigence d’une fourniture en bois plus importante que l’Angoumois, qualifié de « nouveau magasin de bois », serait en mesure de satisfaire : « tout le pays qui est au-dessus d’Angoulême en vers la source de cette rivière est plein de forêts qui n’ont encore que peu ou point été entamées pour construction des vaisseaux »⁶¹. Cette entreprise d’extension doit enfin être réalisée à moindre coût : « c’est qu’il sera aisé de remédier à cet inconvénient par des voies plus faciles avec moins de dépenses et de frais »⁶². Le mémoire de François Ferry, comme les articles du traité projeté avec Richer, décrit la récurrence de l’Angoumois et son prolongement limousin, dans la pensée d’une connexion atlantique de l’arrière-pays. Ferry déploie une rhétorique classique sur la voie d’eau dans la seconde moitié du XVII^e siècle opposant la *res publica* fluviale du souverain et les bienfaits dispensés par une politique de canalisation à la permissivité des riverains seigneuriaux qualifiés de « petits souverains en leur terre »⁶³ propriétaires de moulins et

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ *Ibid.*

⁶² *Ibid.*

⁶³ *Ibid.*

pêcheries entravant le commerce général de la province d'Angoumois. L'enjeu argumentatif réside alors dans la construction d'une représentation – rhétoriquement éphémère – d'un souverain restaurateur de la nature considérée comme première d'un fleuve, circuler :

« si l'on pouvait remettre les choses à leur état de pure nature en démolissant tous les moulins, enlevant toutes les digues, réunissant les bras séparés, et creusant les graviers que les chutes des moulins ont causé, il n'y faudrait pas faire autre chose, mais outre que ces dédommagements seraient considérables, que ce travail serait grand, qu'on priverait le public de l'utilité qu'il en tire et que ce serait un bouleversement universel, c'est qu'il sera aisé de remédier à cet inconvénient par des voies plus faciles avec moins de dépenses et de frais »⁶⁴.

En raison de contraintes financières d'une part, et pour concilier les usages fluviaux d'autre part, l'ingénieur du roi décrit un aménagement du fleuve en amont d'Angoulême selon trois axes. Sur le plan technique, l'extension de la navigation en amont reposerait sur la percée des digues précédant les chaussées des moulins afin que les bateaux franchissent les « ressauts » en douceur par un passage long de 12 pieds. Ferry a recensé une trentaine de ressauts de 1 à 3 pieds de hauteur. Pour cela, la percée du passage dans la digue dont la taille varie de 50 à 100 toises d'après l'ingénieur devrait se faire au début de la digue délimitant le canal de la chaussée des moulins car les eaux y sont moins rapides. Sur les 30 passages à percer, 26 à 27 seraient ouverts en continu tandis que 3 à 4 seraient fermés au moyen d'une coulombe⁶⁵. La seconde solution consisterait à recourir à des bras secondaires du fleuve dans un secteur d'amont particulièrement anastomosé. Pour pouvoir réaliser ces aménagements, il faut lisser l'aspect du cours fluvial et du paysage des berges : Ferry, s'appuyant sur les Ordonnances des Eaux-et-Forêts de 1669, insiste sur la nécessité de nettoyer le lit de la rivière en creusant les gravières situées en aval des moulins, en retirant la végétation envahissante, les souches et les troncs d'arbres obstruant les rives et en coupant les saules, peupliers, chênes et autres espèces nuisibles au tirage des bateaux montant. Sur le plan des usages fluviaux, le mémoire de Ferry oriente l'équilibre des activités fluviales sur la navigation et l'activité des moulins aux dépens des pêcheries, indice des priorités en cette fin de siècle que sont l'approvisionnement stratégique en temps de guerre et l'alimentation d'un peuple en disette. Les anguillards, que Ferry suggère de faire détruire sans exception, exprimeraient une forme de privilège nuisible à l'intérêt du public « puisqu'on n'y pêche que des anguilles dont on peut se passer plutôt que de

⁶⁴ *Ibid.*

⁶⁵ Coulombe : grande planche de bois amovible fermant et ouvrant un pas de navigation sur le cours du fleuve.

farine ». De même pour les traverses de pêches « construites avec des piques ou petits pilots entrelacés de fascines » qui forment des atterrissements jugés inutiles. Sur le plan nautique, l'ingénieur du roi précise les contours d'une possible flottille d'amont qui pourrait naviguer jusqu'à l'estuaire. Les caractéristiques nautiques de ces petits bâtiments illustrent la conciliation des usages fluviaux. Avec 60 pieds de longueur sur 10 de largeur jaugeant une trentaine de tonneaux pour 9 pieds de tirant d'eau chargé, ces petites embarcations doivent franchir de petits passages (de 12 pieds) afin de garantir l'activité des moulins par une perte réduite des eaux fluviales par le passage tout en assurant le transit des marchandises d'arrière-pays. Ferry, ingénieur des projets fluviaux en Saintonge et en Angoumois, a donc contribué à la réflexion, comme Richer, à la perception des potentialités territoriales qui devaient lier l'Angoumois et l'Océan, mais le contexte financier d'une couronne en guerre, le repli stratégique sur les fortifications estuariennes de la Charente, et la récurrence d'oppositions seigneuriales riveraines forment autant de causes justifiant ce nouvel échec du projet d'extension de la navigation fluviale en amont d'Angoulême.

Entre 1637 et 1696, le fleuve Charente passe d'une dynastie à l'autre. À la navigation rétablie et privilégiée par des Valois attachés au duché d'Angoumois après la guerre de Cent-Ans, succède l'insertion du fleuve dans l'horizon des rois Bourbons. De l'essai d'extension mené par Guillory et le duc de La Rochefoucauld en 1637 aux vaines expériences du colbertisme fluvial au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la recherche d'un allongement du secteur navigable de la Charente en amont d'Angoulême manifeste le crédit récurrent d'une hypothèse territoriale voulue et argumentée, d'initiatives lancées en lien étroit avec l'évolution du rôle et de la place de Rochefort dans la marine du Ponant. Si les projets ont échoué, ils n'en reflètent pas moins des projections maritimes différenciées : pour le Roi et sa Marine, la recherche d'une sécurité de ressources, pour les entrepreneurs, la perspective d'une rentabilité assurée assise sur une rente de circulations des ressources pour le Roi, pour les riverains une mer lointaine dont les retombées s'immiscent dans le paysage et l'habitat au point d'établir des conflits d'usage dont la défense joue également un rôle dans les sursauts du projet.

II. LA PROGRESSION DE L'IDÉE MARITIME DANS L'ARRIÈRE-PAYS D'ANGOUMOIS : ORDONNER LES PRIORITÉS DE LA NAVIGATION FLUVIALE DANS LES PROJETS SUR LA CHARENTE (1715-1743).

Entre la fin du règne de Louis XIV et le début de la Guerre de Sept Ans, l'approche de la navigation fluviale sur la Charente s'articule autour de trois principales priorités : la redéfinition du projet d'extension de la navigation en amont d'Angoulême, la réforme des péages fluviaux de la confluence de la Boutonne à la tête de navigation fluviale et l'identification des obstacles récurrents à la « fluidité » du trafic vers les ports de l'estuaire. Ces trois orientations s'inscrivent dans le double contexte d'une paix maritime de 30 ans⁶⁶ où les projets s'insèrent dans une réflexion sur la place et le rôle de la Marine en temps de paix et celui d'une attention croissante portée aux voies de communications et à la recherche d'une intensification des circulations, notamment celle des grains. Dès lors l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois se trouve dans l'antichambre des problématiques de l'administration de la Marine.

1. Le prince et l'évêque : deux regards sur l'extension de la navigation dans l'arrière-pays d'Angoumois (1715-1720).

Dans un très court Mémoire sur le projet de navigation de la Charente rédigé en 1742 justifiant une nouvelle entreprise des La Rochefoucauld il est précisé que « depuis ce temps [1696], cette idée de navigation a été négligée jusqu'en 1715 »⁶⁷. Le duc Alexandre de La Rochefoucauld souhaitait « ne pas perdre entièrement le fruit de la dépense faite par son bisaïeul » François VI. S'appuyant sur les mémoires de deux ingénieurs du roi, Ferry (1696) et Lefebvre (1720), et motivé par une volonté d'accélérer l'exécution des ouvrages en obtenant la signature d'un arrêt que la mort du Régent avait empêché, il voulait éviter des discussions de longue durée par l'opposition des intérêts particuliers pour mener à bien un projet d'extension, plus modeste qu'en 1696 puisqu'il s'agissait de rendre la Charente navigable jusqu'à La Terne, en aval de Mansle.

Le 17 août 1716, l'évêque d'Angoulême Cyprien Gabriel Bénard de Rezay faisait appel au sergent royal du présidial d'Angoumois pour lui faire part de sa surprise :

« Plusieurs paysans et travailleurs en grosse troupe, conduits par l'agent d'affaires de Monsieur le duc de La Rochefoucauld et par le fils de son juge de Montignac [...] étaient [...] venus inopinément près les ponts de Vars, sous les fenêtres du château, et dans l'étendue de la seigneurie creuser pendant trois jours le lit de la

⁶⁶ ACERRA Martine, MEYER Jean, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994, Chapitre V, p. 79-93.

⁶⁷ ADC, 1C 90, pièce n°15, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Mémoire, vers 1720, f° 1v.

rivière dont la propriété appartient au seigneur évêque et couper le coin d'une île appartenante à un gentilhomme qui incommodait le passage »⁶⁸.

Le temps de la Régence de Philippe d'Orléans a en effet été l'occasion de réitérer le projet d'extension de la navigation sur la Charente, réactivée dès 1716. Les modalités et l'argumentaire qui transparaissent dans un conflit opposant le duc et l'évêque d'Angoulême en raison de propriétés riveraines entre 1716 et 1720, font clairement apparaître au-delà des conflits d'usage, un approfondissement de la perception d'un intérêt portuaire pour les terres intérieures d'Angoumois qui ne résume plus uniquement à la fourniture de l'arsenal de Rochefort.

Tout d'abord en 1720, le projet d'extension atteint un état d'avancement inédit. Le mémoire précité décrit l'historique. Sous l'intendance de la Marine de Beauharnais (1710-1716), sur la fin de la guerre de Succession d'Espagne (1703-1713), François VII de La Rochefoucauld renoue avec le projet porté par son ancêtre François V entre 1637 et 1642. Il transmet un mémoire à l'intendant dans lequel il fait part de ses offres pour prendre en charge l'extension de la navigation en amont d'Angoulême jusqu'où Sa Majesté voudrait bien en définir l'amont. Son argument principal est financier : voiturier des bois de l'arrière-pays d'Angoumois et du Limousin par la voie d'eau, quoique le cours du fleuve Charente soit fait de détours, est plus avantageux que par terre *a fortiori* si la navigation devient celle du Roi. L'intendant de la Marine François de Beauharnais⁶⁹ donne le 4 juillet 1715 un avis favorable au projet porté par le successeur du duc, François VIII. La mort de Louis XIV intervenant, l'affaire aurait été portée au Conseil de Régence qui aurait alors ordonné au nouvel intendant de Marine Jean-François De Creil⁷⁰ de visiter la rivière. L'inspection fluviale est réalisée à la fin de son administration, en 1720, avec l'ingénieur Lefebvre qui produit alors un mémoire réaffirmant la possibilité d'étendre à moindre coût la navigation en amont d'Angoulême. Le devis estimatif des ouvrages du 24 août rédigé par l'ingénieur porte la dépense d'une extension de la navigation entre Angoulême et Verteuil à 242 152 livres, déclinée en six postes budgétaires : 183 966 livres pour 30 pas de navigation, 1 621 livres pour des travaux aux ponts de Portal et de Montignac, 7 265 livres pour l'aménagement de quais à Verteuil, 9 960 livres pour la destruction des anguillards et batardeaux, 38 340 livres pour creuser les gravières formées en aval des moulins et 1 000 livres pour la coupe des arbres sur les berges. Les avis

⁶⁸ ADC, 1C 90, pièce n°1, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Procès-verbal d'opposition de l'évêque d'Angoulême à l'extension de la navigation en amont d'Angoulême, 17 août 1716, f°1v.

⁶⁹ Intendant de la Marine à Rochefort de 1711 à 1716.

⁷⁰ Intendant de la Marine à Rochefort de 1716 à 1720.

des intendants de La Rochelle, Amelot du Chaillou⁷¹, et de Limoges, Le Tonnelier de Bréteuil⁷², sont requis. Favorables, ils donnent lieu à un accord du roi et à un projet d'arrêt de son conseil rédigé en 1721⁷³. Ce projet d'arrêt stipule que le duc de La Rochefoucauld exécutera les clauses des arrêts de 1637 et 1642 relatives à la navigation entre Angoulême et Montignac d'une part, et réalisera l'établissement de la navigation jusqu'à La Terne « en remontant aussi loin qu'il sera possible »⁷⁴ d'autre part. La mort du régent interrompt la publication de l'arrêt. À la fin des années 1720, le projet ne trouve donc aucune concrétisation, ce que confirme un inventaire de pièces relatives à la navigation sur la Charente incluant une requête déposée auprès de l'intendant de Limoges pour reprendre le projet d'extension en avril 1741. Seuls restent donc les vestiges des travaux menés en 1716 dénoncés par l'évêque, peut-être parce que François VIII de La Rochefoucauld, conscient que le Conseil du Roi n'avait plus qu'à proclamer l'arrêt d'autorisation, avait déjà mobilisé des gens d'affaires fort prompts sur le chantier d'extension.

Comment lire dans l'échec de cet énième projet la progression de l'idée maritime dans la perception du développement territorial de l'arrière-pays au début du XVIII^e siècle ? Dans les mémoires produits pour s'opposer ou défendre l'extension de la navigation transparaissent des regards sur le passé proche et des scénarios indexant la légitimité et la faisabilité du projet sur l'aval portuaire atlantique. L'évêque Bénard de Rezay affirme son opposition au projet ducal en raison de la propriété épiscopale d'une seigneurie sur les bords de la Charente en amont de Montignac, sur les paroisses de Vars et Marsac. Plusieurs droits y sont associés, notamment un droit de pêche illustré par la possession d'anguillards et des moulins banaux. Détenir une seigneurie riveraine du fleuve suppose également un revenu tiré des habitants vivant dans son périmètre. Dans un mémoire rappelant l'historique du projet, l'argumentaire de l'évêque repose alors dans une seconde partie sur une liste de 12 moyens d'opposition : la perte de la propriété de la rivière, la caducité désormais historique d'un projet échoué depuis 1637, la perte de ressources (en eau pour les moulins, en bois de chauffage, en prés pour le pacage), la défense du statut d'Angoulême comme ville capitale de province, tête de navigation et carrefour fluvio-routier, l'appauvrissement de la population du Haut Angoumois par la ruine de son commerce

⁷¹ Intendant de La Rochelle de 1720 à 1726.

⁷² Intendant du Limousin de 1719 à 1724.

⁷³ ADC, 1C 86, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Projet d'arrêt du Conseil du Roi autorisant le duc de La Rochefoucauld à réaliser les ouvrages de l'extension de la navigation en amont d'Angoulême, [1721]. La datation du projet d'arrêt a été possible en s'appuyant sur un inventaire de 18 pièces de l'« affaire B d'entre Mr. de La Rochefoucauld et Mr. l'Évêque d'Angoulême » conservé aux Archives Nationales (AN, F14, 1189 B, Travaux Publics, Charente, Inventaire des pièces dans l'affaire entre le duc de La Rochefoucauld et l'évêque d'Angoulême, après 1743).

⁷⁴ *Ibid.*, f°5 r.

et la concurrence des céréales du Poitou, enfin l'intérêt jugé particulier d'un duc soucieux de valoriser ses ressources forestières en des localités de son domaine (de l'aval vers l'amont, Montignac, La Terne et Verteuil) qui remettrait en cause l'héritage d'une navigation privilégiée par les Valois... Le 6^e moyen d'opposition évoque la ressource en bois en temps de guerre sans que l'expression « il y a quelques années » ne laisse présager s'il s'agit de la guerre de la Ligue d'Augsbourg ou, plus récente, celle de Succession d'Espagne :

« Il est vrai qu'il y a quelques années, que sous les prétextes de conduire des bois d'ouvrage à Rochefort, des marchands accompagnés de quelques personnes de crédit en interposant l'autorité du roi, à laquelle on ne sait qu'obéir et favorisés secrètement par monsieur l'intendant de la province, s'étant faits accompagner de quelques archers firent abattre tout d'un coup et sans qu'on se doutât de rien n'y qu'on s'y attendît tous les arbres qui étaient sur le bord de la rivière depuis Angoulême jusqu'à une lieue ou une lieue et demie au-dessus, qu'ils firent ouvrir la chaussée en plusieurs endroits et désolèrent quelques pauvres meuniers qui étaient dans l'impuissance de s'y opposer et de poursuivre leur dédommagement. Ils continuèrent d'abattre des arbres à Vindelle, à Marsac et à Vars, parce qu'on sent qu'il n'y avait point d'ordres du roi pour cela et qu'on leur demandât à voir en vertu de quoi ils faisaient tout ce désordre. »⁷⁵

L'évêque désigne ces trains de bois flotté qui auraient endommagé des chaussées de moulin, ce qui, d'après lui, contredit la nature flottable de la Charente en amont d'Angoulême. Il dénonce des marchands de bois qui auraient par ailleurs été ruinés, contraints de laisser leurs bois en dégâts et en pure perte à Montignac, Vars et Chalonne⁷⁶ durant les grandes eaux hivernales. Une investigation dans les fonds notariés permettrait de confirmer ou d'infirmer les dires de l'évêque par le recours à des procès-verbaux de dégradation des moulins ou des états de marchandises en bois. Cette allusion reste le reflet d'un recours, improvisé ou non, à des bois d'ouvrages tirés de l'arrière-pays d'Angoumois pour l'activité de construction de l'arsenal de Rochefort, dénotant ainsi une solution estimée extrême à des besoins croissants en temps de guerre, que l'échec des projets de 1688 et 1696 ne révèlent qu'avec plus d'acuité. Le troisième axe argumentatif du mémoire de l'Evêque, intitulé une « entreprise impraticable de nulle utilité pour Rochefort et La Rochelle, ruineuse pour la ville d'Angoulême »⁷⁷, présente la nouveauté d'intégrer le port aunisien dans la compréhension du rôle de l'arrière-pays avec le littoral : pour

⁷⁵ ADC, 1C 90, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Réponse au mémoire de Monsieur le Duc de La Rochefoucauld au sujet de la navigation de la rivière de Charente depuis Angoulême jusqu'à Verteuil, entre 1716 et 1720, f°7v.

⁷⁶ *Ibid.*, f°8r.

⁷⁷ *Ibid.*, f°10v.

l'évêque, « la ville de La Rochelle ne pourrait jamais rien tirer des lieux où on voudrait rendre la Charente navigable », son aire d'approvisionnement, centrée sur l'Aunis, le Poitou et la Saintonge, s'épuisant à l' « Angoumois jusqu'à Angoulême ». Les blés produits en amont d'Angoulême sont principalement destinés à la consommation locale et « on se garderait bien d'en charger des vaisseaux [à Rochefort] parce qu'ils ne se conservent pas ». Enfin, sur la base d'un argument démographique, l'évêque estime que depuis 1713 visiblement, l'arsenal de Rochefort connaît une activité moindre peu à même de justifier l'extension de la navigation : « Rochefort s'est passé jusqu'à présent des bois de monsieur de La Rochefoucauld dans les temps des plus grands armements et que cette ville avait plus de six mille habitants qu'elle n'en a présentement sans qu'elle n'en ait jamais manqué »⁷⁸. L'argumentation de l'évêque est celle d'un rejet de l'intérêt maritime pour l'arrière-pays d'Angoumois à la différence de l'argumentation ducale.

2. Le projet d'extension de la navigation : un patrimoine princier transmis en héritage (1716-1720).

Dans le Mémoire pour Monsieur le duc de La Rochefoucauld contre Monsieur l'évêque d'Angoulême en sa qualité de seigneur de Vars et de Marsac, François VIII affirme son droit d'étendre la navigation en amont d'Angoulême en mobilisant une triple légitimité. La première est familiale : les La Rochefoucauld ont patrimonialisé le projet d'extension de la navigation en amont d'Angoulême, à l'exception de François VI (1650-1680). Le lien entre la famille ducale et la mer a pu naître de l'engagement de François V dans les combats de l'île de Ré et du siège de La Rochelle en 1628. Son entreprise de 1637 avait peut-être au regard de son dévouement la faveur du roi Louis XIII. Les intrigues portées au crédit de François VI durant la Fronde peuvent à l'inverse justifier l'absence d'intérêts pour le projet jusqu'aux débuts de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Les mémoires produits entre 1716 et 1720 témoignent en revanche de la recherche d'un attachement à réaliser le projet du trisaïeul. La seconde légitimité est juridique. Elle consiste pour le duc à s'appuyer sur la réglementation de l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669 pour neutraliser l'opposition de l'évêque, des habitants et des édiles d'Angoulême. Le duc considérant la rivière comme flottable en amont d'Angoulême s'appuie sur les articles 42 et 43 du titre « De la police et conservation des forêts, eaux et rivières » stipulant l'interdiction de bâtir entre autres moulins et pêcheries sur le cours du fleuve attendu

⁷⁸ *Ibid.*, f°11v.

sa propriété domaniale monarchique. Or ces équipements préexistaient à la flottabilité du fleuve expérimentée dans la seconde moitié du XVII^e siècle et constituent pour l'évêque le fondement d'un argument de prescription après 80 années d'un projet qualifié de suranné. L'évêque quant à lui s'appuie sur l'article 41 du même titre pour justifier la propriété particulière du fleuve : le roi n'a de domanialité fluviale que sur « tous les fleuves et rivières portant bateaux de leur fond, sans artifice et ouvrages de main ». Dans le conflit d'usage opposant les deux partis, la perception de la domanialité et de la fonctionnalité fluviale témoignent d'une lecture juridique différente de l'ordonnance de 1669. À en croire le projet d'arrêt de 1721, l'équilibre se dessinait à la faveur de la conception ducale. La troisième légitimité est maritime. Si ambitieuse qu'elle puisse paraître, elle s'expose dans la justification d'une relation réciproque et vertueuse entre l'arrière-pays et les ports de Rochefort et La Rochelle, alors que jusqu'à la fin du XVII^e siècle, cette relation n'était pensée que dans le sens terre-mer dans la projection des ducs :

« L'avantage que le roi en particulier tirera de cette navigation est qu'elle fournira au port de Rochefort qui en a besoin pour soutenir sa grandeur presque tout ce qui est nécessaire à l'armement et à la subsistance des armées navales parce que le pays qui environne cette rivière depuis Angoulême jusqu'à Verteuil produit tout cela. Elle fournira encore des bois de construction des vaisseaux qui se peuvent prendre dans les différentes forêts qui sont au-dessus de Montignac que l'on ne peut transporter par terre jusqu'à Angoulême pour être ensuite voiturés par eau à Rochefort qu'il n'en coûte le triple de ce qu'il en coûterait si la navigation était établie depuis Verteuil ou tel autre lieu qu'il plaira à Sa majesté d'ordonner et par ce moyen Sa Majesté pourra plus facilement et avec moins de coût qu'à présent armer dans le port de Rochefort un plus grand nombre de vaisseaux.

Le public n'en recevra pas un moindre avantage que le roi par le débit que cette navigation procurera aux particuliers habitants des différents lieux qui environnent cette rivière au-dessous d'Angoulême jusqu'à Verteuil de leur blé et farine de leur châtaigne, chanvre et bordage, [...] et tonneaux nécessaires pour les vaisseaux et leurs vins et eaux-de-vie, d'un nombre infini de charpente, de bois merrain, de bûches, de fagots, de charbon et autres marchandises et denrées que ce pays produits, lesquelles procurant l'abondance de La Rochelle y diminuerait considérablement le prix des adjudications qui se font annuellement des bûches, fagots, charbons, tonnes et tonneaux et autres denrées nécessaires pour le service de la Marine et le commerce des colonies d'Amérique dont Sa Majesté retirera une double utilité par les droits de sortie qu'elle

retirera des envois qui pourront plus abondamment et facilement s'y faire et par ceux dus par leur retour.

Le débit de toutes ces différentes sortes de denrées et marchandises n'est pas le seul avantage que le public retirera de cette navigation, les bateaux ou gabares qui les descendront de La Rochelle, et autres terres voisines rapporteront dans le même pays plusieurs autres denrées et marchandises qu'il ne produit point et dont les habitants ont besoin, comme beurre, suif, sucre, morue, sel et quantité d'autres, mais principalement de sel dans cette partie de l'Angoumois et ses provinces de Limousin et de Poitou où le commerce est libre, ont absolument besoin, et dont le prix sera fort adouci par ce retour, et par ce double commerce qui produira un avantage considérable à l'État et au public. »⁷⁹

Dans ce tableau, François VIII brosse un portrait des ressources disponibles en amont de la vallée fluviale bien trop élogieux : il amalgame l'exportation des farines, vins et eaux-de-vie de Saintonge et d'Angoumois occidental pour donner du poids à son argumentaire. Les mémoires sur l'Angoumois de Jean Gervais (1726) et Étienne Munier (1776) n'ont pas une vision aussi élogieuse de l'Angoumois septentrional et oriental⁸⁰ et accèdent alors les propos de l'évêque sur l'appauvrissement de cette partie de la province d'Angoumois. De même, les négociants Bouniot, chargés de la fourniture des vins et eaux-de-vie pour l'arsenal de Rochefort entre 1731 et 1740 ne s'approvisionnent que jusqu'à Hiersac, au nord-ouest d'Angoulême, chez le sieur de Chabrefy⁸¹. L'argumentaire du duc de La Rochefoucauld présente donc cet intérêt d'illustrer l'évolution de la pensée du projet d'extension de la navigation. Après 1715, la Régence est l'occasion de penser son approfondissement et d'appuyer sa légitimité à l'exiger sur l'idée d'une intégration fonctionnelle provinciale étendue à une géographie plus ample, au-delà de l'estuaire et son arsenal pour inclure les autres ports atlantiques et les outre-mer sucriers. Les échanges du duc avec les ingénieurs de la généralité de La Rochelle, les intendants de la marine de Rochefort manifestent une pensée maritime de l'arrière-pays qui associe la figure du réseau d'approvisionnement de l'arrière-pays vers les côtes à celle de l'aire portuaire de diffusion et de consommation des ports vers les terres intérieures. Cette mise en perspective par les mots de l'arrière-pays fluvial était alors en phase avec les priorités accordées par la

⁷⁹ ADC, 1C 89, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Mémoire pour Monsieur le duc de La Rochefoucauld contre monsieur l'évêque d'Angoulême en sa qualité de seigneur de Vars et de Marsac [...], entre 1716 et 1720, f° 11v-12r.

⁸⁰ Cf. Partie 1, Chapitre 2, I, 4.

⁸¹ Lettre n°562-b, 20 octobre 1736, BRAASTAD Alain (éd.), *Le Copie de lettres (1731-1740) des sieurs Bouniot Père & Fils, négociants à Cognac*, Archives Historiques de la Saintonge et de l'Aunis, t. LXV, Saintes, SAHSA, 2015, p. 173.

monarchie au développement de la Marine et au désenclavement par l'intensification des circulations.

3. Modernisation plutôt qu'extension : définir les priorités de la navigation fluviale vers la mer dans l'arrière-pays (1741-1743).

Entre 1741 et 1743, Alexandre de La Rochefoucauld reprend le projet de son prédécesseur, mobilise l'intendant de Limoges Tourny⁸² et le contrôleur général des finances Orry⁸³ mais l'entreprise fait naufrage. Par une lettre du 14 août 1742, Arnault, subdélégué de l'élection d'Angoulême, rappelle au duc que son projet « n'est pas nouveau, qu'ayant été proposé par ses auteurs, monsieur l'évêque d'Angoulême, le chapitre et plusieurs gentilshommes riverains envoyèrent leur mémoire au Conseil et firent échouer l'affaire »⁸⁴. Le 28 août, une seconde lettre d'Arnault l'informe que l'évêque François du Verdier persistait dans l'opposition de son prédécesseur qu'il partage et que son opposition « a été précédemment reconnu par le Conseil sur des mémoires qui lui ont été envoyés sur ce projet, qu'il espère les retrouver et qu'il les enverra »⁸⁵. Le 21 septembre 1742, l'assemblée du corps de ville d'Angoulême réunie autour du maire Maulde de Puymesnier se prononce sur un projet d'arrêt semblable à celui de 1721 qui autoriserait le duc de La Rochefoucauld à réaliser l'extension de la navigation en amont d'Angoulême⁸⁶. Au sein du corps de ville délibérant, parmi les 15 pairs, 6 anciens juges de la juridiction consulaire d'Angoulême siègent. Après avoir loué les ouvrages des canaux de Briare et du Midi qui auraient vivifié des provinces d'arrière-pays « mortes avant ces grandes opérations »⁸⁷ (la Touraine, l'Orléanais, le Gâtinais, la Beauce), Maulde de Puymesnier insiste sur trois avantages. Le premier est commercial : une liaison plus directe avec le Poitou est pleinement justifiée car le Poitou est un « grenier de [la] ville »⁸⁸ en fournissant des blés 9 mois sur 12. Par ailleurs, les vins de l'Angoumois occidental peuvent trouver un nouveau débouché en amont d'Angoulême, plutôt que d'être convertis en eaux-de-vie⁸⁹. Le second est industriel : dans le Nord de l'Angoumois, l'établissement récent en 1731

⁸² Intendant de Limoges de 1735 à 1743.

⁸³ Contrôleur Général des Finances de 1730 à 1745.

⁸⁴ AN, F14, 1189 B, Travaux Publics, Charente, Inventaire des pièces dans l'affaire entre le duc de La Rochefoucauld et l'évêque d'Angoulême, après 1743, f°2v.

⁸⁵ *Ibidem*.

⁸⁶ ADC, 1C 90, Intendance de Limoges, Navigation sur la Charente, procès-verbal de réunion de l'assemblée du corps de ville d'Angoulême, 21 septembre 1742.

⁸⁷ *Ibid.*, f°1v.

⁸⁸ *Ibid.*, f°2r.

⁸⁹ *Ibidem*.

de la forge de Taizé-Aizie « qui aurait de la peine à se soutenir sans l'exécution de ce projet qui lui donnera du bois »⁹⁰, fournit un argument supplémentaire à l'extension pour l'import de bois et l'export d'acier. Le troisième est logistique : l'extension de la navigation en amont d'Angoulême renforcerait la fonction portuaire d'entrepôt en produisant un point de rupture de charge entre une flotte d'aval constituée de gabares à la taille et la jauge plus grande qu'une flotte d'amont constitué de petits bateaux⁹¹, comme le suggérait déjà le mémoire de Ferry de 1696. Pour Maulde de Puymesnier, « il est évident que ce faubourg deviendra l'entrepôt nécessaire de cent marchandises plus précieuses que le sel »⁹². Ces trois arguments, s'ils plaident pour un avis favorable du corps de ville au projet d'extension, ne peuvent cependant se concevoir qu'à deux conditions jugées plus impératives. La première est de garantir le carrefour fluvio-routier d'Angoulême comme tête de navigation par l'assurance du passage de la route des postes négocié avec le contrôleur général des finances Orry. La seconde est graduelle. Avant de penser l'extension, il faut réassurer la navigation sur le secteur aval, entre Angoulême et Cognac :

« cette partie de la rivière renferme, Messieurs, tout notre commerce et doit faire le principal objet de notre attention avec le passage de la poste si important à la ville et aux faubourgs d'Angoulême dont la préférence semblerait due à une capitale aussi renommée sur de simples bourgades qui en ont toujours été favorisées à son exclusion »⁹³.

En conséquence, le corps de ville d'Angoulême considère le projet d'extension comme bien précoce pour être porteur : les priorités sont le « nettoyage de la Charente » en aval et le passage de la route des postes. À l'appui de cette position se retrouvent des arguments présents dans le plaidoyer épiscopal : la crainte d'inondations dans les faubourgs sous Angoulême (L'Houmeau, Saint-Cybard), le déplacement d'un centre de gravité commercial vers l'amont préjudiciable à la capitale de la province entre la Saintonge, le Limousin, le Poitou et la Guyenne, une croissance injustifiée de localités d'amont peu peuplées qui deviendraient des ports (Montignac, Verteuil). En tant qu'échevinat, la ville brandit sa fidélité aux rois et s'appuie sur l'héritage saunier pour défendre son statut de capitale : l'extension de la navigation serait synonyme du retrait d'un privilège commercial séculaire sur le sel construit par les Valois entre 1472 et 1528, confirmé par des patentes de 1542 et 1651. Le corps de ville partage la crainte

⁹⁰ *Ibidem.*

⁹¹ *Ibid.*, f°3r.

⁹² *Ibidem.*

⁹³ *Ibidem.*

qu'on lui « enlèv[e] toutes sortes de commerce et une possession de plus de 200 ans, un commerce que sa situation au centre de la province et le nombre de ses habitants semblaient lui donner et dont nos rois ont bien voulu l'enrichir »⁹⁴.

En définitive, cette opposition des édiles s'entend moins comme un rejet d'un projet ducal reconnu par la monarchie que comme un réflexe de réassurance urbaine. Celui-ci est fondé sur la défense d'un statut urbain spécifique. D'un côté, une identité axée sur le privilège des Valois et la fidélité aux Bourbons. D'un autre, la conscience d'une centralité en construction, renforçant une position de carrefour par la consolidation d'un trafic entre terre et mer et la captation d'opportunités de rayonnement. Le 7 mars 1730, des lettres patentes sur arrêts du roi Louis XV ordonnent que les marchandises en caisses, ballots et futailles provenant des ventes de la compagnie des Indes envoyées de Nantes en Angoumois seraient dorénavant inspectées à un bureau du contrôle établi à Angoulême par l'adjudicataire général des fermes unies Pierre Carlier⁹⁵. L'établissement de ce bureau identifie clairement Angoulême comme un axe de transit privilégié pour le transport de produits coloniaux de Bretagne vers le Limousin et l'Auvergne durant les années 1720 et confirme la construction d'une centralité urbaine fondée sur l'exploitation des axes de circulation.

Entre 1715 et 1743, renaît et échoue un nouveau projet d'extension de la navigation en amont d'Angoulême. L'incapacité à le concrétiser est révélatrice de ce qu'Éric Szulman appelle « l'échec des grandes concessions aristocratiques »⁹⁶. Les ducs de La Rochefoucauld réitèrent un projet reconnu et soutenu par la monarchie, patrimonialisé et transmis en héritage au successeur dont la tenue en échec procède d'une opposition durable des riverains, particuliers ou communautaires. Sans pourtant considérer le projet comme inconcevable, les années 1740 manifestent la nécessité de penser la navigation sur la Charente en termes de priorités par la recherche d'une police de la navigation efficiente à même de garantir l'intégration du secteur fluvial navigable entre Cognac et Angoulême jusqu'à l'estuaire. Dès 1734, l'intendant de Limoges devenait le référent judiciaire des délits intervenant sur la rivière de Charente⁹⁷ dans le contexte d'une « gestion officière à bout de souffle de la navigation »⁹⁸ où les intendances deviennent les relais privilégiés des questions fluviales aux dépens des maîtrises. La recherche

⁹⁴ *Ibid.*, f°4r.

⁹⁵ BNF, Droit, économie, politique, F-21111 (74), Lettres patentes sur arrest, qui ordonne l'établissement d'un contrôle dans la ville d'Angoulême, données à Versailles le septième mars 1730, Paris, Chez Louis-Denis Delatour, 1730.

⁹⁶ SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, Rennes, PUR, 2014, p. 53.

⁹⁷ *Ibid.*, p. 53 ; AN, F14 1189-2, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Arrêt du 2 février 1734 investissant l'intendant de Limoges de la justice des délits sur la Charente.

⁹⁸ SZULMAN Éric, *op. cit.*, p. 62 et 66.

d'un appui de l'intendant par le corps de ville d'Angoulême dans son opposition à l'extension de la navigation fait en effet suite au procès-verbal de visitation fluviale de 1729 impulsé par les échevins et l'intendant de Limoges à l'initiative de navigants et marchands de sel qui se plaignaient de l'allongement de la durée de navigation vers Charente et Rochefort. Le document constatait une dégradation des conditions de navigation liée à la fluvialisation des intérêts particuliers par rapport à celui réalisé au temps de la Réformation des Eaux-et-Forêts par De Froidour en 1673, qui pointait une maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois qui avait du mal à exercer ses missions sur son périmètre d'actions⁹⁹. Pourtant, l'échec réitéré du projet n'est pas synonyme d'absence d'évolution. L'idée maritime a progressé dans la déclinaison du projet d'extension : à la simple pensée d'une liaison drainante de ressources en bois, artillerie et denrées vers Rochefort (depuis 1688) s'est construit un argumentaire axé sur la réciprocité des relations entretenues avec les ports maritimes de l'aval, celui avec une fonction militaire, Rochefort, dont l'arrière-pays constitue une périphérie de ressources jugées essentielles, ceux à la fonction commerciale comme La Rochelle dont l'appui sur une artère fluviale à la canalisation approfondie accentuerait le rayonnement par la diffusion de denrées marines et ultra-marines. C'est à la faveur de l'après-guerre de Sept Ans qu'est redéfinie une ambition fluviale pour la Charente sur un vaste secteur, de Cognac à Verteuil, synthétisant les le double intérêt porté à la navigation tant en amont qu'en aval d'Angoulême.

III. MODERNISER ET ÉTENDRE LA NAVIGATION SUR LA CHARENTE : REDÉFINITIONS, CONCRÉTISATIONS, NOUVELLES UTOPIES (1756-1810)

Le 9 juin 1756, l'intendant de la Marine à Rochefort Ruis-Embito, préoccupé par les approvisionnements en canons pour les armements des vaisseaux du Roi, sollicite une visite fluviale de la Charente par un courrier adressé à l'intendant de Limoges :

« La nécessité dans laquelle je me trouve d'accélérer le transport des canons que l'on fabrique en Angoumois pour le service du port de Rochefort, pour Brest et pour les colonies m'oblige d'avoir recours à des expédients qui puissent surmonter les difficultés que l'on éprouve trop souvent à faire ces voitures par eau. La rivière de Charente peu riche par les produits ordinaires qui la composent est d'ailleurs embarrassée par divers obstacles qui viennent du fond sur lequel elle a son cours. Il y en a aussi par les débris de divers anciens établissements dont la réparation a été

⁹⁹ Cf. Partie 1, Chapitre 2, II, 3.

négligée et chaque particulier qui en habite les bords cherchant à se procurer des agréments particuliers et indépendants du bien public a ajouté à ces inconvénients »¹⁰⁰.

Cet extrait de lettre se fait l'écho de la préoccupation inscrite par le corps de ville d'Angoulême dans ses délibérations de 1742 et traduit l'absence d'évolution qualitative de la navigation entre le port de L'Houmeau et l'arsenal de l'estuaire de la Charente durant la première moitié du XVIII^e siècle. Or, l'état de guerre appelle pour Ruis-Embito une nécessaire efficience de la synergie entre le port et son arrière-pays. Le procès-verbal de visite fluviale consécutivement établi en 1756 entre le Gond et La Trache liste 14 urgences qui rappellent déjà les visites de 1673 et 1729 : il faut démolir 5 moulins, détruire ou réduire 25 essacs, renverser plusieurs murs et maisons qui empiètent sur le halage, déplacer 15 pas de navigation, établir 5 ponts et 40 ponceaux, combler 75 fossés, retirer d'innombrables gravières et couper tous les arbres et haies des berges¹⁰¹. Cette année-là, comme en 1745 et en 1752, un arrêt du Conseil du Roi réaffirme la compétence judiciaire de l'intendant de Limoges pour « faire cesser les obstacles apportés à la navigation par les entreprises des riverains »¹⁰². Et l'ingénieur de la Marine Augias, qui a visité la rivière avec le commissaire aux classes de Saintes à l'appel de Ruis-Embito, fait des propositions pour conserver de hautes eaux en toute saison sur la Charente pour la navigation¹⁰³. En 1762, par l'intermédiaire du chevalier de Nanclars, le comte de Brie Joseph Hector d'Auray propose dans un mémoire au contrôleur général des finances Bertin de rétablir la navigation sur la Charente par la construction de 10 écluses dont le franchissement serait lié au prélèvement d'un droit de péage d'un muid de sel par gabare et par écluse. Bertin trouve le projet trop onéreux car l'acquittement du péage pourrait représenter jusqu'à 1/5^e de la cargaison en sel de chaque bâtiment provenant de l'estuaire. Il sollicite l'intendant de la généralité de La Rochelle pour établir un état des lieux et dresser un devis tout en invitant d'Auray de Brie à « chercher [des] moyens moins onéreux au commerce ». Finalement, le projet est ajourné en janvier 1763. La lettre de l'intendant de la Marine de Rochefort et le rejet du projet du comte de Brie par Bertin s'inscrivent dans un contexte de transition entre les derniers feux du colbertisme fluvial et l'institutionnalisation de la navigation comme catégorie d'action publique par la création d'un cinquième secrétariat d'État, le « petit ministère » dirigé par Bertin

¹⁰⁰ AN, F14 1189B, Travaux publics, Navigation de la Charente, Lettre de Ruis-Embito à La Millière, 9 juin 1756.

¹⁰¹ AN, F14 1189B, Travaux publics, Navigation de la Charente, Copie d'un procès-verbal de l'état de la rivière de Charente terminé le 25 juillet 1756.

¹⁰² *Ibidem*.

¹⁰³ AN, Marine, D2 34, Travaux hydrauliques et bâtiments civils, Réponse au mémoire concernant la visite de la rivière de Charente, depuis Rochefort jusqu'à Angoulême, pour constater les difficultés que l'on éprouve à faire les voitures sur cette partie et reconnaître les moyens d'y remédier, 29 juillet 1756.

en charge de de la navigation, des haras, de l'agriculture et des mines. Éric Szulman montre combien cette création trouve sa cohérence avec le contexte géopolitique de paix qui s'établit dès 1763, en rappelant la posture de Choiseul ayant accepté la paix avec l'Angleterre pour mieux préparer la revanche, par la reconstruction d'un outil militaire aussi bien terrestre que maritime dont l'efficacité reposait sur la mobilisation des ressources intérieures et l'amélioration de leurs circulations. Parallèlement, l'attention portée aux voies d'eau en faisait des axes vecteurs de la libéralisation des échanges et de l'uniformisation du territoire monarchique, au sein d'un système fluvial global dont dépendraient les routes. Dans ce contexte, l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois est exemplaire du passage du régime des concessions (projetées, jamais réalisées dans le cas de la Charente) à un mode public d'action. Mais l'actualité de sa concrétisation ne semble devoir passer qu'après l'attention portée aux canaux de Picardie, de Sensée et de l'Escaut, et à la navigation sur la Garonne, la Dordogne et l'Isle, car comme le canal de Champagne ou de Bourgogne, la navigation sur la Charente, comme celle du Doubs, sont encore des perspectives jugées aventureuses, l'héritage des projets élaborés depuis 1637 le traduisant effectivement. Quelles sont alors les étapes de la modernisation et de l'extension de la navigation fluviale sur la Charente après 1756 ? Comment la perspective maritime fait évoluer le projet initial ? Quel bilan peut être dressé au début du XIX^e siècle ?

1. Les phases de la modernisation et de l'extension de la navigation (1767-1789)

La première phase est dédiée à l'expertise. Elle s'étend de 1767 à 1773. L'évaluation de l'étendue des ouvrages à réaliser est confiée à un ingénieur natif du Nivernais : Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet (1716-1796)¹⁰⁴. Son père, Octave, s'occupe de la fabrication des ancres de marine jusqu'à sa retraite en 1745. Ses trois enfants sont devenus architectes et ingénieurs. L'aîné, Jacques Henry, né en 1713 à Nevers, devient ingénieur en chef du Berry en 1755 après avoir été inspecteur dans la généralité de Paris. Le cadet Octave-Jean-François est sous-ingénieur du Bourbonnais entre 1747 et 1760 avant de devenir architecte du roi. À 25 ans, Pierre-Marie Jérôme est employé à la conduite des travaux du pont de Decize sur la Loire avant de devenir géographe de la généralité de Moulins en 1744, sous-ingénieur de la généralité entre 1748 et 1753, année de sa mutation dans la généralité d'Alençon pour quatre ans. En 1757, il

¹⁰⁴ YVON Michel, « Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ingénieur des Ponts et Chaussées (1716-1796) : créateur d'une méthode rationnelle pour construire et entretenir les chaussées empierrées au XVIII^e siècle », CNSS, CTHS (éd.), *Les Routes du Sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, Paris, CTHS, 1985, p. 295-318.

devient sous-inspecteur de la généralité et pavé de Paris au département de Compiègne, puis premier inspecteur de la généralité de Paris en 1760, placé directement sous l'autorité du directeur des Ponts et Chaussées Perronnet. Il accède ensuite au grade d'ingénieur en chef en 1764 et est nommé auprès de Turgot dans la généralité de Limoges, soucieux depuis 1762 de traiter la question fluviale charentaise¹⁰⁵. Au programme routier du Limousin s'ajoute l'intérêt de l'intendant pour la voie fluviale, garantie d'une liaison océane pour la généralité de Limoges, laboratoire des vicissitudes de l'application provinciale de l'économie politique¹⁰⁶. La nomination de Trésaguet correspond alors à l'élargissement aux voies d'eau de l'expertise des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, jusque-là simplement consultés sur les questions fluviales.

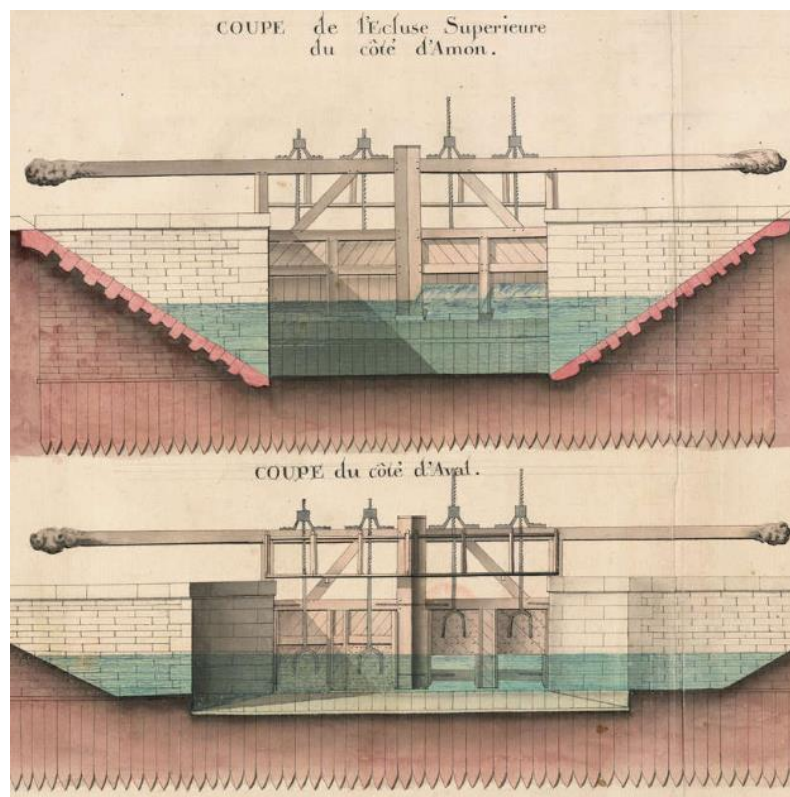


Figure 45: vue en coupes (amont, aval) d'une écluse projetée sur la Charente d'après l'atlas fluvial de Trésaguet (1773).

Le 22 août 1767, un arrêt du Conseil du Roi commet donc l'ingénieur des Ponts et Chaussées Trésaguet pour « dresser les plans, devis et détails estimatifs des ouvrages à faire pour établir la navigation de la Charente, depuis Civray jusqu'à Angoulême et la perfectionner depuis Angoulême jusqu'à Cognac ». Un mois plus tard, l'ingénieur accuse réception de ses

¹⁰⁵ AN, Marine, B2 370, Ordres du roi et dépêches, Ponant, Lettre à Turgot, 5 mars 1762.

¹⁰⁶ MOYER Frédéric, « Turgot et la navigation de la Charente : de la théorie à la pratique, et retour. Une étude de cas de la "fabrique des savoirs" de l'économie politique », *Dix-Huitième siècle*, 50, 2018, p. 579-596 ; *Id.*, *Turgot et la navigation de la Charente : savoirs économiques et pratiques administratives*, Mémoire de Master 2 en sciences économiques, Université de Paris I Sorbonne, 2016.

ordres et de l'arrêt tandis qu'il achève une visite fluviale sur la Vézère de Brives à son embouchure¹⁰⁷. Durant l'automne 1767, il réalise une tournée d'inspection pour examiner la faisabilité des ouvrages qu'il réitère en 1768 avec Turgot. Après cinq années d'expertise, Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet signe le 30 septembre 1772 deux productions destinées au travail du Conseil du Roi : un devis en 527 articles en forme de cahier des charges pour la construction de 73 écluses entre Civray et Jarnac et un détail des ouvrages à faire estimés à 1 171 273 livres 3 sous 1 denier. Le devis inclut l'extension et l'aménagement du port de L'Houmeau. Le 6 janvier 1773, l'ingénieur finalise un atlas fluvial intitulé « Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente », synthèse de 5 années d'expertise fluviale (voir annexe 7E, F et G). L'ingénieur précise dans un argumentaire liminaire composé d'un propos introductif et de 4 articles (l'emplacement des écluses, la direction des courants, la précipitation de la chute d'eau et la construction des portes), l'enjeu du projet en l'associant à 73 double-planches représentant les lieux d'établissement de l'écluse tel qu'ils sont avant la construction et tel qu'ils seront après le chantier (voir annexe 7D). Il s'agit de justifier par le texte et par le plan la conciliation des activités fluviales en maintenant à la fois un niveau d'eau substantiel pour l'activité moulinière et en permettant la descente et la remontée des gabares sur près de 40 lieues, entre Cognac et Civray en Poitou. L'établissement d'écluses simples, ouvertes juste le temps du passage du bateau, garantirait ainsi un niveau d'eau stable pour les chaussées des moulins établies en bout de digues.

« Une rivière dont la pente est trop rapide ne peut être rendue navigable qu'en soutenant les eaux d'espace en espace par le moyen de digues et en ménageant dans ces digues des passages qui restent habituellement fermés pour soutenir les eaux et qu'on ouvre lorsqu'il est nécessaire de faire passer des bateaux pour les refermer immédiatement après. »¹⁰⁸

La solution des pertuis est jugée la plus avantageuse car la moins onéreuse, quoique des chutes d'eau ou hausses beaucoup plus importantes entre Civray et Ruffec justifient la construction, deux fois plus coûteuse, d'écluses à sas à Minotte, Léray, Refon et Ruffec. Finalement, le projet de l'ingénieur s'apparente à la recherche d'un ménagement de l'espace fluvial : satisfaire les exigences d'une extension de la navigation en amont d'Angoulême, de son rétablissement en aval, tout en garantissant la pérennité des usages énergétiques de l'eau,

¹⁰⁷ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Lettre de Pierre-Marie Jérôme Trésaguet, 1^{er} septembre 1767.

¹⁰⁸ BNF, CP, GE-DD-742 (BIS RES), Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente, par Pierre Trésaguet, 1773, f°1.

sans recourir à une solution des plus coûteuses. En effet, Trésaguet, soucieux de légitimer son projet pour obtenir l'aval du Roi valorise une dépense de 1 200 000 livres qui est 5 fois inférieure au montant d'autres projets de navigation, ajournés, qui envisageaient la construction d'écluses à sas sur tout le cours du fleuve ce qui aurait supposé la suppression générale des moulins, car ce modèle d'écluses devait être établi le long de digues alimentant les moulins¹⁰⁹.

N° d'écluse	Nom	Type	Portes	Hauteur d'eau	Nombre d'écluses projetées entre Civray et Jarnac (1772 et 1779)	Montant des ouvrages
1	Minotte	sas	2	50 à 55 pouces	5	15238 livres
2	Alidan	pertuis	1	37 à 44 pouces	8	6898 livres
4	Bridet	pertuis	1	32 à 36 pouces	14	6613 livres
6	Comporté	pertuis	1	9 à 25 pouces	34	6208 livres
14	L'Isle	pertuis	1	26 à 30 pouces	11	6367 livres
19	Condac	pertuis	1	38 pouces	1	16285 livres
Source : ADC, 1C91, Devis des ouvrages pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray (1772, 1779).						

Tableau 38: les 6 types d'écluses projetée sur la Charente d'après l'atlas fluvial de Trésaguet (1772-1779).

Dans l'expertise de l'ingénieur, le haut cours de la Charente, dans la province de Poitou, entre Civray et Taizé-Aizie, a servi de laboratoire pour la définition de 5 modèles d'écluses selon la hauteur de la chute d'eau et les caractéristiques du terrain fluvial.

Devis des ouvrages pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray - 30 septembre 1772	Devis initial
Nature des dépenses d'ouvrages de l'extension et de la modernisation de la navigation sur la Charente	1772
Fondations (5350 toises ³)	18 354 livres
Canalisation du fleuve (16 323 toises ³)	61 715 livres
Près inondés par les ouvrages (787 toises ²)	13 319 livres
Construction des écluses (73 en 1772, 74 en 1779)	515 359 livres
Chemin de halage (94 019 toises)	32 937 livres
Total des travaux d'extension et de modernisation de la navigation sur la Charente <i>(sans le 10e de bénéfice de l'entrepreneur)</i>	695 438 livres
Dépenses (épuisements, batardeaux, machines hydrauliques, ouvrages imprévus, frais de projets), honoraires de l'ingénieur et des inspecteurs chargés de la conduite des ouvrages, appointements des commis.	300 000 livres
Indemnités (près affectés par les ouvrages, établissement du halage en secteur non navigable, chômage des moulins, démolition des pêcheries et anguillards).	129 599 livres
Bon du roi en faveur du comte de Broglie (1772)	30 000 livres
Construction de l'écluse de Condac sur ordre du comte de Broglie	16 235 livres
Total de l'extension et de la modernisation de la navigation sur la Charente <i>(avec le 10e de bénéfice de l'entrepreneur)</i>	1 171 273 livres
Source : ADC, 1C91, Devis des ouvrages pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray (1772, 1779).	

Tableau 39: montant des travaux projetés pour rendre la Charente navigable depuis Civray (1772).

¹⁰⁹ *Ibid.*, f°4.

L'analyse du détail des ouvrages de 1772 rend possible une synthèse qui décrit l'importance de la transformation de l'environnement fluvial et de la négociation menée avec les riverains. La construction des 73 écluses (voir annexe 7H) suppose de grandes dépenses de canalisation pour terrasser les rives, élargir le canal par la soustraction d'îles ou d'angles saillants, dégraver ou déblayer le cours du fleuve pour améliorer la circulation des eaux. L'établissement du chemin de halage en amont d'Angoulême pour la remontée des bateaux forme le troisième budget des ouvrages. Ces ouvrages affectent les riverains. Les prés convertis en chemins, la démolition des pêcheries et anguillards, le chômage des moulins occasionnés par les travaux sont dédommagés par le roi conformément à l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669¹¹⁰. Enfin, certains équipements construits de l'initiative des seigneurs riverains sont rachetés par la Couronne. Ainsi à Condac, le comte de Broglie est autorisé dès novembre 1767 à faire flotter ses bois vers l'Houmeau. Il fait construire en 1771 une écluse en aval du pont de Condac sur la Charente, certainement pour juxtaposer les activités de flottage au fonctionnement de ces moulins. Cette écluse à sas a été construite adossée à un moulin économique composé de trois roues à aubes¹¹¹. La maçonnerie de l'écluse est commune à celle du moulin d'après la description qu'en donne l'article 244 du devis de Trésaguet¹¹². L'ingénieur a estimé le montant du rachat de l'écluse à 16 235 livres, complété d'un bon du roi du 24 août 1772 de 30 000 livres d'indemnisation¹¹³. Le travail d'expertise de l'ingénieur en chef de la généralité de Limoges a nécessité près de 5 ans de travail. Il réactualise et approfondit le devis de 1720 établi par l'ingénieur de la généralité de La Rochelle Lefebvre qui consacrait les trois quarts du budget à la construction de pas entre Angoulême et Verteuil.

À l'expertise succède l'officialisation du projet de modernisation et d'extension de la navigation entre 1774 et 1775. L'affectation de Turgot au Contrôle Général des Finances a joué à l'évidence un rôle dans la promotion du projet charentais de navigation. Éric Szulman rappelle que pour l'ex-intendant du Limousin, « l'interconnexion entre navigation intérieure et extérieure, entre transports fluviaux et maritimes, constitue une condition essentielle à la croissance des activités »¹¹⁴.

¹¹⁰ Art. 45. Titre « De la police et conservation des eaux et rivières », Édit du roi portant règlement général pour les Eaux-et-Forêt, vérifié en Parlement le 13 août 1669, Paris, Chez Frédéric Léonard, 1669, p. 74.

¹¹¹ BNF, CP, GE-DD-742 (BIS RES), *op. cit.*, f°41.

¹¹² ADC, 1C 91, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772, f°43 r.

¹¹³ *Ibid.*, Détail des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, f°112r ; SZULMAN Éric, *op. cit.*, p. 118.

¹¹⁴ SZULMAN Éric, *op. cit.*, p. 155.

Devis des ouvrages pour rendre la rivière de Charente en amont d'Angoulême par l'ingénieur Lefebvre, 1720		
Nature des dépenses d'ouvrages d'extension de la navigation sur la Charente en amont d'Angoulême	Montant (en livres)	Part (en %)
Entretien et nettoyage du fleuve (retrait de gravières)	32740	13,52%
Canalisation	17460	7,21%
Construction des pas	183 126	75,61%
Construction de quais	7265	3,00%
Rehaussement de pont	1620	0,67%
Total des ouvrages d'extension de la navigation sur la Charente	242211	100,00%

DC, 1C89, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Mémoire sur la navigation de la Charente avec état estimatif des ouvrages, 1720.

Tableau 40: montant des ouvrages projetés pour rendre la Charente navigable entre Verteuil et Angoulême par Lefebvre (1720).

Quatre éléments de contexte étayent cette perspective. Le premier est illustré par la défense des bénéficiaires de l'opportunité maritime par l'intendant. En 1770 et 1771, Turgot est particulièrement préoccupé par les relations avec les ports de l'estuaire de la Charente, les ports atlantiques de Nantes, La Rochelle et Bordeaux, les ports hollandais et baltiques pour des approvisionnements en grains en ce temps de disettes. Il rédige ainsi au contrôleur général des finances un compte-rendu des opérations relatives à la disette le 18 novembre 1771¹¹⁵. Le 7 juillet 1772, l'intendant plaide pour l'autorisation à accorder au port de Rochefort de faire le commerce avec les îles et colonies de l'Amérique dans une lettre adressée au maire de la ville :

« Je regarde cette liberté comme très avantageuse à la province dont l'administration m'est confiée. Je dois m'y intéresser d'autant plus que je suis, depuis plusieurs années, occupé du projet de perfectionner la navigation de la Charente au-dessus d'Angoulême, et de rendre cette rivière navigable dans toute l'étendue de l'Angoumois et jusqu'à Civray, en Poitou »¹¹⁶.

Écrivant au contrôleur général des finances, il soutient l'entrepôt des colonies en le présentant comme une compensation légitime procédant du devoir royal à la suite de la réduction de l'activité de l'arsenal après la guerre de Sept Ans.

« La suppression ou, du moins, la réduction de l'établissement de la marine royale dans ce port prive les provinces de leur dédommagement ; il est donc juste, il est donc nécessaire de leur rendre les avantages que la nature leur avait donnés, et dont il n'y a plus aucun motif de les priver. Il est nécessaire de remplacer le vide d'une consommation qui cesse, en ouvrant un nouveau champ à l'industrie, en lui permettant

¹¹⁵ DAIRE Eugène, DUSSARD Hippolyte (éd.), *Œuvres de Turgot*, vol. II, Paris, 1844, p. 72.

¹¹⁶ DAIRE Eugène, DUSSARD Hippolyte (éd.), *Œuvres de Turgot*, vol. IV, Paris, 1844, p. 371.

de chercher des consommateurs hors du royaume, et de partager avec les autres sujets du Roi les bénéfices du commerce des colonies, et les bénéfices plus considérables encore dont ce commerce serait l'occasion par l'activité que cette branche nouvelle donnerait à toutes les autres. »¹¹⁷

Le second élément de contexte procède du jeu politique. L'intendant Turgot est affecté un mois au ministère de la Marine en juillet 1774 avant de rejoindre le Contrôle Général des Finances en août suivant. Le dossier charentais pouvait alors être hissé au rang des priorités de navigation intérieure à financer. Le troisième élément de contexte est la mise en place d'un budget annuel consacré à la navigation intérieure qui repose sur une imposition générale des provinces du royaume¹¹⁸. Le 1^{er} août 1775, 800 000 livres sont ainsi attribuées à la navigation intérieure par un arrêt du Conseil d'État pour les canaux de Bourgogne et de Picardie, la navigation sur la Charente et d'autres ouvrages¹¹⁹. Le 20 septembre 1775, au Conseil d'État, l'expertise, le devis et le détail des ouvrages de Trésaguet sont approuvés et l'exécution des travaux ordonnée¹²⁰. Le 6 novembre suivant, les travaux sont adjugés par l'intendant D'Ainé au vieil entrepreneur François Raimbaux à Limoges¹²¹. Enfin, quatrième élément contextuel, le 22 décembre 1775, un arrêt du Conseil d'État autorise le commerce du port arsenal de Rochefort avec les colonies françaises de l'Amérique : cet arrêt constitue un programme redéfinissant les contours de la maritimisation de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour la fin du XVIII^e siècle. Les années 1774 et 1775 font ainsi passer le projet de navigation intérieure sur la Charente d'une expérience théorique héritée et réactualisée à une réalité pratique stimulée par la légitimation d'un contexte de transition entre la guerre et la paix où la mer et les outre-mer fondent le plaidoyer d'une opportunité de développement provincial pensée par l'intendant Turgot pour nourrir les sujets ou impulser l'esprit d'entreprise.

De décembre 1776 à avril 1779, la première période des travaux adjugés à l'entrepreneur Raimbaux concrétise d'une part la construction de 9 écluses sur la Charente : 5 en amont

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 550.

¹¹⁸ SZULMAN Éric, *op. cit.*, p. 159.

¹¹⁹ Extrait de l'arrêt du Conseil d'État du 1^{er} août 1775 qui ordonne que les fonds nécessaires aux travaux du canal de Picardie et de celui de Bourgogne, de la navigation de la Charente, et autres ouvrages de cette nature destinés aux progrès de la navigation, DAIRE Eugène, DUSSARD Hippolyte (éd.), *Œuvres de Turgot*, vol. II, Paris, 1844, p. 463.

¹²⁰ Arrêt du Conseil d'État du 20 septembre 1775 qui ordonne l'exécution des ouvrages à faire tant pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray jusqu'à Angoulême, que pour en perfectionner la navigation depuis Angoulême jusqu'à Cognac, *Ibid.*, p. 464.

¹²¹ ADC, 1C 91, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 28 mai 1779, f^o2r ; AN, F14 1189 B, Travaux publics, Navigation de la Charente, Réponses à 4 questions sur le financement des travaux de navigation de la Charente par Trésaguet, 6 septembre 1789.

d'Angoulême (Chalonne, Vindelle, Coursac, Marsac et Cez) et 3 en aval (Thouérat, Fleurac et La Mothe-Charente) et d'autre part les travaux d'extension et d'aménagement du port de L'Houmeau. En s'appuyant sur le devis de construction, la part des ouvrages réalisés atteint 12% du total devisé (61 822 livres sur 515 359 livres). Parallèlement, D'Aîné réaffirme par une Ordonnance du 17 juin 1776 le pouvoir réglementaire de l'intendance en matière de navigation : les riverains doivent couper les arbres des terrains riverains du fleuve d'une part et produire auprès du subdélégué les titres de propriété et les baux à fermes des propriétés riveraines de manière à procéder aux versements des indemnités de dédommagement Pourquoi la progression du chantier des ouvrages n'est-elle pas plus conséquente ? Quatre facteurs justifient les sursauts de la réalisation des ouvrages. Tout d'abord, sur le plan financier, les allocations versées à l'intendance de Limoges pour la modernisation de la navigation sont jugées inférieures aux prévisions : D'Aîné exige dans une lettre du 8 avril 1776 d'obtenir pour l'exercice 1777 un montant de 237 000 livres pour la navigation sur la Charente à la place des 100 000 qu'il reçut pour l'exercice 1776. Satisfait de l'avancée des travaux lors d'une tournée d'inspection, il réitère sa demande dans un courrier du 15 octobre. Sur le plan climatique, les ouvrages de la Charente sont affectés par les inondations : la base du CRHQ « Histclime » indique 4 occurrences d'inondations automnales et hivernales sur la Charente entre 1776 et 1778¹²². Sur le plan social, des conflits d'usage éclatent entre les riverains et l'entrepreneur. Un arrêt du Conseil d'État du Roi du 23 juin 1777 défend et protège deux conducteurs de travaux de l'entrepreneur Raimbaux, Guyonnet et Pinassaud, qui ont dû faire face à des « entreprises et dégradations commises par les sieurs d'Auray de Brie, Raymond, son homme d'affaires, les nommés Jean Bonneau Père, Jean et Jacques Bonneau fils maçons, demeurant au bourg de Bassac, sur des ouvrages exécutés par les ordres de Sa Majesté pour faciliter la navigation de la Charente ». Un plan de l'ingénieur Trésaguet et deux mémoires présents dans les archives du Contrôle Général des Finances renseignent sur les dégradations commises. Le marquis d'Auray de Brie est propriétaire de prairies sur la rive gauche de la Charente en amont du parc du château de Jarnac. Le 20 mars 1776, le contrôleur général approuve un plan réalisé par Trésaguet pour percer un canal de navigation sur les terres du marquis pour raccourcir son itinéraire et transférer l'écluse de Jarnac sur ce nouveau canal¹²³. Le marquis dépose deux requêtes auprès du présidial d'Angoumois et de la maîtrise des Eaux-et-Forêts en vertu de l'atteinte portée à sa riveraine

¹²² Base HISTCLIME (Histoire des sociétés et des territoires face au climat et aux événements extrêmes) réalisé par le CRHQ. URL : <http://www.unicaen.fr/histclime/recherche.php> (consultée le 24 juin 2019).

¹²³ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Plan de redressement du canal de Jarnac exécuté en 1776.

propriété contre les conducteurs des travaux avant d'initier de son propre chef, deux mois après la fin des travaux et la mise en service du nouveau canal, le comblement du canal pour former une digue. La navigation dans le secteur amont de Jarnac est ainsi interrompue et déviée sur un ancien canal. L'inspecteur des Ponts-et-Chaussées Munier dresse alors le 23 avril 1777 un procès-verbal du barrage en « gros blocs de pierre de taille et moëllons »¹²⁴ et le subdélégué d'Angoulême Brun fait une information de 29 témoins¹²⁵ qui « ont complété la preuve que M. de Brie est l'auteur de cette entreprise, et que lui et son homme d'affaires ont dirigé ces travaux destructeurs »¹²⁶. L'urgence de statuer transparaît dans cet arrêt pris dans le contexte de la guerre d'indépendance américaine, où la liaison entre l'arsenal et l'arrière-pays, stimulée par des travaux « de la plus grande utilité »¹²⁷, dès lors qu'elle est interrompue, s'apparente à une atteinte à l'autorité royale : une lettre adressée au maître particulier des Eaux-et-Forêts d'Angoumois mentionne que la Charente « est de la plus grande importance pour les approvisionnements du port de Rochefort »¹²⁸ et que l'entreprise du marquis de Brie est « un attentat à l'autorité royale »¹²⁹. Le noble marquis et les maçons de Bassac sont finalement condamnés par arrêt à remettre en état sous la direction de l'entrepreneur le site dégradé, à financer la réhabilitation, et ils sont déboutés de leurs procédures au nom de l'attribution de la compétence réglementaire et judiciaire relative au fleuve à l'intendant de Limoges depuis 1734¹³⁰. L'affaire d'Auray de Brie n'est aucunement isolée. Elle est le reflet d'extensions de travaux non prévus dans le devis de 1772 aux dépens des propriétaires riverains. L'arrêt du Conseil d'État du Roi portant règlement pour la navigation de la rivière de Marne, et autres rivières et canaux navigables du 24 juin 1777, publié dans la généralité de Limoges dès le 20 août, rappelle en son article 11 la propriété royale de « tous les ponts, chaussées, pertuis, digues, hollandages, pieux, balises et autres ouvrages publics qui sont ou seront par la suite construits pour la sûreté et facilité de la navigation et du halage, sur et le long des rivières et canaux navigables ou flottables »¹³¹.

¹²⁴ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Procès-verbal du barrage du nouveau canal de Jarnac par Munier, 23 avril 1777.

¹²⁵ Ces 29 dépositions n'ont pas été retrouvées.

¹²⁶ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Mémoire sur les dégradations du nouveau canal de Jarnac, 1777.

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ *Ibid.*, Lettre d'Ogerdias à Monsieur le Maître particulier des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, 21 avril 1777, f°2r.

¹²⁹ *Ibid.*

¹³⁰ ADC, 1 C 86, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Arrêt du Conseil d'Etat du roi qui condamne les sieurs d'Auray de Brie, Raymond et autres à des amendes et indemnités pour dégradations par eux commises sur les travaux de la Charente devant le parc de Jarnac, 25 octobre 1777.

¹³¹ ADC, 1 C 87, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Arrêt du Conseil d'Etat du Roi portant règlement pour la navigation de la rivière de Marne et autres rivières et canaux navigables, du 24 juin 1777.

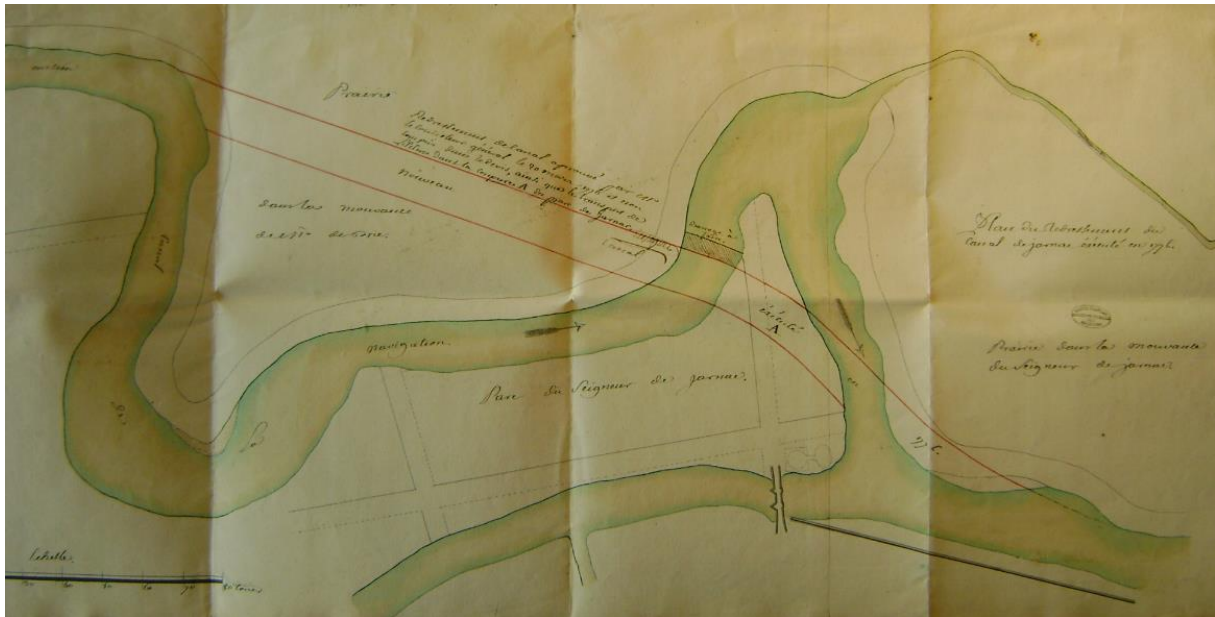


Figure 46: plan de redressement du canal de Jarnac exécuté en 1776, par Trésaguet.

Le quatrième facteur qui ralentit les ouvrages de la Charente est lié à la carrière de l'entrepreneur : le 3 avril 1779, l'entrepreneur Raimbaux prend sa retraite « ne pouvant continuer par rapport à son grand âge et à ses infirmités »¹³² les ouvrages débutés en 1776. L'intendance de Limoges émet alors une ordonnance de résiliation de l'adjudication, mettant en pause les ouvrages. La modestie de la progression des travaux durant ces trois années n'a-t-elle pas suscité des projets complémentaires à un moment où les bénéfices de l'investissement monarchique sont questionnés ? C'est ce que peut laisser penser un projet de réunion à la Couronne de la navigation de la Charente et de la Boutonne, rédigé en 1778¹³³. Son auteur, anonyme, valorise les avantages d'une flotte fluviale qui aurait son centre de navigation à Cognac. Afin d'assurer un prix du fret stable, des liaisons régulières entre la haute et la basse vallée de la Charente, l'auteur propose de racheter les gabares de particuliers pour former une flotte d'une trentaine de bâtiments. Cette flotte serait divisée en deux. Une division d'aval regrouperait une dizaine de gabares de 70 à 80 tonneaux tandis qu'une division d'amont en rassemblerait une vingtaine de 45 à 50 tonneaux. La division d'aval assurerait des rotations entre Cognac et Rochefort en 6 à 7 jours. Celle d'amont serait subdivisée en 2, chargée des rotations avec Angoulême : l'une part une semaine, l'autre la semaine suivante, coïncidant ainsi

¹³² AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Questions et réponses de Trésaguet sur les dépenses des travaux de la Charente, 6 septembre 1789.

¹³³ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Réunion à la Couronne de la navigation sur le fleuve de la Charente et sur la rivière de Boutonne. Preuves de l'utilité de cette réunion et pour le public et pour le commerce, [1778] ; ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Observations au mémoire présenté pour la réunion de la navigation à la Couronne sur le fleuve de Charente et sur la rivière de Boutonne, [1779].

avec les retours de la flotte d'aval à Cognac, permettant de fait de porter les marchandises atlantiques vers l'amont. Lors des grandes eaux, entre octobre et juin, l'affectation des flottes est inversée : la flotte d'aval peut naviguer en amont de Cognac en assurant un port de charge plus volumineux avec moins d'équipage quand la flotte d'amont navigue entre Cognac et Rochefort. Pour ce défenseur d'un monopole royal de la navigation sur la Charente, le prix du fret serait invariable. Il est fixé selon 18 stations qui correspondent à 18 secteurs du fleuve Charente entre Civray et Rochefort. Dans ce projet transparaissent d'une part la question d'une fiscalité liée à la navigation, associée à l'idée de rentabilité de l'investissement de la monarchie, d'autre part la description d'une géographie fonctionnelle de la navigation avec un pôle centralisateur, Cognac, autour duquel gravitent deux flottilles. Ce mémoire, s'il recueille un avis négatif de l'intendant et du travail du roi qui le rejette¹³⁴, n'en demeure pas moins révélateur d'une forme de perception et d'appropriation des travaux de navigation sur la Charente par la société civile, avec le regard d'une crainte de la perte d'un dynamisme de Cognac au profit de la tête de navigation d'Angoulême. Il constitue le miroir d'une opinion sur l'action royale et sur la volonté de voir aboutir un ambitieux projet monarchique au moment où celui-ci fait l'objet d'une pause pour des raisons fiscales et professionnelles.

La seconde phase des travaux trouve sa cohérence entre les devis et détails des ouvrages de mai 1779 suivis de l'adjudication des travaux au nouvel entrepreneur, François Chenaud¹³⁵, et la correspondance de septembre 1789 dans laquelle l'ingénieur Trésaguet justifie l'usage des fonds alloués à la navigation charentaise. Elle est caractérisée par la juxtaposition de deux priorités : l'adaptation des équipements fluviaux ainsi que la réflexion, l'élaboration et la mise en œuvre d'une police de la navigation fluviale. La première priorité procède de la rencontre critique de deux expertises : l'expertise des navigants du fleuve et celle, technique, des Ponts-et-Chaussées. Le 1^{er} février 1779, 10 marchands et gabarriers, regrettant de ne pas avoir été consultés entre 1767 et 1772 sur le projet de navigation, accompagnent le subdélégué de l'élection d'Angoulême Brun pour établir un autre procès-verbal de la rivière de Charente à la suite de plaintes transmises à l'intendant sur les travaux exécutés, les obstacles pérennes pour le commerce et l'insuffisance des ouvrages projetés¹³⁶. Ce procès-verbal fait suite à l'envoi de deux mémoires des marchands et négociants d'Angoulême le 27 novembre et le 6 décembre

¹³⁴ *Ibid.*, Extrait sommaire, 22 novembre 1778.

¹³⁵ *Ibid.*, Travaux publics, Navigation de la Charente, Réponses à 4 questions sur le financement des travaux de navigation de la Charente par Trésaguet, 6 septembre 1789.

¹³⁶ ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Procès-verbal de visite fluviale de la Charente, 1^{er} février 1779.

1778, par lequel ils sollicitent « l'établissement d'un port commode le long du faubourg »¹³⁷ et « une assez grande quantité d'eau qui soit dans le cas de tenir à flot les bateaux chargés »¹³⁸. La sollicitation du procès-verbal procède-t-elle d'une absence de réponse ? Leurs plaintes sont celles de maîtres de gabares naviguant entre Angoulême et l'estuaire, vers Rochefort et Charente, comme François Poussard, marchand de sel au faubourg de L'Houmeau. Au fil des 8 *folii* du procès-verbal se déclinent leurs griefs : parmi eux, un nombre de pertuis projetés qualifié d'insuffisant entre Angoulême et Cognac, un nouveau port de L'Houmeau jugé peu sécurisé et inadapté aux ruptures de charge, des pertuis considérés trop étroits, un halage au cabestan plus coûteux qu'avec 4 paires de bœufs, une absence dite incompréhensible de pertuis à Basseau où la profondeur du lit le permettrait pourtant et des ferrements qui débordent des bois des portes pouvant déchirer la bordure des gabares comme ce fut le cas en janvier 1779 pour l'une d'entre elle se rendant à Rochefort... Pourquoi tant d'amertume face au projet de Trésaguet, reconnu par l'Académie Royale des Sciences et le corps des Ponts-et-Chaussées ? Sous couvert de l'argument selon lequel les futurs navigants de la haute vallée de la Charente éprouveraient des difficultés en naviguant vers Rochefort, les maîtres de gabares estiment qu'au lieu de commencer à construire les écluses en amont d'Angoulême, il convient prioritairement de centrer l'attention sur le secteur entre Angoulême et Cognac : pourtant le devis du 28 mai 1779 décrit une situation d'équilibre avec 5 écluses établies en amont d'Angoulême et 4 en aval, dont celles de Jarnac qui constituait une priorité. Mais en effet, les passages jugés périlleux n'ont pas encore accueilli les ateliers de construction d'écluses, ce qui autorise les maîtres de gabare à remettre en question les chantiers que l'intendant et l'ingénieur ont jugé prioritaires depuis 1776. Surtout, ils considèrent que la solution technique des pertuis apportée par Trésaguet n'est qu'un simulacre des anciens pas de navigation à coulombe, niant de fait l'expertise technique réalisée par l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées pour garantir la conciliation des usages énergétiques et navigants que supposait le projet. Finalement, il convient de percevoir les crispations des marchands et maîtres de gabares d'Angoulême, Saint-Simon, Vibrac et Angeac devant Jean Brun comme le symptôme d'une impatience à voir finalement se concrétiser la modernisation de la navigation en aval d'Angoulême, espérée depuis la Réformation de 1673, peut-être menacée par la conscience de crédits alloués à la navigation intérieure qui n'atteignent pas un seuil à même de les rassurer ou dont le déblocage est retardé contraignant à des expédients. Dans une lettre du 12 septembre 1779, l'inspecteur

¹³⁷ AN, F14, 1189 B, Travaux publics, Navigation de la Charente, Note à Trésaguet résumant deux mémoires des négociants du faubourg de L'Houmeau, 6 décembre 1778.

¹³⁸ *Ibid.*

général Trésaguet donne une raison administrative au ralentissement des travaux qu'il impute à l'intendant durant l'été 1779. L'inspecteur Étienne Munier, désormais en charge de la conduite des travaux sur la Charente, a été autorisé par le directeur général des Ponts-et-Chaussées à délivrer des certificats de paiement sur les ouvrages exécutés sur la Charente. Cette habilitation n'ayant été reconnue que tardivement par une Ordonnance de l'intendant Daîné, le 27 août 1779, elle avait contraint l'entrepreneur Chenaud à contracter des emprunts onéreux pour assurer leur continuité¹³⁹. En forme de conclusion du procès-verbal, les plaignants estiment que :

« Ce ne sera ni par des répliques à ces représentations, ni par le déni des faits qu'on vient d'exposer que cette affaire de la plus grande importance peut être décidée. Toute la province n'a qu'une voix contre les opérations, les entrepreneurs soutiennent la bonté de l'entreprise, l'expérience des matelots les contredit. Le seul moyen de juger en connaissance de cause, c'est d'envoyer sur les lieux des ingénieurs de la Marine qui montant la rivière depuis Cognac, fassent connaître par leur procès-verbal l'état de la rivière, les travaux à faire pour la rendre navigable et le bon ou mauvais effet des ouvrages commencés. »¹⁴⁰

Cette conclusion met en évidence la recherche d'une légitimité alternative par la valorisation des ingénieurs militaires de la Marine sur les ingénieurs civils des Ponts-et-Chaussées. En effet, les marchands et maîtres de gabare évaluent négativement l'action des ingénieurs et inspecteurs Trésaguet et Munier d'une part et de l'intendant de Limoges d'autre part en demandant une nouvelle expertise. Cette recherche d'une autre voie d'expertise renoue avec les visites fluviales menées par les ingénieurs Ferry et Lefebvre à la fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle. L'impératif d'approvisionnement de l'arsenal durant la guerre de Sept Ans réactualise cet intérêt pour l'expertise fluviale dirigée par l'intendance de la Marine de Rochefort. Durant l'été 1756, lors de la visite fluviale de l'intendant de Limoges Chaumont de La Millière, accompagné du procureur de la Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois et du sous-ingénieur de la généralité de Limoges, le gabarier Jean Tournier, rencontré sur le fleuve en amont du périlleux Pas du Loup, avait indiqué que la veille il avait vu passer « dans une chaloupe le sieur Bonneau, commissaire de Saintes, le sieur de Riouffe, officier du port de

¹³⁹ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Lettre de Trésaguet à Monsieur de Cotte, 12 septembre 1779.

¹⁴⁰ ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Procès-verbal faisant savoir les différentes plaintes portées par les marchands de sel et maîtres de gabares du faubourg de l'Houmeau, 1^{er} février 1779, f°8r.

Rochefort et le sieur Augias, ingénieur du dit port »¹⁴¹. En 1779, Augias exerce encore à Rochefort, accompagné de Pierre Toufaire¹⁴². L'appel aux ingénieurs de la Marine des marchands et maîtres de gabare dans le procès-verbal de 1779 témoigne de la circulation entre l'aval et l'amont de la Charente d'opinions et de conceptions sur le projet d'extension de la navigation charentaise, et peut-être même de la perception, par les professionnels du fleuve, de la capacité des institutions de la monarchie à financer les projets engagés. Au moment où D'Ainé demande le déblocage d'allocations plus importantes, ceux-ci n'ont-ils pas conscience qu'un investissement plus conséquent pourrait provenir du département de la Marine dirigé par Sartine pour approfondir la modernisation de la navigation entre Cognac et Angoulême ? Finalement, le procès-verbal de 1779 illustre la construction d'une mémoire historique sur le projet de navigation de la Charente.

Devis des ouvrages pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray - 28 mai 1779	Devis révisé	Évolution
Nature des dépenses d'ouvrages de l'extension et de la modernisation de la navigation sur la Charente	1779	%
Fondations (5350 toises ³)	21 152 livres	15,25%
Canalisation du fleuve (16 323 toises ³)	44 558 livres	-27,80%
Près inondés par les ouvrages (787 toises ²)	13 319 livres	0,00%
Construction des écluses (73 en 1772, 74 en 1779)	581 165 livres	12,77%
Chemin de halage (94 019 toises)	41 897 livres	27,20%
Total des travaux d'extension et de modernisation de la navigation sur la Charente (sans le 10e de bénéfice de l'entrepreneur)	702 091 livres	0,95%
Dépenses (épuisements, batardeaux, machines hydrauliques, ouvrages imprévus, frais de projets), honoraires de l'ingénieur et des inspecteurs chargés de la conduite des ouvrages, appointements des commis.	281 600 livres	-6,13%
Indemnités (près affectés par les ouvrages, établissement du halage en secteur non navigable, chômage des moulins, démolition des pêcheries et anguillards).	66 411 livres	-48,75%
Total de l'extension et de la modernisation de la navigation sur la Charente (avec le 10e de bénéfice de l'entrepreneur)	1 107 780 livres	-5,42%
Source : ADC, 1C91, Devis des ouvrages pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray (1772, 1779).		

Tableau 41: montant des ouvrages pour rendre la Charente navigable depuis Civray, par Trésaguet (1779).

Dans ce contexte, le devis et le détail des ouvrages du 28 mai 1779 pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray apporte une modification majeure : la construction au port de L'Houmeau d'une écluse à sas sur le modèle de celle projetée à Ruffec (voir annexe 7H) afin d'une part de maintenir la chaussée des moulins de Saint-Cybard, dont la perte aurait été trop coûteuse à indemniser, et d'autre part pour maintenir le bassin du port de L'Houmeau à un niveau d'eau substantiel. Ce nouvel aménagement justifie la croissance de 12,77% de la

¹⁴¹ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Procès-verbal de l'état de la rivière de Charente, 12-25 juillet 1756, f° 15r ; AN, Marine, D2 34, Réponse au mémoire concernant la visite de la rivière de Charente, depuis Rochefort jusqu'à Angoulême pour constater les difficultés que l'on éprouve à faire les voitures sur cette partie, et reconnaître les moyens d'y remédier, par l'ingénieur Augias, 29 juillet 1756 ; *Ibid.*, Lettre de Ruis-Embitto rendant compte des difficultés de navigation sur la Charente, 12 août 1756.

¹⁴² CHARPY Jacques, *Un ingénieur de la Marine à la fin du XVIII^e siècle. Les carnets de route de Pierre Toufaire (1777-1794)*, Rennes, PUR, 2011.

dépense de construction des écluses dans le devis de 1779. Le financement de trois postes de travaux augmente : la construction du chemin de halage (+27,20%), les fondations (+15,25%) et les ouvrages de canalisation (+1,3%). Relativement aux dépenses de canalisation, si elles diminuent de près de 28%, c'est en raison de l'achèvement des travaux du port de L'Houmeau dont l'essentiel consistait en des ouvrages de terrassements et de mise en quai. Cette hausse correspond, d'après Trésaguet, à l'augmentation du prix de la journée des ouvriers et du cours des matériaux¹⁴³. Ainsi, le prix d'une toise de chemin de halage passe de 3 à 9 sous, celui de la toise cube de fondation passe généralement de 3 livres 15 sous à 4 livres 5 sous 4 deniers, tandis que celle de canalisation augmente de 6 sous, passant de 3 livres 2 sous à 3 livres 8 sous. La révision du devis de 1772 en 1779 est également justifiée par l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées par les crues de la Charente :

« quoique l'intention du Conseil soit de continuer les dits ouvrages conformément au projet général et au premier devis du 30 septembre 1772, il a cependant été jugé nécessaire d'en faire un nouveau soit parce qu'il est survenu plusieurs changements au lit de la rivière par les inondations dans l'espace de 7 à 8 ans que ces projets ont été faits et qui exigeront quelques changements dans les constructions et emplacements d'écluses »¹⁴⁴.

Enfin, l'année 1779 est également celle de l'affirmation de l'urgence d'une police de la navigation. Cette urgence est considérée par l'ingénieur Trésaguet comme la condition clef de l'acceptation des ouvrages par la communauté des usagers du fleuve. Elle coïncide avec les critiques adressées par les marchands et maîtres de gabares de L'Houmeau d'une part, et les ordres pressants du ministre de la Marine d'autre part, comme le laisse sous-entendre une lettre de l'inspecteur général à monsieur Cadet de Chambine.

« Vous verrez mon bon ami par la lettre que j'écris à monsieur de Cotte combien je le presse sur le règlement de la Charente, joignez-vous je vous en supplie à moi pour faire terminer cette affaire, vous ne sauriez croire combien cette autorité est essentielle au service, et pour arrêter les criaillements de tous ces gens mal intentionnés qui sont à l'affût du moindre inconvénient occasionné par le manque d'ordre pour nous en faire des crimes et jeter la faute ou sur les constructions ou sur les constructeurs, témoins la

¹⁴³ ADC, 1C 91, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 28 mai 1779, f°2v.

¹⁴⁴ *Ibid.*, f°2r.

lettre indécente, j'ose le dire, de monsieur de Sartine formée sur le rapport d'un anonyme qui sans autre éclaircissement fait notre procès. »¹⁴⁵

Dans ce contexte, les ouvrages de la Charente progressent sans qu'en 1789, les travaux soient totalement exécutés, ajournant la reprise du projet à l'An III. Les états de situation des travaux sur la Charente réalisés dans le cadre de l'inspection générale de la tournée de Trésaguet donnent un aperçu de l'évolution des constructions. Dans l'état réalisé le 15 août 1781, 6 écluses de la Haute Charente sont en cours de finalisation (Condac, Cez, Marsac, Coursac, Vindelle et Balzac) : il ne reste plus que les portes et leurs colliers à poser¹⁴⁶. La première écluse en amont d'Angoulême, dite de Chalonne, est indiquée comme terminée. Concernant le port de L'Houmeau, l'écluse à sas, demandée dans le devis de 1779, est construite et il ne reste plus qu'à achever un chemin de communication traversant un cimetière du faubourg commencé en 1781, mis en pause durant l'été en raison d'exhalaisons potentiellement dangereuses qui pourraient surgir. Pour la Basse Charente, 6 écluses sont terminées (Thouérat, Fleurac, La Mothe-Charente, La Liège, Châteauneuf et Jarnac), 3 sont en construction (Saint-Simeux, Malvit, Bassac ou le Pas du Loup), une en cours de finalisation (Sireuil ou le Fâ) et 2 à l'état d'atelier en cours d'approvisionnements en matériaux (Vibrac ou le Pont Bonnet et Saintonge). Les écluses projetées à Basseau et Gondeville sont ajournées. En 1782, les écluses de Saintonge et Vibrac sont en cours de finalisation clôturant les chantiers de la Basse Charente. En amont d'Angoulême, le temps pluvieux a soutenu de très hautes eaux provoquant un retard des ouvrages : les fondations de l'écluse de Baudant sont en chantiers tandis qu'à Mansle sont réalisés les terrassements nécessaires à la maçonnerie. L'inspecteur Trésaguet espère que le retard des ouvrages sera comblé par de meilleures conditions climatiques et par le recours qu'a fait l'ingénieur Munier à la machine hydraulique de Véra « qui remplace le service de quatre vents à cent hommes payés 30 sols par jour et la nuit »¹⁴⁷. En 1783, Étienne Munier signe un état de dégradations de 2 249 livres pour 21 écluses affectées par des inondations extraordinaires survenues en mars¹⁴⁸. En 1788, les écluses de Montignac, Vars, et Guissalle (en amont de Vindelle) sont en chantier : les approvisionnements en matériaux se font à Montignac tandis que la digue est percée, le pavé achève le chantier de Vars tandis qu'on espère

¹⁴⁵ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Lettre de l'inspecteur général Trésaguet à monsieur de Chambine, 26 octobre 1779.

¹⁴⁶ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Situation des ouvrages de la rivière de Charente, 15 août 1781.

¹⁴⁷ *Ibid.*, Inspection générale du sieur Trésaguet, Navigation de la Charente, Année 1782, 12 septembre 1782, article XVII.

¹⁴⁸ *Ibid.*, État des dégradations causées aux travaux de la Charente par l'inondation extraordinaire de mars dernier, par Étienne Munier, 18 avril 1783.

l'achèvement de la construction de l'écluse de Guissalle pour la fin du mois de septembre¹⁴⁹. À la veille de la Révolution française, 24 écluses sur les 74 projetées dans le devis de 1779 sont construites ou en cours de construction. L'état des rivières navigables du 1^{er} nivôse an III indique pour la rivière de Charente l'écluse de Montignac comme commencée en 1793 avec l'espoir d'achever les travaux à la fin de l'année 1794. La difficulté et la lenteur des travaux est alors imputée au « peu de succès des réquisitions nécessaires pour se procurer à l'entrepreneur les bois, les fers, le cuir même les clous, les ouvriers de toute espèce et les voitures »¹⁵⁰. À la fin du XVIII^e siècle, le projet défini par Pierre-Marie Jérôme Trésaguet en 1772 n'est ainsi réalisé qu'au tiers de ses objectifs. Est-ce révélateur d'un échec de l'ambition du génie civil pour le fleuve Charente depuis 1772 alors que le contexte politique de la navigation intérieure s'est uniformisé ? Tout d'abord, les contemporains perçoivent la grande ambition du projet. Les observations portées sur la copie de l'Arrêt du Conseil concernant les travaux de la Charente envoyé à l'intendant Daîné par le Directeur Général des Ponts-et-Chaussées le 9 janvier 1781 en témoignent. L'auteur, anonyme, estimant le préambule de l'arrêt du Conseil du 20 décembre 1780 trop laudateur écrit :

« on fait faire par le roi un éloge du succès des ouvrages déjà faits. Cet éloge paraît prématuré et déplacé, il semblera dérisoire au département de Rochefort qui ne cesse de porter des plaintes à son ministre sur les inconvénients que ce port éprouve des ouvrages aux gabariers et navigateurs de la rivière qui ne s'en plaignent pas moins souvent et moins vivement aux habitants de la ville d'Angoulême, lesquels voyant un projet vaste entre les mains d'un employé unique le considérant comme un ... que l'on tâtonne avec beaucoup d'incommodité pour les propriétaires riverains et sont persuadés qu'il ne remplira jamais son objet. Il faut espérer que tout cela est mal vu et mal auguré [...] »¹⁵¹.

Le second argument repose sur la redéfinition constante des orientations du projet de navigation. Dans ce contexte, le regard complémentaire des marchands et maîtres de gabares vers les ingénieurs de la Marine de Rochefort, associé au rappel de l'impératif d'une synergie entre l'arsenal et l'arrière-pays, donnent aux remontrances et encouragements du ministre de la Marine durant la guerre d'Indépendance Américaine un rôle clef dans une redéfinition des ouvrages qui en augmente le coût prévisionnel et effectif entre Angoulême et Cognac. Ce regard

¹⁴⁹ *Ibid.*, État de situation des ouvrages au 15 septembre 1788, par Trésaguet, 15 septembre 1788.

¹⁵⁰ AN, F14 536, Travaux publics, Navigation de la Charente, État des rivières navigables au 1^{er} nivôse an III.

¹⁵¹ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Copie de l'arrêt du Conseil concernant les travaux de la Charente, envoyé à M. Daîné par M. le directeur général dans sa Lettre du 9 janvier 1781.

maritime sur l'œuvre des Ponts-et-Chaussées peut justifier l'éloignement des objectifs premiers formulés avec facilité par l'ingénieur Trésaguet qui valorisait la modeste dépense de son projet pour la Couronne (moins de 1 200 000 livres).

	Montant des travaux adjugés	Montant des travaux réalisés	Budget dépensé	Réalisations	Taux de progression des ouvrages
HISTORIQUE					
<i>« 1°. à quoi devaient remonter les ouvrages de la Charente suivant les premiers projets ? »</i>					
Première adjudication (1775)	1 171 273 livres				
Entrepreneuriat Chaimbaux		270 058 livres	-29,9%	8 / 73 écluses ; port de L'Houmeau	12%
Seconde adjudication (1779)	1 107 780 livres (+ 22,9 %)				
Entrepreneuriats Chenaud et suivants		1 082 128 livres	-97,7%	24/74 écluses ; port de l'Houmeau	33%
BILAN					
<i>« 2°. à combien ils ont été portés ensuite ? »</i>					
<i>« 3°. ce qu'il y aura de fonds consommés à la fin de l'année [1788], en totalité ? »</i>					
Exercices 1775-1788	1 377 839 livres (+17,6%)	1 352 186 livres	-98,0%	24/74 écluses ; port de l'Houmeau	33%
PERSPECTIVES					
<i>« 4°. combien il doit en coûter encore pour achever ces ouvrages en les portant jusqu'à Civray qui semble devoir en être le terme ? »</i>					
Début de période	Montant des travaux restants estimés	Montant des travaux cumulés	Taux d'évolution par rapport à l'adjudication de 1775.		
Dès 1789	800 000 à 900 000 livres	2 152 186 à 2 252 186 livres	entre 83,7 et 92,2%		

Tableau 42: dépenses estimées et effectives du projet de navigation intérieure sur la Charente (1772-1789).

En exploitant les réponses que fournit Trésaguet aux quatre questions du Contrôleur Général des Finances le 6 septembre 1789, le surcoût induit par l'évolution des ouvrages sur la Charente est évident. Si le taux de réalisation des ouvrages en 1788 n'excède pas le tiers des objectifs devisés en 1779, c'est en raison des modifications et enrichissements qu'il a fallu porter aux ouvrages déjà construits sur le port de l'Houmeau et sur les pertuis installés en aval d'Angoulême, à l'incitation du ministre de la Marine de Sartine durant la guerre d'Indépendance Américaine (cf. infra). L'échec du projet d'extension de la navigation en amont d'Angoulême n'est ainsi aucunement synonyme de l'échec d'une maritimisation de l'arrière-pays d'Angoumois et doit plutôt se concevoir comme une reconfiguration de celle-ci sur une

aire prioritaire, un cœur fluvial, de Cognac à Angoulême, avec un espace d'expériences de navigation en amont d'Angoulême, jusqu'à Mansle. Au-delà, la vallée fluviale reste la ligne d'une hypothèse maritime utopique. C'est alors dans la lecture du repli de l'extension de navigation sur la modernisation de celle-ci en aval d'Angoulême que se lit le renforcement de l'intégration à la mer de ce voisinage du Ponant, d'autant que le port de Rochefort cumule désormais des fonctions militaires et commerciales.

La Révolution française et l'empire renouent avec un territoire de projet éprouvé dès 1793. Le 31 décembre 1810, huit mois après l'inauguration du canal de Saint-Quentin, l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées Pironneau rédige un mémoire sur le régime de navigation de la Charente dans lequel, s'appuyant sur une description des travaux menés depuis près de 30 ans, il rappelle la place du fleuve dans le mythe d'une navigation circulaire qui ferait communiquer au sud, la Charente avec la Gironde par un canal à construire permettant l'accès au canal du Midi pour atteindre ainsi la Méditerranée, et au nord, par un canal liant la Charente au Clain et à la Vienne, une liaison avec la Seine par le canal de Briare puis par le tout nouveau canal de Saint-Quentin rendrait possible un accès aux ports de Rouen et du Havre. Sollicitant un aval pour étudier la faisabilité des canaux Charente-Clain et Charente-Gironde, l'enthousiasme de Pironneau, appuyé sur l'étendue du territoire impérial décrit un rêve fluvial auquel Trésaguet n'avait pas songé et qui place l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sur une hypothétique et utopique aire de transit mer-terre-mer : « On voit déjà que le projet de jonction de la Charente avec le Clain ne tend rien moins qu'à faire communiquer Rochefort avec Paris, Anvers et Saint-Pétersbourg et qu'il suffirait ensuite pour joindre la Baltique à la Méditerranée d'ouvrir un autre canal entre la Charente et la Gironde »¹⁵².

2. Un port entre terre et mer : L'Houmeau (1756-1789)

Le port du faubourg de L'Houmeau¹⁵³, à Angoulême, présente un double statut au XVIII^e siècle. Il est effectivement redevenu à la fin du XV^e siècle une tête de navigation, privilégiée par l'activité saunière¹⁵⁴, point d'amont des rotations avec les ports de l'estuaire,

¹⁵² AN, F14 536, Travaux publics, Navigation de la Charente, Mémoire de l'ingénieur en chef Pironneau sur le régime de la navigation de la Charente, 31 décembre 1810.

¹⁵³ DUBOURG-NOVES Pierre (dir.), *Histoire d'Angoulême et de ses alentours*, Toulouse, Privat, 1989 ; VALLEAU Michel, *Angoulême-L'Houmeau : un port sur la Charente, un faubourg peuplé du XI^e siècle à nos jours*, Angoulême, s. n., 1981 ; COMBY Jean, « Les faubourgs d'Angoulême », *Norois*, 47, 1965, p. 307-312 ; *Id.*, « Les quartiers et les faubourgs d'Angoulême », *Norois*, 42, 1964, p. 171-193.

¹⁵⁴ COMBEAU Jacques, *Le Commerce du sel dans la seconde moitié du XVII^e siècle entre Tonnay-Charente et le port de L'Houmeau*, Ruelle, La Route des Tonneaux et des Canons, 2007.

Charente naturellement, puis dès 1667, l'arsenal de Rochefort. Carrefour routier renforcé par le déplacement de la route des postes et messageries dès 1742, le faubourg de l'Houmeau est l'espace de l'articulation des connexions routières et fluviales. À cette réalité du carrefour s'ajoute son statut de territoire de projet depuis 1637 : pour le seigneur riverain de l'amont, pour l'ingénieur de la Marine ou des Ponts-et-Chaussées, pour les intendants, le faubourg de l'Houmeau présente un intérêt renouvelé par les perspectives d'extension et de modernisation de la navigation fluviale liées aux approvisionnements du port de Rochefort, à la diffusion des produits coloniaux ou encore à la libéralisation du commerce des grains. Qu'il soit source de projets menaçant ou amplifiant sa fonction d'entrepôt, les travaux de modernisation du port de L'Houmeau réalisés à partir de la fin de l'année 1775 sous la conduite de Trésaguet peuvent illustrer combien l'aménagement des ports fluviaux de l'arrière-pays intègre l'élément maritime dans leur conception et leur réalisation.

En confrontant les trois planches du port et faubourg de L'Houmeau de l'atlas fluvial réalisé par l'ingénieur Trésaguet en 1773, les procès-verbaux de visite fluviale de 1673, 1729 et 1756 et les états de situation de travaux, la restitution de l'évolution morphologique du port fluvial paraît possible. Quel est le profil du port avant la guerre de Sept Ans ? Trésaguet indique que le port s'étend sur 800 toises (1,5 km), dessinant une douce courbe sur la rive gauche. Le paysage de la rive fait se succéder « les bâtiments que les négociants ont bâtis sur le rivage »¹⁵⁵. Le procès-verbal de la Réformation de 1673 indiquait notamment un magasin à papier du notaire Boutilier¹⁵⁶ habitant le faubourg. Celui de 1729 mentionne plusieurs chais, maisons et murs de clôture avec des vestiges d'un ancien quai¹⁵⁷. La troisième planche de « Port et fauxbourg de L'Houmeau » de l'atlas Trésaguet donne une représentation de l'environnement portuaire (voir annexe7C). Le port s'organise en deux parties. Une première partie nord, face à la pointe amont de l'île Cireau, forme le « port Mouchy », composé d'une place étroite donnant sur la rive, peu profonde, communiquant dans sa partie nord avec le chemin du Gond tandis qu'au sud, cinq parcelles de jardins ou de prés le séparent de la seconde partie du port. Cette partie du port, sud ou aval, dessine une étendue plus étroite dans sa partie supérieure, en raison d'habitations ou d'entrepôts proches de la berge, que dans sa partie inférieure, ouverte sur des prés. Ce port présente une étendue approximative de 5 365 m². Comme indiqué dans le devis

¹⁵⁵ ADC, 1C 91, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, art. 442, f°73r.

¹⁵⁶ ADC, 140B 12, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Procès-verbal de visitation fluviale par Louis de Froidour, 1673, f°1v.

¹⁵⁷ ADC, 140B 13, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Procès-verbal de visitation fluviale de la Charente, 1729, f°2r.

de Trésaguet (1772), la Charente bat les murs de la rive gauche et lors des grandes eaux, l'étroit chemin de la berge est impraticable. Le canal de la Charente présente quant à lui un aspect anastomosé dans le méandre liant le Gond au faubourg de Saint-Cybard : de ce fait, le port de l'Houmeau est riverain d'un premier canal étroit délimité par une chaîne de 5 îlots successifs. Au bout du canal, la chaussée des moulins de Saint-Cybard empêche tout passage de bâtiment marchand. Pour naviguer vers l'aval, les gabares doivent remonter le canal riverain du port en longeant l'île Cîreau pour emprunter le second canal qui longe une grande île avant de virer à tribord pour joindre un troisième canal, dit de Chambrefaud, car le second joint le premier, et franchir ensuite les arches du pont de Saint-Cybard. Sur les rives fluviales d'un faubourg « populeux » et industriel, le transit de marchandises, assuré par les gabariers et les voituriers, manque de place : si en 1756, les visiteurs du fleuve suggèrent à la confluence de la Touvre et de la Charente l'aménagement commode d'un marchepied sur la prairie riveraine pour l'embarquement des canons forés au Gond en amont¹⁵⁸, en 1772, l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées rappelle que les deux places portuaires de l'Houmeau ne sont pas « à beaucoup près suffisantes pour le dépôt des canons et autres marchandises que l'on charge sur ce port »¹⁵⁹. De même, en 1756, les visiteurs proposent de « réformer les bords du [...] port par quelques pilots et de le hausser de manière que les bois de construction soient moins sujets à être emportés par les inondations »¹⁶⁰. La flotte des embarcations de pêche côtoie sur le canal celle des gabares et en 1758, les petites jauges (de 20 à 25 tonneaux) sont désormais rares : 17 gabares sur les 20 en activité jaugent entre 40 et 45 tonneaux, comme la gabare le Saint-Jacques-de-Fortune, propriété de Jean Périnat, construite en 1756 sur les chantiers d'Angoulême¹⁶¹. Sur la rive droite, la navigation sur le canal de Chambrefaud semble moins gênante en 1756 qu'en 1729 où étaient signalés plusieurs empêchements à la navigation : arbres renversés, penchés ou non coupés sur la rive. Le gabarier Jean Tournier pestait même contre le pêcheur Robert dit Mazarin à qui il imputait un allongement de chaussée d'écluse de pêche qui réduisait la part du canal réservé à la navigation... Finalement, le diagnostic de Trésaguet sur le port de L'Houmeau en 1772 considérait 3 inconvénients. Le manque d'accessibilité et de sécurité portuaire est le premier, avec d'une part côté faubourg un port jugé peu connecté à la grande route de Paris vers

¹⁵⁸ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Procès-verbal de l'état de la rivière de Charente, 12 juillet 1756, f°5v.

¹⁵⁹ ADC, 1C 91, *Ibid.*

¹⁶⁰ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Procès-verbal de l'état de la rivière de Charente, 12 juillet 1756, f°7r.

¹⁶¹ SHDR, GR 9P4 117, Matricule des bâtiments marchands du quartier de Saintes, 1749-1764, f°93, n°20.

l'Espagne, et d'autre part côté fleuve, des détours dans l'anastomose¹⁶² charentaise qui exposent les gabares au péril de leur coque. Le manque d'espace est le second défaut attribué au port : l'expérience de la guerre de Sept Ans a montré les limites du dépôt des canons et des bois de construction et la perspective d'établir un entrepôt des colonies à Rochefort suppose un renforcement de la fonction d'entrepôt du port de L'Houmeau. La flotte des gabares effectuant les rotations avec Angoulême sous-entend également une capacité d'accueil des bâtiments à augmenter. Enfin, les caractéristiques nautiques des bâtiments, qui tendent à la hausse du tonnage, et celles du lit fluvial, périodiquement touchées par des basses eaux qui limitent la capacité de charge et augmentent la durée de la rotation vers l'estuaire, orientent la réflexion du génie civil sur l'aménagement d'un bassin portuaire pouvant concilier la profondeur du fleuve et le tirant d'eau des bâtiments marchands. Comment ces critères président à la définition du chantier portuaire de L'Houmeau par l'ingénieur Trésaguet ?

L'aménagement du port de L'Houmeau entre la fin de l'année 1775 et 1782 se fait en quatre chantiers. Le premier chantier consiste en la réalisation d'une charpente qui dessine une courbe linéaire parallèle à celle de la rive gauche délimitant ainsi le périmètre du nouveau port. Cette charpente prend la forme de l'implantation de deux lignes de pieux de bois rond coiffés de chapeaux : la première en bordure de quai en nécessite 750 et la seconde, espacée et disposée à sa suite, 250¹⁶³. Les deux sont liées par des liernes. Dans l'intervalle formant une tranchée, des pierres des carrières d'Angoulême seront disposées pour assurer la retenue des terres qui sont destinées à combler le canal riverain de l'ancien port de L'Houmeau¹⁶⁴. Ces travaux réalisés, les ouvrages de terrassement forment le second chantier : ils représentent 28% du budget consacré aux dépenses de canalisation de l'ensemble du projet entre Civray et Cognac et 59% de celui dédié à l'atelier d'Angoulême. Trésaguet envisageant de multiplier par 6 la surface dédiée au port en la portant à 32 054 m², il décide le comblement du canal riverain de l'ancien port. Le matériau nécessaire provient alors du déblai de la partie droite des 5 îlots qui délimitaient le canal et de la partie gauche des îles qui formaient le second canal. Par cette opération qui a provoqué le déplacement de 39 564 m³ de matériaux, l'ancien second canal devient le principal canal ou bassin de navigation, élargi à 50 mètres par des déblais qui donnent un profil de courbe linéaire tant à la rive droite qui est destinée au futur chemin de halage qu'à

¹⁶² Anastomose : situation d'un lit fluvial parsemé de plusieurs îles délimitant des bras dessinant un cours fluvial chevelu.

¹⁶³ ADC, 1C 91, Détail des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772, f°100v-101r.

¹⁶⁴ *Ibid.*, Devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772, art. 443.

la rive gauche qui porte le nouveau port alors agrandi¹⁶⁵. Ce chantier de terrassement s'organise le long du méandre en petits ateliers équipés, organisés autour de batardeaux déviant les eaux pour permettre les opérations : certains manœuvres fouillent, extraient « la terre franche mêlée de racines »¹⁶⁶ des îles et îlots, multiplient les allers-retours à un relais à la brouette, quand d'autres, plus éloignés de la rive chargent plutôt un batelet¹⁶⁷. Le lit fluvial est ensuite dragué. Pour Trésaguet, le comblement du canal riverain de l'ancien port répond à la nécessité de protéger la rive gauche des crues : la nouvelle chaussée du port doit être « au-dessus des hautes eaux suivant les repères qui ont été marqués dans les plus grandes inondations »¹⁶⁸. Le troisième chantier consiste en la réalisation d'un aqueduc de moellons de 66 mètres de long sur près d'un mètre d'ouverture pour écouler les eaux du petit ruisseau qui traverse le faubourg de L'Houmeau¹⁶⁹. Le pavement du port est le dernier chantier. Côté rivière, le long du quai, à partir de la première charpente de pieux, un pavé de blocage est disposé sur 4,5 mètres de longueur tandis que côté faubourg, des bordures en pierre de taille haute de moins d'un demi-mètre et large d'une trentaine de centimètres sont « posées en carreaux et boutisses »¹⁷⁰. Ces quatre chantiers reconfigurent donc en 1779 le port de L'Houmeau (voir annexe 7A et B). En termes d'accessibilité, trois chemins percés vers la Charente sur la route de Paris facilitent l'accès à la partie nord du port.

Entre 1779 et 1781, la configuration du port évolue encore à partir d'un triple constat issu de la mise en service du nouveau port par Trudaine en 1777¹⁷¹. Le premier est financier : indemniser les propriétaires de la chaussée des moulins de Saint-Cybard serait trop coûteux pour la Couronne. Le second procède des sollicitations des « négociants navigateurs » dans les mémoires adressés en 1778 et 1779 sur l'état des travaux du port de L'Houmeau et des autres ouvrages sur la Charente au ministre de Sartine. Les patrons de gabares appellent de leurs vœux une hauteur d'eau plus grande dans le bassin du port de L'Houmeau, revendication sur laquelle l'ingénieur Trésaguet s'explique auprès du ministre en dénonçant un « esprit de parti » des navigateurs et maîtres de gabares :

¹⁶⁵ *Ibid.*, art. 445.

¹⁶⁶ *Ibid.*, Détail des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772, f°94v.

¹⁶⁷ *Ibid.*, f°95v.

¹⁶⁸ *Ibid.*, Devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772, art. 445.

¹⁶⁹ *Ibid.*, Détail des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772, f°100r.

¹⁷⁰ *Ibid.*, Devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772, art. 446.

¹⁷¹ ADC, 1C 91, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 28 septembre 1779, art. 440.

« On se plaint qu'il n'y a que 16 pouces d'eau dans le bassin du port de L'Houmeau depuis que l'on y travaille. Quoique cette opposition soit un peu exagérée, il est cependant vrai qu'il n'a point assez de profondeur dans la partie déblayée pour l'agrandissement du bassin destiné à contenir les gabares qui s'y trouvent habituellement rassemblées, mais on n'a certainement pas diminué pour cela le volume d'eau de la rivière ni la profondeur de l'ancien port »¹⁷².

À l'appui de l'argumentaire de Trésaguet, les caractéristiques nautiques de la flotte des gabares immatriculées au port de L'Houmeau dans le dernier quart du XVIII^e siècle présentent un tonnage plus grand qu'à la fin de la guerre de Sept Ans qui augmente le tirant d'eau : sur les 27 bâtiments marchands, seuls 3 jaugent désormais moins de 50 tonneaux. Contrairement à la flotte mi-XVIII^e siècle, les 24 autres bâtiments ont une capacité de charge variant entre 50 et 80 tonneaux, l'un d'eux atteignant 100 tonneaux¹⁷³. Le choix est donc fait par l'ingénieur d'implanter une écluse à sas en amont de la chaussée des moulins de Saint-Cybard, sur le modèle de celle projetée en amont où les chutes d'eau sont plus hautes à Ruffec¹⁷⁴. Le chantier apparaît comme terminé dans l'état des travaux de la Charente de 1781. Les clefs des portes de l'écluse ont été confiées au postier nommé Saint-Jacques de l'abbaye de Saint-Cybard car les navigateurs étaient mécontents du meunier qui les gardaient auparavant¹⁷⁵. Le maintien d'une hauteur d'eau pour la navigation et le stationnement des gabares suppose également le barrage du canal de Chambrefaud. Pour obtenir le barrage du canal, une digue est aménagée. Elle ferme un vaste bassin semi-circulaire dessiné par le déblai des parties aval et amont des deux îles qui font face au port. Cet aménagement entend répondre à l'exigence du stationnement et des rotations au quai des bâtiments marchands immatriculés à L'Houmeau mais également des bâtiments remontant des ports situés en aval d'Angoulême. En 1782, un chemin faisant communiquer le faubourg de Saint-Cybard avec le port de L'Houmeau est achevé : percé sur la rive gauche après l'abbaye de Saint-Cybard, en amont de la chaussée des moulins, la pente du chemin rend plus aisé l'accès par le sud aux quais du port¹⁷⁶. Seul reste à édifier une galerie sur le canal des moulins de Saint-Cybard pour atteindre l'écluse à sas dont l'accès nécessite un

¹⁷² AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Projet de réponse à la lettre du 28 août de Monsieur de Sartine, ministre de la Marine, par Trésaguet, septembre 1779.

¹⁷³ SHDR, GR 9P4 119, Matricule des bâtiments marchands du quartier d'Angoulême, 1785-1818, f°1-6, 19, 20 et 24, n°1 à 21, 73, 75, 78, 92.

¹⁷⁴ ADC, 1C 91, *Ibid.*

¹⁷⁵ ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, État des éclusiers établis sur la Charente, 1781, f°37r.

¹⁷⁶ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Inspection générale du sieur Trésaguet, 12 septembre 1782, art. 1 ; ADC, 1C 91, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 28 septembre 1779, art. 443 et 444.

batelet dont l'entretien est jugé coûteux¹⁷⁷. Entre 1787 et 1788, des travaux d'élargissement, réalisés dans la rue de l'ancien port, ont induit le recul et l'alignement de la façade de la maison de la veuve Besson¹⁷⁸.

Un projet d'ordonnance de l'intendance de Limoges sur l'exécution de l'arrêt du 20 décembre 1780 relatif à la police de la navigation décrit l'organisation du nouveau port en 4 secteurs de quai ou « canton » de l'amont vers l'aval. Le 1^{er} canton ou petit port est destiné à l'entreposage des « objets relatifs à l'artillerie tels que les canons, mortiers, boulets, bombes qui proviennent des forges de l'Angoumois et du Périgord ». Le second, appelé canton de la cale, dédié au radoub des gabares, ne peut accueillir aucune espèce de marchandises. La décharge des sels se fait au troisième canton tandis que le quatrième, jusqu'à l'écluse, est consacré à l'entreposage des bois de constructions et à brûler et tout autres espèces de marchandises. Le personnage clef garant de l'agencement du port est le syndic de la navigation : il doit veiller à laisser un espace libre de 5,5 mètres entre l'aire de dépôt des marchandises et la partie du faubourg pour la circulation des voitures, et il est habilité à dresser des procès-verbaux de contraventions en cas de non-respect de l'ordre du port fluvial.

Entre 1775 et 1788, le port de L'Houmeau s'est métamorphosé pour devenir un carrefour fluvio-routier connecté, pouvant juxtaposer les liaisons de proximité aux liaisons plus lointaines. Ces ouvrages renforcent sa dimension de tête de navigation en lien avec le chapelet des petits et moyens ports fluviaux d'aval, le binôme portuaire estuarien et son rôle d'interface eau-route avec les provinces environnantes de l'Angoumois. L'importance de la relation maritime se lit dans l'agencement des secteurs du nouveau port qui illustre l'étroite relation avec la Marine de Rochefort. Cependant la qualité de la synergie entre l'arsenal et l'arrière-pays relève aussi de l'état de la navigation entre Angoulême et l'estuaire, secteur où les travaux de la Charente ont également connu une inflexion sous l'égide de la Marine.

3. Du pertuis au sas à double-porte : naviguer à pleine charge ou s'exposer au risque de naufrage (1780-1782).

Le 18 mars 1780, le ministre de la Marine de Sartine écrit à Jacques Necker, directeur général des finances, une lettre pour le travail du roi du 21 mars. Il transmet le 29 mars une copie de cette lettre à l'ingénieur Trésaguet, dirigeant à ce moment-là le chantier de l'écluse à

¹⁷⁷ AN, F14 1189 B, art. 2.

¹⁷⁸ *Ibid.*, Inspection générale, État de situation des ouvrages de la Charente au 15 septembre 1788, 23 septembre 1788.

sas de L'Houmeau. Une doléance devenue classique relayée par le ministre parvient à l'ingénieur : « Les embarras qu'éprouve la navigation de la rivière de Charente depuis Angoulême jusqu'au-dessous de Cognac, m'engagent, Monsieur, à vous faire connaître les inconvénients qui en résultent pour le service du Roi par les retards auxquels les transports des différentes munitions sont exposés journallement »¹⁷⁹. Le ministre exige de solutionner les faibles tonnages d'artillerie qui parviennent à l'arsenal en temps de guerre – les gabares de 50 à 60 tonneaux ne navigueraient qu'au tiers de leur charge à la sortie d'Angoulême attendu les basses eaux qui se rencontrent en plusieurs points du fleuve –, et il appelle à centrer l'attention sur le Pas du Loup et l'écluse de Bassac. Le ministre insiste sur une double nécessité : draguer le fleuve depuis Angoulême en quelques endroits et assurer l'entretien et les réparations qui s'appliquent à des ouvrages neufs.

Mais l'expertise de Trésaguet portée dans les observations sur les ouvrages de la Charente en 1781 décrit deux facteurs qui accentuent cette difficulté et menacent de caducité les ouvrages qu'il a entrepris. Le premier réside dans la difficulté à remonter les gabares lors de l'ouverture des pertuis pour franchir un bief. Les pertuis étant jugés trop étroits face à la largeur du bordage des gabares, il est difficile de leur faire franchir le pas par la force des bras ou des bœufs et le secours des cabestans sans un risque de submersion par la proue parce que l'eau ne peut s'évacuer par les côtés du bâtiment. Le second procède de l'augmentation du tonnage des navires : Trésaguet justifie une production du risque de naufrage par l'agrandissement de 2 à 3 pieds, de la largeur des gabares à la fin des années 1770. Ayant pensé en 1772 ses écluses avec un espace de 20 pieds entre les deux bajoyers¹⁸⁰, constatant que la largeur du bordage des bâtiments est passée de 17 à 19 pieds à la fin des années 1770, il attribue l'exposition au risque à l'évolution des caractéristiques nautiques des bâtiments marchands que les négociants d'Angoulême n'ont même pas évoqué dans le procès-verbal réalisé devant Brun en février 1779 :

« Malgré les facilités accordée à la navigation, ces plaintes continuant, l'inspecteur général chargé de ces travaux ayant effectivement vu dans sa tournée en visitant la rivière 12 paires de bœufs employés au remontage des gabares dans les écluses, aurait été bien étonné que sa théorie et les principes employés à ces constructions approuvée par tant d'habiles gens eussent été si fautifs s'il n'avait reconnu l'erreur du dit procès-verbal qui en constatant les difficultés passe sous silence que

¹⁷⁹ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Lettre de Sartine à Necker, 18 mars 1780.

¹⁸⁰ ADC, 1C 91, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Devis pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772, art. 46 et 107.

lorsque les projets ont été faits en 1772, les gabares n'avaient que 17 à 18 pieds de largeur, prenaient 30 à 36 pouces d'eau et ne chargeaient que 50 à 60 tonneaux ou 100 à 120 milliers, et que depuis ce temps la plus grande partie des gabares ayant été renouvelée ont été reconstruite sur 19 pieds 8 à 10 pouces de large prenant 40 à 48 pouces d'eau et chargée de 90 à 100 tonneaux, ou 180 à 200 milliers, enfin que ces gabares n'ayant que 4, et même 2 pouces de moins que le canal par lequel elles doivent passer, tirées par la force de 12 à 15 paires de bœufs n'obligent les eaux auxquelles il ne reste plus d'espace pour s'échapper par les côtés ni par-dessous de s'élever, et ne fassent éprouver aux gabares la plus grandes résistance à vaincre, le courant rapide des eaux resserrées entre les bajoyers et ne courent le risque d'être submergées. On doit encore que ces réclamations n'ont commencé qu'en 1779, lorsque les dimensions des gabares ont si prodigieusement augmenté tandis que les premières écluses qui ont été faites et livrées à la navigation en 1776 et 1777 jusqu'à 1779, les gabares étant encore dans leur premier état n'ont trouvé aucune résistance et sont remontées sans difficulté avec le cabestan et la force de 6 à 8 hommes, les dimensions énormes des nouvelles gabares occasionnent un second inconvénient non moins fâcheux [...] »¹⁸¹.

Quoique la matricule des bâtiments marchands du quartier d'Angoulême soit plus tardive (1785-1818), la composition de la flotte naviguant sur la Charente depuis Angoulême permet d'apprécier l'expertise de Trésaguet. En ne sélectionnant que la flotte des 69 bâtiments immatriculés en 1785, il apparaît que le tournant des années 1780 expose près d'une gabare sur deux au risque de naufrage par submersion à l'entrée d'un pertuis entre Angoulême et Cognac. Cette exposition au risque est plus forte pour les gabares jaugeant plus de 70 tonneaux, immatriculées dans les localités portuaires d'Angoulême (4 gabares), Saint-Simon (7 bâtiments), Gondeville (4 gabares) et Cognac (6 gabares), dont l'itinéraire des flottes gagnant l'amont à L'Houmeau, suppose le passage de 13 écluses pour celles montant de Cognac. La fin du premier chantier de l'entrepreneur Raimbaux en 1779 rencontre alors un temps de recomposition des pratiques navigantes avec des standards nautiques plus grands et des équipages plus nombreux qui menacent de caducité les ouvrages de l'ingénieur Trésaguet. Ce dernier exige dès lors, dans l'état de situation des ouvrages d'août 1781, une réglementation sur la taille des gabares¹⁸².

¹⁸¹ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Situation des ouvrages de la Charente au 15 août 1781, par Trésaguet, 20 août 1781.

¹⁸² AN, F14 1189 B, Travaux publics, Navigation de la Charente, « Observations générales », Situation des ouvrages de la rivière de Charente au 15 août 1781, 20 août 1781, f°2r.

Flotte de cabotage fluvial et risque de submersion au passage d'un pertuis au début des années 1780 sur la Charente.	Bâtiments marchands	Jauge initiale	Jauge initiale	Jauge après refonte	Jauge initiale ou après refonte
		≤ 60 tonneaux	> 70 tonneaux	> 70 tonneaux	> 70 tonneaux
		17-18 pieds	> 19 pieds	> 19 pieds	> 19 pieds
Angoulême	19	9	6	4	10
Sireuil	1	1	0	0	0
Saint-Simeux	1	0	0	1	1
Vibrac	3	1	1	1	2
Saint-Simon	17	5	5	7	12
Saint-Amant-de-Graves	1	0	0	1	1
Gondeville	10	6	0	4	4
Jarnac	3	2	1	0	1
Bourg-Charente	2	2	0	0	0
Cognac	12	6	5	1	6
Flotte du quartier d'Angoulême	69	32	18	19	37
Taux d'exposition de la flotte au risque de naufrage lors du passage d'un pertuis					53,6%

Source : SHDR, 9P4 118, Matricule des bâtiments marchands du quartier d'Angoulême (1785-1818).

Tableau 43: flotte de cabotage fluvial et risque de submersion à l'entrée des pertuis de Trésaguet vers 1780.

Les basses eaux, l'étroitesse des pertuis de Trésaguet, l'évolution des gabares et les difficultés à haler les bâtiments vers l'amont infléchissent donc les ouvrages vers un réaménagement à partir de 1782. L'ingénieur Trésaguet reçoit du directeur des Ponts-et-Chaussées La Millière, fils d'un précédent intendant du Limousin du même nom ayant visité le fleuve en 1756, un mémoire destiné à Jean-François Joly de Fleury, administrateur général des finances, adressé par les négociants d'Angoulême plaidant pour « ordonner que tous les pas au moins depuis Jarnac jusqu'à Angoulême distance de cinq lieues seront faits à double-portes »¹⁸³. L'intendant Daïné a reçu une copie de ce mémoire¹⁸⁴.

L'état de situation de travaux de 1781 indique clairement que le département de la Marine a soutenu ce réaménagement des écluses, dont 10 sur 13 sont équipées de sas en aval d'Angoulême. Pour l'écluse de Thouérat, la première en aval d'Angoulême, l'inspecteur consigne dans les observations que « cette écluse est faite, il ne devait être fait à ce passage qu'un pertuis ou demi-écluse, on y a ajouté à la sollicitation de la Marine un sas que l'on a nommé économique parce que les bajoyers sont en terre et la porte d'amont fermée par des éguilles »¹⁸⁵. Parallèlement, les écluses sont équipées d'une part d'éperons en amont et en aval des portes pour prévenir les dégradations qu'occasionnent les chocs de bordages sur la maçonnerie et d'autre part de cabestans pour faciliter le halage des gabares.

¹⁸³ *Ibid.*, Mémoire des négociants d'Angoulême à Joly de Fleury, septembre 1782.

¹⁸⁴ ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, copie du mémoire des négociants d'Angoulême demandant des aménagements pour la navigation adressé à l'administrateur général des finances Joly de Fleury, septembre 1782.

¹⁸⁵ AN, F14 1189 B, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Situation des ouvrages de la rivière de Charente au 15 août 1781, par Trésaguet, 20 août 1781.

Si fâché que puisse paraître l'ingénieur Trésaguet, les observations générales qu'il formule dans l'état des ouvrages de 1781 n'en demeurent pas moins révélatrices de l'adaptation du monde des maîtres de gabares aux besoins croissants de l'arsenal d'une part et des négociants de L'Houmeau d'autre part. Finalement, la hausse du tonnage dont se plaint Trésaguet illustre la saisie d'une opportunité maritime que renforce le temps de guerre : la nécessité d'investir pour moderniser les bâtiments marchands par des travaux de charpenterie, de refonte ou de création de coques avec des tonnages plus conséquents, vise évidemment à faire face à une demande croissante et réciproque tant en aval qu'en amont. Elle manifeste également le rôle joué par les maîtres de gabares comme acteurs intermédiaires de la synergie entre l'arrière-pays de production de fournitures pour la Marine et les ports de l'estuaire, l'arsenal de Rochefort et le comptoir marchand de Charente. L'ingénieur est conscient de ce climat ambiant et assure qu'il ne faut « pas interrompre cette navigation si précieuse dans les circonstances de la guerre pour les approvisionnements de Rochefort, soit en bois de construction, canons, boulets, vins, eaux-de-vie et autres denrées pour les embarquements »¹⁸⁶. Le passage du pertuis à l'écluse à sas opéré à partir de 1780 juxtapose des rapports à la mer différents : celui de l'ingénieur, soucieux d'achever son projet de modernisation de la navigation, légitimant son bienfondé à condition de l'adosser à une police de la navigation qui harmonisera les pratiques fluviales pour bien naviguer jusqu'à l'estuaire ; celui du ministre de la Marine, agacé par des retards préjudiciables aux armements qui accentuent la tension liée à l'urgence d'un temps de guerre et à la difficile perception des enjeux complexes liés aux ouvrages sur la Charente ; et celui des bateliers du fleuve, acteurs du lien terre-mer, investissant dans le bâtiment marchand de cabotage pour tenter de répondre aux besoins croissants que supposent les navettes entre l'amont et l'aval du fleuve. L'élaboration d'une police de la navigation fluviale sur la Charente, dans le contexte de la guerre d'Indépendance Américaine, participe de cette recherche d'une synergie efficace dans la navigation entre l'arrière-pays et l'estuaire.

4. La première police de navigation fluviale sur la Charente : libéraliser la navigation et concilier les usages (1780-1788)

Avant 1780, l'intendant de Limoges dispose d'un pouvoir réglementaire et judiciaire qui lui a été reconnu sur la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois depuis 1734 pour assurer la police de la navigation. Périodiquement, l'intendant fait afficher des ordonnances relatives à

¹⁸⁶ AN, F14 1189 B, Travaux publics, Navigation de la Charente, « Observations générales », Situation des ouvrages de la rivière de Charente au 15 août 1781, 20 août 1781, f°4r.

l'entretien des berges du fleuve Charente. La lecture, publication et affichage dans les localités fluviales de la généralité de Limoges de l'arrêt du 24 juin 1777 portant règlementant pour la navigation sur la rivière de Marne et autres rivières et canaux navigables met clairement en évidence un parallèle entre la Charente et la Marne en insistant sur deux points : la nécessité de faire face à l'inexécution des ordonnances publiées jusque-là et l'impératif de sécuriser les approvisionnements de la ville de Paris. Transposable dans le cas du fleuve Charente, *a fortiori* en début de guerre maritime, cet arrêt s'inscrit dans la lignée des sollicitations de l'intendance de la Marine de Rochefort (en 1756), relayées par le secrétaire d'état (en 1780), soucieuse de sécuriser les approvisionnements en matériel d'artillerie. Construit en 12 articles, exception faite de deux centrés sur la rivière de Marne, l'arrêt identifie deux priorités : maintenir un environnement fluvial « durable » par l'interdiction des constructions sur le cours d'eau (art. 1), l'interdiction de polluer le fleuve (art. 3, 4), l'impératif d'entretien des berges du halage, la reconnaissance des équipements de circulation comme propriété royale (art. 11) et l'obligation d'une connexion fleuve-berge commode (art. 5). La seconde priorité de l'arrêt de juin 1777 est la recherche d'une navigation lisse. Elle transparaît dans 6 des 12 articles par l'identification de 6 obstacles pouvant produire des retards (art. 5, 6, 7, 8, 9 et 10), de l'absence d'affichage pour s'acquitter des droits de passage (art. 5) au stationnement des bâtiments du côté du halage (art. 8), sans omettre l'exigence d'un droit de chômage des moulins plus fort que celui prescrit par l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts (art. 9). La police de la navigation spécifique à la Charente qui se construit dès 1780 s'ajoute à la réglementation de 1777, produite dans un contexte d'urgence pour la rivière de Marne, applicable pour des raisons similaires à la liaison fluviale terre-mer de la Charente au même moment.

Articles	Thèmes / Acteurs concernés	Contenu du / des article(s)
1, 2	Ordonnance des Eaux et Forêts (1669) Navigation des rivières de la généralité d'Auch (1733, 1736) Navigation de la Marne (1777)	Interdiction de construire moulins, pertuis, vannes, écluses, arches, bouchis, gors, pêcheries ou tout autre construction.
3, 4, 5	Propriétaires de moulins, pêcheries et anguillards.	Laisser le passage des bateaux libre.
6, 7	Propriétaires riverains	Tenir le chemin de halage libre ; suppression des droits de passage pour le tirage des gabares après la construction de chaque nouvelle écluse ; droit de fournir des bœufs moyennant salaire.
8	Meuniers-éclusiers, éclusiers (autres)	Ouvrir et fermer les portes des écluses avec l'aide des équipages de gabare.
9	Matelots, maîtres de gabares	Fournir les cordages et les leviers nécessaires aux cabestans pour l'ouverture des portes et la montée / descente des gabares.
10, 11	Meuniers, éclusiers, gabariers	Méthode d'ouverture et de fermeture des portes des écluses ; maintenir ouvertes les portes des écluses en cas de crues.
12, 13	Syndics de la navigation (x 3)	Surveiller les ouvrages contre les dégradations ;

	Civray-Verteuil : 1 syndic Verteuil-L'Houmeau : 1 syndic L'Houmeau-Cognac : 1 syndic Inspecteurs, ingénieurs des Ponts-et-Chaussées.	Surveiller qu'aucun obstacle ne soit porté à la navigation ; rendre compte des dégradations aux ingénieurs et inspecteurs des Ponts-et-Chaussées
14	Employés de la navigation, entrepreneurs, contrôleurs	Exemption durant la durée des travaux de la tutelle, curatelle, logement des gens de guerre, collecte, milice, corvées et autres charges publiques.

Tableau 44: acteurs et obligations liées à la police de la navigation sur la Charente (1780).

C'est entre 1780 et 1788 que se construit progressivement une police de la navigation spécifique à la Charente, complémentaire des attributions de l'intendant. Cette élaboration se fait en deux temps. Tout d'abord, entre 1779 et 1782, la réflexion, la construction et la réglementation de la police de la navigation visent à concilier les travaux en cours sur la Charente sous la direction de Munier, avec les activités fluviales, comme l'appelait de ses vœux l'ingénieur et inspecteur Trésaguet qui écrivait au directeur des Ponts-et-Chaussées Cadet de Chambine en 1779. Le 20 décembre 1780, un arrêt de règlement en 13 articles concernant la navigation de la Charente est rendu au Conseil du Roi. Publié à partir d'avril 1781, l'article 13 manifeste l'esprit de la police de la navigation : les 3 syndics de la navigation ne pouvant être nommés qu'à la fin des travaux, ce sont les contrôleurs, entrepreneurs, et autres employés de la navigation qui ont la charge de leurs attributions¹⁸⁷. Le 12 avril 1782, l'intendant de Limoges rend une ordonnance sur le halage de la Charente qui reconnaît la possibilité pour les patrons ou maîtres de gabares de recourir au halage à bras ou à bœufs. L'article 4 interdit les attroupements sur les berges réservées au halage et reconnaît le patron de gabare comme l'acteur responsable de sa conduite : il peut s'appuyer sur son équipage ou employer des femmes, des hommes ou des bœufs selon son choix. Il est interdit aux haleurs d'empiéter sur le terrain des particuliers (article 3)¹⁸⁸. En juin 1782, un arrêt du Conseil du Roi autorise l'établissement des syndics et patrons prévus dans l'arrêt de décembre 1780 pour la police de la navigation sur la Charente : le subdélégué d'Angoulême doit recenser l'ensemble des maîtres de gabares exerçant entre Cognac et Civray, pour les répartir en 3 classes géographiques (Civray à Verteuil, Verteuil à L'Houmeau, L'Houmeau à Cognac), afin que chaque secteur soit représenté par un syndic de la navigation élu qui serait un acteur clef entre le terrain fluvial et l'intendance de Limoges par l'intermédiaire du subdélégué. Aux trois compétences décrites aux articles 12 et 13 de l'arrêt de décembre 1780 s'en ajoute une : « veiller [...] que le halage dans les endroits où il est encore indispensable, soit exécuté avec la précision et la promptitude

¹⁸⁷ ADC, 1C 86, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Arrêt de règlement concernant la navigation de la Charente, 20 décembre 1780, article XIII.

¹⁸⁸ *Ibid.*, Ordonnance de Monseigneur l'Intendant concernant le halage sur la Charente, 12 avril 1782.

convenables ». Les éclusiers, souvent meuniers, doivent d'après l'article 4 interdire, en amont de Cognac, le passage aux gabares supérieures à 18 pieds de largeur, prenant plus de 36 pouces d'eau et jaugeant plus de 60 tonneaux. Les charpentiers de gabares doivent donc s'adapter et limiter les constructions de bâtiments supérieurs à cette jauge en amont de Cognac à peine de 1 000 livres d'amende. Enfin, par l'article 6, les inspecteurs des travaux de la Charente sont les garants de l'entreposage des marchandises voiturées par le fleuve ou le chemin. En 1785, à la requête de l'ingénieur Munier, l'ordonnance de Meulan-d'Ablois du 30 novembre, affichée dans toutes les localités riveraines du fleuve, réaffirme l'obligation du nettoyage des berges de la Charente sur 24 pieds pour garantir le halage : les riverains doivent entre décembre 1785 et mars 1786 « ôter tous les rejets et renaissances des buissons et souches d'arbres plantés sur les bords de la rivière [...] en remontant depuis la ville de Cognac, jusqu'au bourg de Vars »¹⁸⁹. Une note ajoutée au bas de l'Ordonnance précise que cette obligation doit être réalisée sous huitaine en amont d'Angoulême parce que le service des travaux l'exige¹⁹⁰. Elle reprend une ordonnance de Daîné de 1781 – et d'autres plus anciennes – qui annonçaient des travaux incessamment achevés et la possibilité d'une navigation commerciale dès la fin de l'année dans la haute vallée de la Charente... La police provisoire de la navigation qui s'est construite jusqu'en 1784 se donnait donc pour objectif d'entretenir la coexistence dans le contexte d'une guerre maritime entre la poursuite d'ouvrages de modernisation de la navigation et la crainte d'une péremption des ouvrages engagés depuis 1775, raison pour laquelle la jauge des bâtiments est limitée à 60 tonneaux.

Entre 1785 et 1788, un second temps fixe le nouveau cadre de la police de la navigation sur la Charente. Un arrêt du conseil d'État du roi du 23 août 1783, transmis à l'intendant de Limoges le 15 janvier 1785, met fin à la limitation des dimensions et de la jauge des gabares édictée en 1782. Il illustre un triple contexte de transition et la recherche d'une voie fluviale libérale. Tout d'abord, la fin de la guerre d'Indépendance Américaine marque un retour à la paix synonyme de croissance des volumes commerciaux exportés par les flottes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Parallèlement, la matricule des classes du quartier d'Angoulême ouverte en 1785 sanctionne une évolution globale de la jauge vers des gabares couramment supérieures à 60 tonneaux qui ne pouvait rendre qu'inacceptable l'arrêt de juin 1782. La Sirène, la Louise, la Marie, le Charles, gabares appartenant à trois maîtres de Saint-Simon et un de Cognac, sont ainsi refondues à neuf, passant de 60 à 80 tonneaux, portant la

¹⁸⁹ ADC, 1C88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Ordonnance de Marie Pierre Charles Meulan d'Ablois, intendant de Limoges, relative à l'entretien des berges de la Charente, 30 novembre 1785.

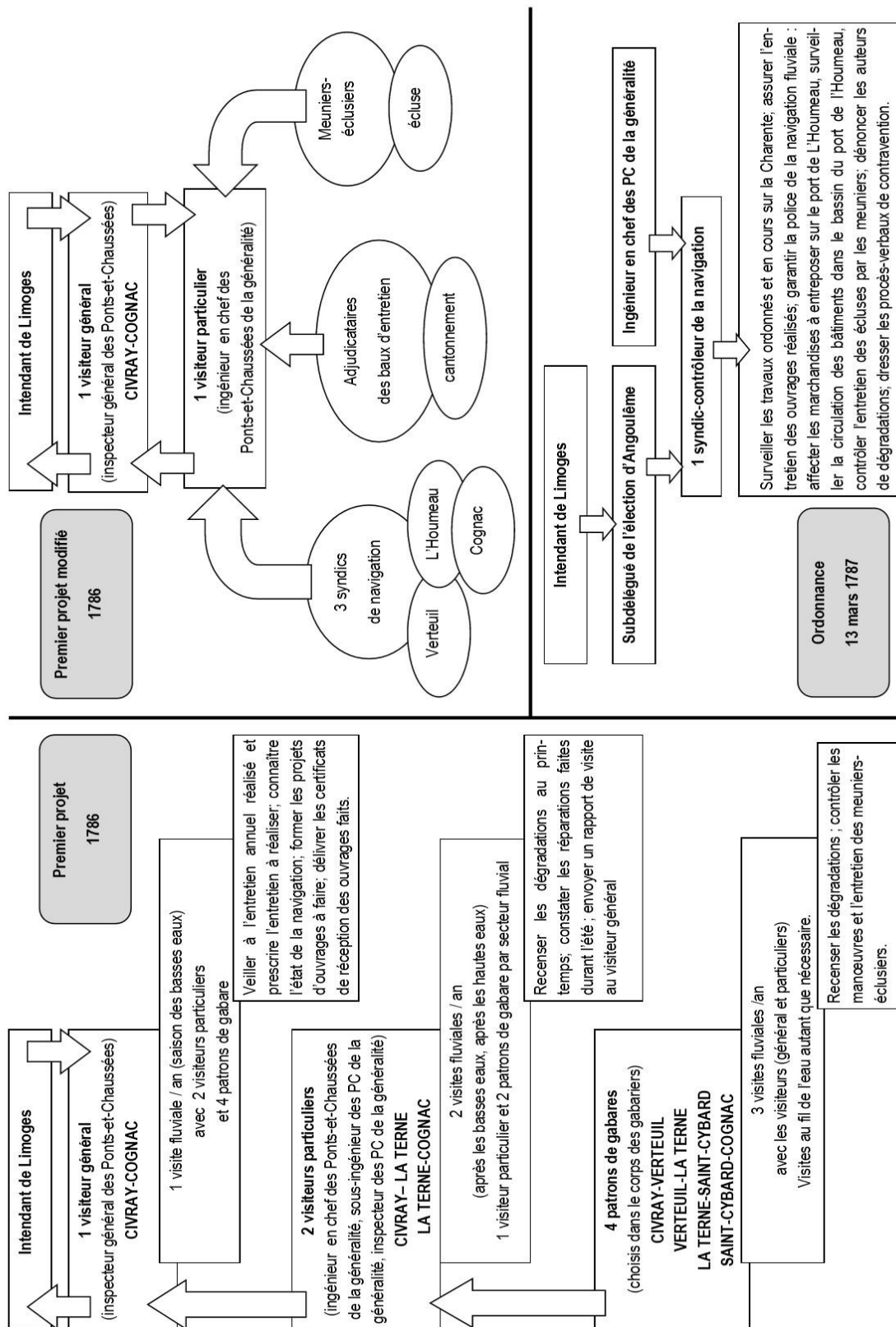
¹⁹⁰ *Ibid.*

flotte des bâtiments marchands jaugeant plus de 70 tonneaux à 39 gabares sur 77 navigant en 1789¹⁹¹. Enfin, le terme des travaux conçus par Trésaguet approche d'autant que l'arrêt du 23 août 1783 confirme l'orientation vers une consolidation des sas, aménagés en 1781 par la substitution de portes busquées aux précédentes éguilles d'amont formant les sas dits économiques. Ces trois éléments de contexte stabilisent la pratique de la navigation en aval d'Angoulême tandis que l'amont est encore en chantier à la veille de la Révolution française. La redéfinition de la police de la navigation se conçoit ainsi comme une adaptation au secteur effectif de la pratique fluviale.

Deux projets règlementaires sont donc élaborés entre 1786 et 1787. Le premier projet est documenté par un « Mémoire pour servir à former le projet d'arrêt et règlement pour établir l'entretien de la navigation de la Charente depuis Civray jusqu'à Cognac » déclinant 17 articles, accompagné d'un second mémoire portant les observations sur ceux-ci. Le second dossier est composé d'un « Projet d'ordonnance portant règlement de la navigation pour la rivière de Charente », accompagné des observations émargées sur 3 copies de ce projet, produites respectivement par Brun, subdélégué de l'élection d'Angoulême le 10 juin 1786, l'ingénieur et inspecteur général des Ponts-et-Chaussées Trésaguet et l'intendant Meulan d'Ablois. Le 24 février 1787, le contrôleur général des Finances Calonne, après avoir reçu l'avis du directeur des Ponts-et-Chaussées La Millière, autorise l'intendant Meulan-d'Ablois à rendre une ordonnance « de par le roi » en 9 articles portant règlement pour la navigation de la rivière de Charente. Comment, entre le projet et l'ordonnance définitive se conçoit une police de la navigation fluviale destinée à garantir l'entretien des équipements aménagés ?

¹⁹¹ SHDR, GR1 9P4 118, Quartier d'Angoulême, Matricule des bâtiments marchands du quartier d'Angoulême, 1785-1818, f°1-26.

La police de la navigation sur la Charente : définition et recomposition du personnel, des périmètres et des objectifs (1786-1787)



Source : d'après ADC, 10 88. Mémoire pour servir à former le projet d'arrêt et règlement sur le projet d'établissement de la navigation, Observation sur le projet de règlement, Observation sur le projet d'ordonnance portant règlement pour la navigation de la rivière de Charente, Observations sur le projet d'ordonnance, Ordonnance portant règlement de la navigation de la rivière de Charente, 1786-1787.

Le premier projet élaboré en 1786 est jugé trop rigide et trop contraignant : 6 articles sont validés, 8 sont modifiés et 3 sont rejetés. Les observations portées, semble-t-il par l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées Trésaguet, à ces articles manifestent le risque d'une police de la navigation qui serait plus une police de bureau et de procédures que de terrain : pour Trésaguet, « il ne faudrait pas faire autre chose que d'être sur la Charente »¹⁹². Cet impératif du terrain fluvial, clef d'une navigation lisse, transparait dans la description du personnel préposé à la police de la navigation. Dans le premier projet de règlement, un visiteur général assure l'entretien annuel et planifie les ouvrages à réaliser sur l'ensemble du cours navigable entre Civray et Cognac en réalisant une visite annuelle à la fin de l'été. Il est secondé par deux visiteurs particuliers chargés d'effectuer deux tournées annuelles sur deux secteurs fluviaux : la première à la fin de l'été pour constater les travaux réalisés, la seconde à la fin de l'hiver pour répertorier les dégradations liées aux crues. Quatre patrons de gabare font partie des commissions d'inspection des visiteurs particuliers et du visiteur général. Au fil de l'eau, en dehors des inspections fluviales, ils peuvent signaler aux visiteurs particuliers des dégradations qu'ils auraient aperçues sur leur secteur de référence. Les patrons de gabare surveillent également les manœuvres aux écluses des meuniers et l'entretien qu'ils font de l'équipement. Pour l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées, le dispositif est trop lourd parce qu'il fait peser l'activité d'inspection et de contrôle sur les Ponts-et-Chaussées, chargés des visites générales et particulières : l'élaboration d'un règlement sur la police de la navigation doit plutôt séparer la construction, champs d'action des Ponts-et-Chaussées, de l'entretien, attribué à l'intendance de Limoges¹⁹³. Cette assertion conduit à repenser le personnel : Trésaguet propose un visiteur général qui réaliserait une visite fluviale tous les trois ans, tandis qu'un seul visiteur particulier suffirait. Dans ce schéma, les inspecteurs et ingénieurs des Ponts-et-Chaussées de la généralité seraient les référents d'une première expertise portées par les acteurs même de la navigation fluviale, les maîtres de gabare, « sans cesse à l'aval et à l'amont de la rivière et toujours intéressés à son entretien »¹⁹⁴. Ils transmettraient à l'ingénieur leurs constats. L'argumentaire de Trésaguet outre le fait de manifester la défense des attributions exclusives des Ponts-et-Chaussées, s'inscrit dans la continuité des visites fluviales documentées depuis 1673 qui placent le gabarier en position de témoin et d'expert de la navigation fluviale, porteur d'une mémoire du fleuve et de l'évolution des pratiques fluviales dans le temps, épaisseur de pratique que ne

¹⁹² ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Observations sur le projet et règlement proposé pour la police et entretien de la navigation sur la rivière de Charente depuis Civray jusqu'à Cognac, 1786, art. 17.

¹⁹³ *Ibid.*, art. 1.

¹⁹⁴ *Ibid.*, art. 4.

peut prendre totalement en compte une visite générale ou particulière ponctuelle. Trésaguet propose en mettant en avant la figure du gabarier un changement de perspective dans la collecte du renseignement sur l'état de navigation. Le projet initial plaçait les gabariers dans une situation de constatants au sein des commissions de visite fluviale tandis que les observations de Trésaguet définissent les maîtres de gabare comme des producteurs du renseignement sur la navigation et des acteurs du maintien de la police de navigation. L'ingénieur plaide alors pour le recours aux 3 gabariers syndics de la navigation sur la Charente, attachés aux ports de Cognac, L'Houmeau et Verteuil, comme prescrit dans l'arrêt du 20 décembre 1780. Dressant un parallèle avec le système des cantons routiers, Trésaguet pense que la collecte d'informations sur l'état de la navigation peut être renforcée en s'appuyant sur les adjudicataires des baux d'entretien contractualisés pour la maintenance des écluses sur la Charente d'une part et sur les meuniers responsables d'écluses d'autre part : « voilà donc une marche simplifiée, des connaissances prises sans beaucoup de peine et des moyens qui conduisent à l'entretien d'une bonne navigation »¹⁹⁵. De la sorte, l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées à la résidence d'Angoulême, Munier, recueillerait l'information sur l'état de la navigation à partir de trois ressources humaines aux regards différents : les gabariers, les meuniers et les adjudicataires. La définition de la profession d'éclusiers, incombant souvent aux meuniers, fait l'objet de 5 articles du premier projet. Le meunier, gardien des clefs des vannes de l'écluse, doit les ouvrir à la réquisition des maîtres de gabare se présentant en amont ou en aval¹⁹⁶. Il est aidé dans cette manœuvre par l'équipage. Le passage est autorisé moyennant un droit de 5 sous pour dédommager le chômage des moulins. L'éclusier fournit le palan pour l'ouverture des portes et l'équipage les cordages¹⁹⁷. Le respect de la mise à niveau de l'eau avant l'ouverture de la seconde porte est rappelé, de même que la nécessité de permettre un écoulement d'eau plus long pour la mise à flot de la gabare en période de basses eaux. Afin d'assurer la gestion du risque de dégradation, le meunier-éclusier doit laisser la porte aval ouverte et les vannes de la porte amont levées en cas d'inondation, huiler et graisser régulièrement les crics, les colliers des portes et le tour du cabestan. Il doit veiller à la propreté du canal de navigation et retirer tout détachement de digues quelle que soit sa forme, de bois ou de pierre, pour éviter accidents et naufrages¹⁹⁸. L'absence d'entretien et le maintien des écluses fermées pour assurer de grandes

¹⁹⁵ *Ibid.*

¹⁹⁶ *Ibid.*, Mémoire pour servir à former le projet d'arrêt et règlement pour établir l'entretien de la navigation de la Charente depuis Civray jusqu'à Cognac, 1786, art. 8.

¹⁹⁷ *Ibid.*, art. 10.

¹⁹⁸ *Ibid.*, art. 15.

prises de poissons lors des inondations sont passibles d'un ordre de punition de l'intendant¹⁹⁹. Trésaguet estime dans ses observations que le montant acquitté par les gabariers doit être porté à 7 sous « à raison de leur augmentation de charges par les articles subséquents, et du chômage des moulins dont l'indemnité doit être proportionnée à la valeur actuelle des grains »²⁰⁰. Il faut concevoir les articles relatifs aux manœuvres des meuniers sous deux angles : d'une part ils sont le reflet d'une éducation des meuniers à une extension de leur champs professionnels et d'autre part ils réhabilitent la figure du meunier, souvent perçu comme un concurrent pour les navigants comme pouvaient en témoigner les mentions de conflits d'usages des visites fluviales depuis 1673. En créant des devoirs réciproques du côté des gabariers et des meuniers-éclusiers, le projet de police de la navigation de 1786 recompose la coexistence entre les usagers du fleuve.

Le second projet suit de peu le précédent et manifeste ses insuffisances : formé initialement de 11 articles, 4 d'entre eux ont fait l'objet d'une réflexion et modification, notamment ceux relatifs à la définition de la charge des navires (art. 5, 6 et 7) en fonction de l'état de la rivière en temps de basses ou hautes eaux. Les trois articles insistent sur la nécessité de règlementer l'usage de l'écluse en fonction de l'état de la rivière de Charente car les passages d'écluses, surtout durant les basses eaux produisent une tension sur les usages hydriques entre navigants et meuniers. Pour l'intendant Meulan d'Ablois, ces trois articles forment :

« le véritable objet [du règlement] [...] ce sont [...] ceux qui souffrent le plus de difficultés, qui excitent et exciteront le plus de réclamations. On ne s'est jamais déterminé à faire une dépense considérable pour la navigation de la Charente que pour faciliter le commerce, diminuer ses entraves, augmenter la liberté. Il ne faut donc pas l'assujettir à de trop fortes gênes, il faut au moins ne les lui pas trop montrer ».

L'article 5 du projet propose, pour éviter les retards de gabares destinées à Charente et Rochefort, de laisser levées les vannes de la porte amont et ouvertes les portes aval pour favoriser la mise à flots des gabares surchargées ainsi que de régler le tonnage de la gabare de 40 à 80 tonneaux selon l'état de la rivière renseigné par un niveau gradué marqué sur l'arche marinière du pont de Saint-Cybard, en aval immédiat du port de L'Houmeau. L'article 6 propose en conséquence d'établir un « règlement pour le poids des bateaux en raison de la hauteur de la rivière » qui prévoirait la délivrance d'un certificat de jauge par le syndic de la

¹⁹⁹ *Ibid.*, art. 9 et 12.

²⁰⁰ ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Observations sur le projet e règlement proposé pour la police et entretien de la navigation sur la rivière de Charente depuis Civray jusqu'à Cognac, 1786, art. 8.

navigation de l'Houmeau. La procédure déclinée dans l'article 6 vise ainsi à limiter les ouvertures d'écluses au strict passage de gabares chargées en fonction de l'état de la rivière pour éviter de faire trop durer le chômage des moulins. L'article 7 prévoit quant à lui de limiter la charge des gabares transportant des effets de la Marine destinées pour l'arsenal au tiers de leur jauge totale. En limitant la jauge et en armant ainsi plusieurs gabares, le service de la Marine est assuré de manière fluide, même en cas de basses eaux, sans obstacle aucun pour le passage des écluses et sans préjudices pour le fonctionnement des roues des moulins. Une gabare destinée pour l'arsenal peut avoir une jauge supérieure sur accord de gré à gré du commissaire de marine d'Angoulême avec les négociants et maîtres de gabares à condition de ne pas contenir des marchandises pressantes pour l'arsenal et d'avoir un certificat de jauge attestant de l'exception du tonnage. Dans ce cas, le maintien ouvert de l'écluse se justifie alors exceptionnellement. Ces trois articles sont retravaillés à partir des remarques du subdélégué, de l'intendant et de l'ingénieur. Pour le subdélégué de l'élection d'Angoulême, il faut demander l'avis du ministre de la Marine de Castries sur ce sujet. D'après Brun, les gabares quittant le port de L'Houmeau pour le service de la Marine n'excèdent pas une jauge de 33 tonneaux mais comme le fret ne leur est payé qu'à moitié, sur le trajet amont-aval, il est devenu coutume de « former la charge entière des [...] effets »²⁰¹. Par ailleurs, la variation des besoins ne justifie pas une fixation réglementaire de la jauge des gabares comme l'a prouvé l'arrêt du 17 juin 1782, abrogé en août 1783.

« Il est des circonstances où les bateaux sont plus ou moins chargés des effets de la Marine, ce sont les besoins du port de Rochefort et les armements plus ou moins pressés qui règlent le chargement des effets au compte du Roi, tantôt c'est un quart, un tiers, moitié, trois quarts ou la totalité de la charge selon les besoins. Il n'est donc pas possible de rien fixer quant à cela »²⁰².

Les « Observations définitives » de l'intendant et de l'ingénieur orientent la redéfinition du règlement de police vers une signalétique de l'état de la rivière. Pour Meulan-d'Ablois, la conciliation de la navigation commerciale et de l'activité des moulins repose sur un principe de responsabilité, surtout lors des basses eaux : « il est clair que si le commerce abusant de la facilité que donnent les travaux augmente les charges à un tel point dans les basses eaux que les bateaux touchent le fond et qu'ils nuisent sans cesse au service des moulins, il est nécessaire

²⁰¹ ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Projet d'ordonnance de règlement de la police de la navigation sur la Charente, émarginé par Brun, subdélégué, 10 juin 1786, art. 7.

²⁰² *Ibid.*, art. 5 et 6.

de réprimer cette entreprise »²⁰³. L'ingénieur Trésaguet, à sa suite, rappelle 4 des bénéfices des travaux de la navigation sur la Charente pour demander la répression des surcharges de gabares liées à l'augmentation des dimensions des bâtiments marchands : une navigation désormais ininterrompue (alors qu'elle pouvait l'être durant 3 mois avant 1779), des courants plus doux par des travaux de canalisation aux biefs les plus dangereux (celui de Terre Neuve à Saint-Simon, celui de Gondeville à Jarnac) et la généralisation des sas, une durée de passage aux écluses réduite par 4, d'une heure avec parfois jusqu'à 20 paires de bœufs à une quinzaine de minutes par l'ouverture successive de deux portes, et un coût du passage divisé par 3 (de 20 à 7 sous). Trésaguet, pour contrer l'argument de l'évolution des dimensions des gabares, n'insiste-t-il pas sur des bénéfices qu'il juge suffisamment amples pour agir en faveur de la limitation du tonnage par crainte de caducité des équipements construits depuis plus d'une dizaine d'années ? L'ingénieur est par ailleurs contre la délivrance de certificats de jauge aux gabariers au départ du port de L'Houmeau. Il sollicite l'avis de la Marine sur la charge et le fret des effets du roi et appelle un « ménagement » du règlement en consultant les négociants et maîtres de gabares, sans quoi l'article 7 doit être supprimé. L'intendant, considérant que la charge et le fret des effets de la Marine relève d'un traité qui serait passé entre le secrétariat d'État de la Marine et les gabariers, exclut l'article 7 propre au fret de la Marine du projet d'un règlement de police de la navigation sur la Charente. Les réflexions annotées au projet d'ordonnance de règlement de police de la navigation sur la Charente présentent ainsi l'intérêt de manifester les acteurs œuvrant à la recherche des voies d'application du libéralisme sur les voies de communication dans la généralité de Limoges.

L'ordonnance réglant la police de la navigation sur la Charente, rendue le 13 mars 1787, avec l'aval du contrôleur général des finances Calonne, consacre une police de la navigation plus axée sur la définition pédagogique des obligations qui incombent à chacun des usagers, épurée des mentions répressives (deux seulement, aux articles 3 et 5, respectivement à l'encontre des meuniers et des riverains propriétaires) qui étaient présentes dans le premier projet en 17 articles de 1786. La dimension informative et préventive prévaut par une rhétorique de la défense et de l'interdiction destinée à responsabiliser l'utilisateur du fleuve. Outre la longueur exemplaire à ce sujet des articles 3, 4, 5 et 6, centrés sur la manœuvre des écluses, les devoirs des riverains sur le halage et le respect d'une jauge indexée sur l'état de la rivière, ces trois articles sont les cœurs de la garantie de la durabilité des équipements dans le

²⁰³ ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Observations définitives de l'ingénieur ensuite de celles de M. l'Intendant au sujet du projet de règlement pour la police de la navigation de la Charente, 1786, art. 6 et 7.

temps et dans l'espace du corridor fluvial. Dans l'article 3, la qualité de la manœuvre de l'écluse par le meunier repose sur la qualité de l'accompagnement technique de l'ingénieur. Le respect des terrains concédés aux éclusiers par les propriétaires riverains est associé dans l'article 4 à la garantie d'un bon entretien des portes de l'écluse par le meunier. La propreté et l'absence de pollution sur le chemin de halage garantit un passage rapide à l'écluse d'après l'article 5. Enfin, l'article 6 définit tout particulièrement le respect de la jauge des bateaux lors des hautes et basses eaux sur la base de repaires gravés sur les quais et les ponts comme la condition d'un équilibre des activités. Dans les cas exceptionnels où il faudrait maintenir les portes et les vannes ouvertes pour mettre à flot les gabares, il prévoit une indemnisation supérieure des meuniers-éclusiers à raison de 40 sous par meule inactive durant la journée et 1 sou par vanne à ouvrir pour « accélérer la marche des gabares »²⁰⁴. Le règlement de 1787 confirme l'argumentaire de Trésaguet sur les meuniers-éclusiers dont il faut circonscrire précisément les fonctions relatives à la navigation, en les accompagnant d'une prise en compte de situations extraordinaires de navigation, compensées par une valorisation indemnitaire qui vise à garantir le ménagement des activités fluviales. À ce titre, en 1788, l'intendant de Limoges fait élaborer un projet de commission royale pour les éclusiers de la Charente²⁰⁵. Enfin, l'établissement d'un syndic-contrôleur marque la simplification du personnel employé au contrôle de la navigation. Le personnel étoffé, décrit dans le premier projet de 1786, est substitué à un agent placé directement sous les ordres du subdélégué et de l'ingénieur, destinataires de rapports transmis sur l'état des écluses, de leur entretien à leurs dégradations, et des procès-verbaux de contravention au règlement (art. 8). Les articles 7 et 8 de l'ordonnance de 1787 traduisent l'attribution au nouveau syndic-contrôleur des fonctions qui incombaient dans les projets précédents aux visiteurs particuliers et aux syndics de la navigation, exception faite de l'analyse technique des ouvrages qu'il constate simplement par procès-verbal pour la transmettre à l'ingénieur. S'il collecte le renseignement sur l'état de la navigation et assure la police des équipements et du personnel de navigation par la possibilité d'établir des contraventions, il est aussi garant de l'efficacité du lieu portuaire de la tête de navigation charentaise. Circulations fluides des voituriers par terre et par eau sur le port et dans le bassin fluvial, chargements et déchargements de marchandises méthodiques et sans atteinte au pavé du port par l'utilisation d'outils de bois ou de fer pouvant dégrader le glacis des quais, entreposage raisonné et suivi des

²⁰⁴ ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Ordonnance de Mgr l'Intendant portant règlement pour la navigation de la rivière de la Charente, 13 mars 1787, art. 6.

²⁰⁵ ADC, 1C 88, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, premier et second projets de commission des éclusiers avec lettre d'envoi pour examen, 18 octobre 1788.

marchandises sur les quatre cantons du quai sont les objectifs attendus du syndic-contrôleur. Comment justifier une telle évolution de la fonction syndicale ? Avec des appointements à 1 200 livres par an, rémunérer un syndic-contrôleur est plus économique. Les appointements projetés de l'équipe de contrôle dans le premier projet s'élevaient à 1 616 livres (800 pour le visiteur général, 600 pour le visiteur particulier, 216 livres pour les trois syndics de navigation). Par le montant des appointements défini en 1787, la fonction syndicale dépasse sa première définition statique de collecte et transmission de renseignement en l'enrichissant d'une dimension statique de police sur un champ géographique fluvial large, à même de constituer une perspective de carrière alternative pour des maîtres de gabare par exemple. Sous l'autorité directe de l'intendant via son subdélégué, le poste de syndic-contrôleur illustre une visibilité mobile de l'intendance de Limoges dans le corridor de navigation et la recherche d'un interlocuteur unique apte à agir sur le secteur navigable entre Cognac et Angoulême. Enfin, la relation avec l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées, placé dans une situation de référent et d'expert, confirme la différenciation faite entre les activités d'entretien relevant de l'intendance et les activités de construction des ouvrages qui procèdent des Ponts-et-Chaussées comme l'exigeait l'ingénieur Trésaguet dans ses observations sur le premier projet de 1786. L'efficacité de l'activité du syndic-contrôleur reste cependant difficile à saisir dans les archives au-delà du règlement de 1787 qui définit simplement sa fiche de poste. Néanmoins, l'éventail des missions affectées au syndic-contrôleur traduit la recherche de ressources humaines à même d'incarner un rôle policier à l'échelle de l'intendance dans le contexte du libéralisme recherché des circulations fluviales. L'ordonnance de 1787 est une construction règlementaire qui juxtapose quatre temps : un temps séculaire, passé, de difficultés de navigation et de conflits d'usage récurrents sur la Charente documenté depuis 1637 et mis en relief par les visites fluviales de 1673, 1729 ou 1756 ; un temps intermédiaire de projets, entre 1756 et 1783, de sollicitations réciproques de la Marine et de l'intendance de Limoges et de réalisations concrètes pour moderniser la navigation entre deux guerres maritimes et un temps règlementaire, depuis 1779, pour définir et discipliner les contours d'une nouvelle police fluviale destinée à lisser la navigation entre l'arrière-pays et l'estuaire, parcouru pour répondre au service de la Marine d'une part et intensifier, par la hausse de la jauge des bâtiments marchands, les échanges commerciaux avec Rochefort et La Rochelle d'autre part. Le quatrième temps, projeté, est celui de l'application future de l'ordonnance aux nouveaux espaces de navigation encore en chantier et non habilité ou ouvert à la navigation en amont d'Angoulême. En 1810, c'est encore un temps attendu.

	Historique des arrêts de règlements sur la navigation de la Charente	Cadre-support d'établissement des arrêts de règlements de la police de la navigation sur la Charente
P	2 février 1734	Ordonnance des Eaux-et-Forêts (1669)
R	28 décembre 1756	Ordonnance du bureau de la ville de Paris (1672)
É	20 février 1775	Déclaration du roi sur la propriété sur les fleuves et rivières (avril 1683)
A	20 décembre 1780	24 avril 1703 (rivière de Loire)
M	17 juin 1782	13 janvier 1733 (rivières de la généralité d'Auch)
B	15 janvier 1785	24 juin 1777 (rivière de Marne)
U	Reconnaissance des conflits d'usage et de la nécessité d'organiser le ménagement des activités fluviales : « que l'intérêt du commerce, celui du port de Rochefort et celui des moulins établis sur cette rivière, quoique souvent opposés, méritent cependant chacun des égards particuliers, nous avons cru nécessaire d'établir la police à suivre pour concilier ces différents services ».	
LE		
Art.	Acteurs concernés Thèmes	Contenu du / des article(s)
1	Matelots, éclusiers, pêcheurs, riverains. <i>Cadre réglementaire</i>	Application des arrêts du conseil, ordonnances et règlements depuis 1734.
2	Pêcheurs, éclusiers, autres particuliers <i>Interdiction de pêche</i>	Interdiction de disposer avec piquets et pierre des engins de pêches en amont et en aval des écluses et dans la passe des bateaux
3	Éclusiers, ingénieurs <i>Signalétique pour l'ouverture des portes de l'écluse</i>	Peindre trois lignes sur les portes busquées des écluses : Ligne haute : double-portes d'amont et d'aval ouvertes Ligne intermédiaire : double-portes d'aval maintenue ouverte Ligne basse : double-portes d'amont et d'aval fermées Entretien de l'environnement de l'écluse. Méthode d'ouverture et de fermeture des portes.
4	Éclusiers Seigneurs et autres propriétaires <i>Entretien des écluses</i>	Remplacement de pièces usagées (écrous, chiens de hérissons, platines de lampes à huile, goupilles) ; entretenir les espaces verts environnant l'écluse ; laver et frotter les parements des portes (contre les vases) ; concession des près riverains de l'écluse pour assurer la dépense de l'entretien.
5	Propriétaires riverains <i>Chemin de halage</i>	Aucun dépôt sur le chemin de halage ; couper la végétation sur 24 pieds de large du bord de l'eau du côté du halage avant le 1 ^{er} janvier ; éviter de porter obstacles aux cordages, mâts et voiles.
6	Négociants, matelots, meuniers <i>Jauge des gabares en fonction de l'état de la rivière.</i>	Graver des repaires de l'état du lit fluvial sur : - les murs des quais du port (Jarnac) ; - les arches marinières des ponts (Saint-Cybard, Châteauneuf, Cognac) Figurer aux frais du roi sous 6 mois sur le bordage des gabares anciennes comme nouvelles des repaires du tirant-d'eau maximal en fonction de l'état du lit fluvial ; maintenir les vannes de l'écluse supérieure ouvertes qu'en cas exceptionnel moyennant le paiement d'un chômage des moulins de 40 sous par meule par 24 heures.
7	Syndic-contrôleur, éclusiers, subdélégué, ingénieur <i>Fonctions du syndic-contrôleur</i>	1 200 livres d'appointements ; contrôler l'entretien des écluses, le service des éclusiers, le respect de la police de navigation ; exécuter les ordres du subdélégué et de l'ingénieur des PC ; rendre compte des opérations de contrôle auprès de l'ingénieur et du subdélégué ; dresser les procès-verbaux de contravention au règlement.
8	Syndic-contrôleur, éclusiers, matelots <i>Fonctions du syndic-contrôleur</i>	Veiller à l'entretien des écluses (nettoyer, huiler et graisser) ; surveiller le bon amarrage des gabares aux écluses ; surveiller l'entreposage des marchandises sur le port de L'Houmeau tout en préservant les voies de circulation réservées ; éviter l'embouteillage du bassin de stationnement de L'Houmeau ; mettre à disposition des bois d'équarrissage pour assurer le chargement et le déchargement des gabares sur le port de L'Houmeau.
9	Marchands, voituriers par terre, voituriers par eau, syndic-contrôleur, ingénieur <i>Dépôt des marchandises sur le port</i>	Affectation des aires d'entreposage des marchandises chargées et déchargées sur les quais
10	Subdélégué de l'élection, ingénieur <i>Application de l'ordonnance</i>	Veiller à l'exécution de l'ordonnance ; imprimer, lire, publier et afficher l'ordonnance « partout où besoin sera ».

Tableau 45: acteurs et obligations d'après le règlement de la police de la navigation sur la Charente (1787).

La maritimisation décline dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois plusieurs aspects de son processus parce qu'il combine deux natures : c'est à la fois un « arrière-pays fondamental »²⁰⁶ jusqu'à Angoulême et un arrière-pays de projection²⁰⁷. Les dimensions techniques et logistiques d'une meilleure connexion à la mer de l'arrière-pays d'Angoumois deviennent une préoccupation documentée à partir de 1637 dans le cadre d'une politique fluviale monarchique sondant les initiatives venues des provinces. Ces dimensions prennent surtout de l'ampleur à partir d'une implantation de la Marine à Rochefort en 1666 qui produit deux regards vers l'arrière-pays d'Angoumois via le fleuve Charente : d'une part, la production d'une chaîne d'approvisionnement en matériel d'artillerie, en bois de construction et en denrées, produits drainés depuis les forges d'Angoumois-Périgord, les forêts d'Angoumois et du Limousin, le vignoble et les plaines céréalières de Saintonge ; d'autre part, la recherche d'une résolution des obstacles durables portés à la navigation des gabares chargées des effets de la Marine vers l'arsenal. Martine Acerra a cette formule significative : du point de vue de la Marine de Rochefort, « il faut se contenter de vivre et de survivre par et malgré la Charente »²⁰⁸. La guerre de la Ligue d'Augsbourg étend la perspective d'une connexion océane jusqu'à Verteuil, Civray et même le Pont-Sigoulant en Limousin dans les projets d'extension de navigation quand celle de la guerre de Sept Ans exige une synergie dès l'aval d'Angoulême, soutenue par des milieux marchands et gabariers qui accordent plus de crédit aux discours de la Marine. Les besoins de l'arsenal en temps de guerre donnent alors le pouls d'une inspiration qui pénètre les terres dans une utopie rhétorique qui fait de l'arrière-pays d'Angoumois le vivier des ressources à même de soutenir l'effort de la construction navale et le soutien d'une marine de guerre combattante au-delà du secteur intégré aux activités de l'arsenal. Le retour à la paix (en 1697, en 1713, en 1763) a toujours fait expirer subitement le souffle de ces géographies utopiques, l'enrichissant alors de la perspective argumentative supplémentaire d'une diffusion de produits sauniers ou ultra-marins. L'hypothèse territoriale d'une extension de la navigation trouve concrétisation dès 1772 à la faveur d'un réagencement des priorités : résoudre les obstacles à la navigation en aval d'Angoulême avant de l'étendre en amont. L'expertise de l'ingénieur de la marine Augias en 1756, la formulation d'un projet dès 1763, réactualisé en 1767 avec la commission donnée à l'ingénieur Trésaguet, soutenu par l'intendant Turgot,

²⁰⁶ LE MAO Caroline, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015, chapitre 15.

²⁰⁷ Pour Caroline Le Mao, l'arrière-pays projeté désigne un arrière-pays qui n'est pas proche de la ville-arsenal mais lié à celle-ci par le biais d'un cabotage en relais, *Ibid.*.

²⁰⁸ ACERRA Martine, « Rochefort : l'arsenal, l'eau et les vaisseaux », ACERRA Martine, MERINO José, MEYER Jean (dir.), *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1988. p. 55.

l'institutionnalisation de la navigation intérieure sous Bertin et l'autorisation finalement donnée à Rochefort de faire le commerce avec les colonies avec le soutien des négociants des ports de l'arrière-pays, amorcent la concrétisation de la construction en pointillés d'un chapelet d'écluses, d'abord à pertuis, puis à sas, dès 1775, parallèlement aux débuts de la guerre d'Indépendance Américaine. La lecture des sursauts de l'historique du projet d'extension et de modernisation entre 1637 et 1789, né d'une sédimentation de la réflexion des riverains, des navigants, des négociants, des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées ou de la Marine et des intendants, finalement concrétisé et complété par une règlementation policière aux accents libéraux en 1787, donne à l'historien un aperçu filigrané du rapport à la mer et des opportunités que représentent l'avant-pays océanique de Rochefort et La Rochelle dans les circulations qui lui sont liées pour les acteurs de l'arrière-pays. Les guerres maritimes, sous couvert d'impératifs d'approvisionnements urgent, ont été les facteurs clefs de la production de discours et de réflexion sur la modernisation de la navigation. À ce titre, elles jouent un rôle dans la maritimisation de l'arrière-pays, au-delà de la dimension militaire de l'arsenal. Le développement parallèle de réseaux d'approvisionnements en fourniture, d'une industrie et d'une administration de la Marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois constitue un autre volet de cette maritimisation.

Chapitre 5 : De la potentialité à l’opportunité, un arrière-pays de ressources pour la Marine, entre exploitation et temporalité maritime

En 1666, la fondation du port de Rochefort renouvelle et redéfinit le rapport à la mer de l’arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Si le développement progressif de l’arsenal jusqu’en 1690¹ est synonyme de projets d’extension ou de modernisation de la navigation sur la Charente liés aux impératifs de la construction navale et des armements, il est aussi la manifestation d’une projection géostratégique mûrie issue d’une lecture territoriale de la monarchie des Bourbons sur le littoral atlantique² : l’établissement d’un pôle militaire d’équilibre sur la façade maritime occidentale, la surveillance et le contrôle d’une région empreinte du protestantisme, la recherche d’un site de rivière abrité avec un foncier abondant pour développer des équipements et une connexion fluviale avec un arrière-pays de provisions diverses, extraverti au moyen de ports-entrepôts fluviaux comme Angoulême, Cognac ou Tonnay-Charente. Dès lors, l’implantation de la Marine à Rochefort³ établit un rapport centre-périphérie entre l’estuaire et l’arrière-pays que décrit le développement de bureaux des Classes de la Marine, la contractualisation de marchés d’approvisionnements pour les chantiers navals ou les vaisseaux à armer et la construction d’un horizon de ressources brutes ou à transformer au sein d’une grappe manufacturière en Angoumois-Périgord. Par cet établissement, Versailles et Rochefort dictent à l’arrière-pays un temps océan, tant en période de guerre qu’en période de paix, par les commandes passées ou les gens de mer levés. Ces temporalités propres au fonctionnement de l’arsenal, si elles n’affectent pas le territoire et les sociétés de l’arrière-pays dans leur totalité, les mettent en mouvement par des connexions plurielles supervisées par des acteurs comme le commissaire aux Classes ou le fournisseur de la Marine, figures exemplaires d’un renouvellement de l’historiographie des agents de la Marine⁴. Par ailleurs, les marchands et

¹ « La création de Rochefort : Arsenal. Ville. Défense (1666-1690) », MÉMAIN René, *Le Matériel de la Marine de guerre sous Louis XIV*, Paris, Hachette, 1936, p. 29-260.

² ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, t.1, Paris, Librairie de L’Inde, 1993, chapitre 1, p. 25-87.

³ ACERRA Martine, « La création de l’arsenal de Rochefort », *Dix-septième siècle*, 253, 2011, p. 671-676.

⁴ LE MAO Caroline, *Les Fournisseurs de la Royale au temps de la guerre de la Ligue d’Augsbourg (1688-1697)*, Tome 1, Mémoire original, Habilitation à Diriger les Recherches, Université de Bordeaux, 2017 ; PLOUVIEZ David, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2014 ; SUBLIME Jérôme, *Les commissaires des Classes de la Marine en France (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Thèse de doctorat sous la direction d’Alain Cabantous, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014.

négociants de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois jouent un rôle clef dans cette maritimisation, en regardant tantôt vers la mer, tantôt vers les terres. C'est ainsi une maritimisation de l'arrière-pays dans ses aspects administratifs, professionnels et commerciaux qui se révèle principalement à travers les archives des Classes, de l'approvisionnement de l'arsenal et les correspondances négociantes. Ainsi, la relation entre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et le port-arsenal de Rochefort, et par extension, tout autre, est le creuset d'une grande gamme de projections des acteurs, du port vers l'arrière-pays et réciproquement, déclinant ainsi une dialectique entre la potentialité, la contrainte ou l'opportunité, à même de saisir le rapport à l'administration de la Marine, à la mer et à l'océan des sociétés intérieures. Comment l'implantation de la Marine à Rochefort contribue donc à construire la projection océane des sociétés et du territoire de l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois ? Les besoins en matériaux et en vivres exigés par l'arsenal de Rochefort conduisent à identifier les potentialités en ressources et construisent alors une projection productive de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. C'est l'objet de ce cinquième chapitre. L'implantation de l'administration des Classes visant à répondre aux besoins en matelots et officiers marinières témoignent de la projection professionnelle de l'arrière-pays, au cœur de la réflexion du sixième chapitre.

I. PERSPECTIVES SUR LES BOIS DE CONSTRUCTION ET DE RADOUB DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS

L'exploitation des ressources de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est concomitante à la naissance de l'arsenal de Rochefort et à la nécessité de construire un espace d'approvisionnement différencié aussi intérieur que possible après les guerres de Hollande. Elle lie les systèmes productifs au destin naval du royaume⁵. Dès 1665, elle suppose statistiques, prospections et propositions afin d'apprécier la dimension quantitative et qualitative des potentialités en fournitures d'une part mais aussi d'élaborer la connexion avec les autres arsenaux du Ponant et du Levant d'autre part. Entre 1666 et 1792, les espaces productifs de l'arrière-pays approvisionnent donc un port-arsenal qui stimule les activités économiques de la vallée de la Charente : bois de construction ou de chauffage, artilleries et munitions pour la guerre navale, vivres et textiles convergent par voies fluviales et routières des zones forestières ou des manufactures vers les magasins des arsenaux pour satisfaire non seulement les besoins

⁵ ACERRA Martine, *op. cit.*, t. 2, p. 432.

des chantiers de construction mais également les exigences des armements réalisés dans les ports du Ponant et du Levant. Comment l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois approvisionne-t-il l'arsenal de Rochefort entre sa fondation et la fin du XVIII^e siècle ?

1. Expertiser et mobiliser les forêts de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : prendre la mesure de la ressource en bois pour la Marine (vers 1660-vers 1715).

Avant 1662, quelques marchands de l'arrière-pays livrent du bois pour la construction navale aux chantiers de Soubise pour la flotte de Brouage. Un marchand d'Angoulême et un « homme d'Angoumois » transparaissent dans une lettre et un projet de mémoire de fourniture écrits de Brouage par Colbert de Terron à son cousin Jean-Baptiste le 4 décembre 1661⁶. Pour de Terron, l'offre du marchand Floranceau est jugée suffisamment solide pour « prendre un fondement certain pour bâtir à Soubise »⁷. Les bois seraient coupés en hiver, séchés durant l'été pour être affectés à des constructions dès septembre 1662. Ce marchand propose ainsi de livrer 100 000 pieds de bordages et autant de chevilles que nécessaire⁸. Le prix des bordages est fonction de la qualité des bois, celui des chevilles de leur longueur. L'« homme d'Angoumois » propose quant à lui de livrer 309 pieds de bordage au même prix que le marchand cité. Le mémoire récapitulatif des offres des marchands, joint à la lettre pour Colbert, distingue quatre catégories, tel un cahier des charges, regroupant 43 pièces différentes de bois à fournir aux constructions et radoubs de Soubise : tout d'abord 33 « pièces membres d'un navire » (étambot, varangues, courbes de pont, allonges, bossoirs d'ancres, diverses quilles...), 4 types de bordage, 3 types de chevilles, et finalement du bois pour bittes, cabestans et jas d'ancres. Pour chaque item, des mesures précises sont prescrites sous la forme de fourchettes de dimensions. Colbert annote les articles sur la gauche du mémoire de deux manières : il indique le prix d'achat par la Marine, ajoute une clause ou précise la répartition des besoins. Colbert estime ainsi qu'une vingtaine de baux (ou barrots) suffit et fixe à une soixantaine la quantité des bavaux et des diverses courbes de pont. Il accorde au fournisseur une indemnité de 200 livres pour le charroi de ces pièces. Le mémoire précise par ailleurs que les bois seront exemptés de droits à partir de la ville de Saintes. Ces bois proviennent vraisemblablement prioritairement de l'arrière-pays de Saintonge, mais étant d'Angoulême ces marchands peuvent être intéressés dans le commerce

⁶ BNF, Mélanges Colbert, 106, De Terron à Colbert, 4 décembre 1661, f°336-339r ; Mémoire des bois qu'on a proposé au sieur Florenceau, marchand d'Angoulême, de fournir (...), f° 340-343r.

⁷ *Ibid.*, f° 336r.

⁸ *Ibid.*, f° 336v.

de bois des régions périphériques ce que laisse supposer De Terron : « je vois assez de disposition à pouvoir longtemps entretenir un atelier tant des bois de Saintonge que de ceux de Guyenne et Périgord »⁹. Néanmoins, la précision sur les droits prélevés sur la Charente inclut dans la fourniture la région de Saintes et les forêts situées en amont. Le marchand Floreanceau s'approvisionne ainsi dans la forêt de Boislong, propriété du sieur de Pranzac, riveraine de la forêt de la Braconne d'après le procès-verbal de bornage de cette forêt de 1665¹⁰. Il est qualifié de « marchand adjudicataire de ladite vente de Boislong »¹¹ et semble également investi dans l'exploitation de bois de charbonnage¹². Dans le canton forestier de Bois Long, dans la combe de la Femme Morte, les exploitations de bois cohabitent au moment du bornage de la forêt : les gruyers Mesneau, Gros et Gesmond signalent dans la parcelle adjugée « 26 faudes de charbonniers toutes dressées prêtes à mettre le feu », 11 douzaines de soliveaux, 4 piles de lattes, 6 quarts de merrains à faire pipes et 36 pièces de bordages de navire de vingt-cinq à trente pieds de long parmi d'autres bois coupés¹³. Cette proposition de marché de Floreanceau nuance donc le rôle de la fondation de Rochefort dans l'exploitation des bois d'arrière-pays en mettant en exergue une réalité de fourniture préexistante. Elle donne à voir la gamme des pièces de construction navale produites à partir des bois d'arrière-pays sur des critères définis par les constructeurs ou charpentiers de marine : Colbert de Terron indique que les bois peuvent être abattus en attendant la coupe selon les gabarits et dessin d'un certain Jean Le Vert¹⁴.

En 1697, les mémoires des généralités de La Rochelle et Limoges sont peu expansifs sur les ressources forestières de l'Aunis, de la Saintonge, de l'Angoumois et du Limousin. Michel Bégon indique la faible surface des forêts dépendant du roi dans le ressort de sa généralité : parmi les plus remarquables, celle de Rochefort « ne contient que 5 à 600 arpents »¹⁵ et celle de Cognac « qui est très petite »¹⁶. Aucun mot sur le lien entre forêt et Marine de guerre dans le mémoire à l'inverse de son confrère, l'intendant Bernage qui indique qu'il n'y a dans sa généralité « aucune forêt royale et fort peu de bois de particuliers propres à construire de belles charpentes, mais encore moins de vaisseaux »¹⁷. Seule la forêt de Ruffec

⁹ *Ibid.*

¹⁰ ADC, 140B 4, Eaux-et-Forêts, Procès-verbal des forêts de Braconne et de Bois-Blanc par Barentin, 1665, f° 47v.

¹¹ *Ibid.*, f° 46r.

¹² *Ibid.*, f° 45v.

¹³ *Ibid.*, f° 50.

¹⁴ BNF, Mélanges Colbert, 106, Mémoire des bois qu'on a proposé au sieur Floreanceau, marchand d'Angoulême, de fournir (...), f° 337r.

¹⁵ BNF, Ms., Français 8148, Mémoire sur la généralité de La Rochelle dressé par M. Bégon en 1698, f 15r.

¹⁶ *Ibid.*, f° 15v.

¹⁷ BNF, Ms., Fr. 11 412, Mémoire sur diverses Généralités de France. II. Bordeaux – « Limoges, par M. Bernage (1698) », f° 3v. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8454682m.r>

« qui ne laisse pas de contenir une quantité de bois considérable »¹⁸ abrite des bois à faire flotter jusqu'à Angoulême, en mettant en œuvre l'extension de la navigation. Pour la province d'Angoumois, il indique un épuisement de la ressource forestière liée à la construction des vaisseaux et aux besoins en terres labourables à la fin du XVII^e siècle :

« Le pays était anciennement presque tout couvert de bois, on s'attacha dans la suite à le défricher et à le mettre en terres labourables, il y avait encore dans les derniers temps plusieurs bois de futaie, mais ce qui en restait a été fort épuisé pour la construction des vaisseaux de Rochefort, le transport s'en étant trouvé assez facile par la Charente.

La plupart des bois qui restent ne sont plus que des taillis, il y a pourtant deux forêts royales, la plus considérable s'appelle la Braconne située à 3 lieues d'Angoulême près La Rochefoucault, elle est composée de 10 300 arpents dont 3 000 sont réservées en futaie et le reste en coupes réglées, la seconde s'appelle de Bois Blanc qui n'a que 1 323 arpents en taillis. »¹⁹

En Saintonge, l'appréciation de l'ingénieur cartographe Claude Masse sur la disponibilité forestière rejoint celle de l'intendant : « tous les autres bois, qui étaient un peu considérables ont été coupés pour le service de la Marine à Rochefort, ou pour faire du merrain ou autre charpente »²⁰. Le constat de l'intendant Bernage plaide donc pour une mobilisation et un épuisement relativement précoce des bois de l'arrière-pays dans le contexte de la montée en puissance de la Marine de guerre du roi Louis XIV entre la veille de la guerre de Hollande et le cœur de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1692)²¹. Le seul constructeur François Pomet bâtit entre 1669 et 1679 10 bâtiments dans le nouvel arsenal : 1 vaisseau de 1^{er} rang, 1 de 2nd rang, 4 vaisseaux de 3^{ème} rang, 1 de 4^{ème} rang et 3 frégates légères²². L'arsenal devient alors le 3^e chantier de construction navale du royaume, après Brest et Toulon : en 1688, 35 des 189 bâtiments de la flotte de guerre du Roi ont été construits à Rochefort : 1 vaisseau de premier rang, 6 du second, 5 du troisième, 6 du quatrième et 5 du cinquième rang avec 6 frégates, 4 flûtes et 2 barques longues²³. À l'exception des flûtes et des vaisseaux de 5^e rang, ces constructions représentaient au moins la coupe, l'équarrissage et la façon de quelques 51 264 chênes²⁴ avant le début de la guerre. En 1690, 15 galères sont à construire dans l'arsenal

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*, f 9r.

²⁰ Cité dans MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 599.

²¹ Sur ce point, voir « Chapitre 1 : La mesure du marché : la Royale entre 1688 et 1698 », LE MAO Caroline, *Les Fournisseurs de la Royale au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697)*, t. 1, Mémoire original d'habilitation à diriger les recherches, 2017, p. 41-51.

²² ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 893.

²³ LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 48.

²⁴ Calcul réalisé à partir de l'échelle de valeur donné par Blaise Ollivier dans son *Traité de Construction* de 1736.

charentais²⁵. En 1692, l'arsenal doit construire deux vaisseaux de 80 canons, lancés l'année suivante²⁶. Les voies d'approvisionnement en bois juxtaposent des connexions entre l'arsenal de Rochefort et une gamme d'arrière-pays mis en réseau²⁷ pour satisfaire les besoins en bois de mâture ou de construction, droits ou torts²⁸, notamment pour les bordages. Dès la fondation, les forêts d'Aunis et des environs de Rochefort²⁹ sont privilégiées avant que la voie fluviale n'étende le front d'exploitation plus en amont³⁰. Dans ce contexte, les voies d'eau, comme la Charente, sont primordiales et les forêts de Saintonge et d'Angoumois ne livrent que des bois de construction ou des bois torts de chêne parmi l'éventail des fournitures de bois venant d'Europe du Nord, des Pyrénées, des forêts riveraines de la Loire ou des outre-mer américains³¹.

Comment dès lors appréhender ce potentiel d'exploitation des forêts de l'arrière-pays pour la Marine dans la seconde moitié du XVII^e siècle ? Les véritables réserves forestières à même de livrer un matériau répondant aux critères de la Marine se trouvent moins en Saintonge, terre de vignoble où les bois sont destinés aux brûleries et à la tonnellerie, qu'en Angoumois et au-delà, en Limousin ou en Poitou. En mars 1663, une instruction aux maîtres des requêtes des neufs départements forestiers de France définit leur fonction statistique pour les besoins de la Marine. Ils doivent :

« examiner soigneusement la contenance, l'âge, la qualité et quantité des arbres qui se trouvent dans chacune forêt et particulièrement la situation de celles qui peuvent servir à la construction et radoub des vaisseaux, ensemble cette même quantité et qualité d'arbres dont elles sont plantées et les moyens de les faire vivre et conserver »³².

²⁵ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 598.

²⁶ LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 72.

²⁷ LE MAO Caroline, « Approvisionnements navals et intermodalité. Le cas des arsenaux français à la fin du XVII^e siècle », GREVET Jean-François (dir.), *La résilience des villes portuaires. Transports, intermodalité et reconfigurations des espaces portuaires maritimes et fluviaux en Europe du Nord* (à paraître).

²⁸ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 177-207 ; GODELAINE, Florent. « Du Maine à l'océan, l'approvisionnement en bois de marine des arsenaux du Ponant : Une aire, un fret, un mode de voiture (XVII^e - XVIII^e siècles) », BOIS Jean-Pierre (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes : Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, PUR, 2013 ; POURCHASSE Pierrick, *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2006, p. 115-138 ; CORVOL Andrée (dir.), *Forêt et marine*, Paris, L'Harmattan, 1999 ; ACERRA Martine, Rochefort et la construction navale française, 1661-1815, t.3, Paris, Librairie de l'Inde, p. 524-540 ; CHABROL Paul, « Les bois de Marine dans l'économie forestière française », *Revue Forestière Française*, 4, 1962, p. 277-290 ; MÉMAIN René, *op. cit.*, 579-731.

²⁹ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 526-527.

³⁰ ACERRA Martine, « Rochefort : l'arsenal, l'eau et les vaisseaux », ACERRA Martine, MERINO José, MEYER Jean (dir.), *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, p. 52-61 ; DESSERT Daniel, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996.

³¹ AUGERON Mickaël, « L'arsenal de Rochefort et les bois du Canada », AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique (dir.), *Champlain ou les portes du Nouveau-Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord*, La Crèche, Geste Édition, 2005, p. 205.

³² Cité dans MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 585.

Avec l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669, une procédure d'affectation des bois pour la Marine prend forme et pose un cadre relativement durable fondé sur une triple obligation : la priorité à la Marine sur la vente des bois propres aux constructions navales et au radoub des vaisseaux dans un périmètre maritime et fluviale défini et augmenté (de 2 à 6 lieues des cours d'eau), la visite et estimation quantitative et qualitative de ceux-ci par un agent de la Marine et le martelage des bois choisis avant la coupe, la vente et l'expédition du matériau. L'Ordonnance pour les armées navales et arsenaux de la Marine de 1689 confirme le protocole³³.

Dès 1665, la Réformation produit une documentation statistique sur les forêts des maîtrises de Cognac et d'Angoulême. Elle mobilise plusieurs acteurs et passe dans un premier temps par une identification des ayant-droits et des périmètres d'exploitation. L'intendant de la généralité de Poitiers Barentin dresse en 1665 deux procès-verbaux : l'un portant recherches et saisies de titres relatifs aux propriétés forestières d'Angoumois³⁴ et l'autre attestant du bornage des forêts de la Braconne et de Bois-Blanc³⁵. Entre 1667 et 1669, Henri d'Aguesseau, intendant du Limousin, produit deux mémoires qu'il adresse à Colbert sur les forêts de la généralité de Limoges : la Basse-Marche rassemble 3 300 arpents de bois à « remettre en valeur et faire ensuite conserver avec soin », l'Angoumois abrite 6 forêts dont la principale, la Braconne, est « fort considérable tant par son étendue, qui est de 14 à 15 000 arpents, que par sa situation, étant proche de la rivière de Charente »³⁶. Dès 1670, sur un ordre transmis par Colbert, son successeur, Dorieu³⁷, et le commissaire départi pour la Réformation De Froidour³⁸ visitent avec les arpenteurs Pierre et Antoine Rey l'ensemble des forêts d'Angoumois : la Braconne, Bois-Blanc, la Grande et la Petite Garenne, la Boissière, le Bordage, Châteauneuf, Bouteville, Cognac et Merpins. La période de 1665 à 1674 est celle de l'identification du potentiel de ressource confiée à des agents du roi sur place. Les objectifs sont formulés dans la lettre en forme d'instruction qu'adresse Jean-Baptiste Colbert à l'intendant Dorieu le 1^{er} janvier 1670 : au nom de la conservation de la forêt de la Braconne, il lui est demandé de « faire [lui-même] la visite, dresser exactement [le] procès-verbal de l'état, qualité, nature, essence et âge du bois

³³ Livre XVIII, Titre 1, art. XV et Livre XXIII, Titres 1 et 2, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine*, Paris, Estienne Michallet, 1689, p. 317, 403 à 407.

³⁴ ADC, 140B 1, Eaux-et-Forêts, Procès-verbal de recherches et saisie des titres par Barantin.

³⁵ ADC, 140B 4, Eaux-et-Forêts, Procès-verbal de bornage des forêts de Braconne et Bois-Blanc par Barantin, 1665.

³⁶ CLÉMENT Pierre (éd.), *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, t. 4, Paris, Imprimerie impériale, 1867, Colbert à Dorieu, 1^{er} janvier 1670, p. 228.

³⁷ ADC, 140B 5, Eaux-et-Forêts, Visite des forêts du duché d'Angoulême par Dorieu, 1670.

³⁸ ADC, 140B 6, Eaux-et-Forêts, Procès-verbal des opérations de M. de Froidour, commissaire réformateur dans la maîtrise d'Angoulême ; ADC, 140B 7 à 9, Eaux-et-Forêts, Procès-verbaux de visite et d'arpentage des bois (Grande et Petite Garenne, Braconne, Bordage, Bois-Blanc, Bouteville, Châteauneuf), 1673-1674.

de chacun triage »³⁹ avant d'en réaliser l'arpentage, la mise en plans et le bornage. L'attention accordée à la préservation de la forêt de la Braconne en Angoumois s'explique par trois facteurs : la présence d'une délinquance forestière menaçant le renouvellement de la ressource, la production de charbons pour les forges d'Angoumois des vallées de la Touvre, du Bandiat et de la Tardoire et l'épuisement sur le temps séculaire des ressources forestières des pays Cognacais, Jarnacais et Castelneuvois. Le vivier en bois exploitables pour la Marine dès la naissance de l'arsenal de Rochefort se portait donc déjà moins dans l'arrière-pays proche qu'assez loin de l'arsenal en amont d'Angoulême.

L'expertise de la Réformation des forêts est confiée par Colbert à Louis de Froidour⁴⁰. En 1674, l'avis sur les forêts d'Angoumois établi par le commissaire pour la Réformation des forêts de l'Angoumois met en évidence la prédominance de taillis, la plupart assez jeunes, sur la haute futaie recherchée par la Marine. En effet, la châteltenie de Cognac et Merpins, quoique qualifiée d'« abondante en bois »⁴¹, ne regroupe qu'une quinzaine de « forêts et buissons »⁴² aux quantités et qualités de bois fort hétérogènes. Le Petit Parc de Cognac, d'une surface de 95 arpents est en bon fonds et « aussi bien planté qu'aucun bois qu'il y ait dans tout le royaume de jeunes futaies de chêne vert de 50 à 60 ans mêlées de peu de chêne franc »⁴³. Sous la futaie, des taillis de 3 ou 4 ans sont exploités par les gens du château. Dans le Grand Parc de 721,5 arpents abonde le chêne vert malgré quelques éclaircies liées à des coupes délinquantes ou au pacage des bestiaux. Les taillis les plus âgés ont entre 10 et 12 ans⁴⁴. Ils sont plus jeunes (moins de 3 ans) dans le Bois Clair tandis que dans les 113 arpents de forêt de Chez Goulard, dont on tire essentiellement désormais du bois de chauffage, autrefois plantés en haute futaie, il ne reste que quelques vieux arbres « qui font voir que le bois était de quatre à cinq cents ans »⁴⁵. Les trois forêts du Pays Bas de Saintes (les Aleignes, le Débat, Montmoreau) étaient autrefois plantées en haute futaie. Pour les grandes et petites forêts du Bouron, de la Mothe-Saint-André et de Boisroche, les taillis de chênes sont bien venants et augurent d'une bonne qualité sous une dizaine d'année de croissance. Les forêts de Puypinson⁴⁶, Chez Chesneau et

³⁹ CLÉMENT Pierre (éd.), *op. cit.*, Colbert à Dorieu, 1^{er} janvier 1670, p. 229.

⁴⁰ CLÉMENT Pierre (éd.), *op. cit.*, Colbert à De Froidour, 23 octobre 1673, p. 264 ; *Ibid.*, Colbert à De Froidour, 11 novembre 1673, p. 265.

⁴¹ ADC, 140B 10, Procès-verbal pour le rétablissement et pour le règlement des coupes des forêts dépendantes du domaine du roi dans le ressort de la maîtrise et duché d'Angoulême et des châteltenies en dépendantes pour ce qui concerne la maîtrise de Cognac, 1674, f°35r

⁴² *Ibidem.*

⁴³ *Ibidem.*

⁴⁴ *Ibid.*, f° 36r.

⁴⁵ *Ibid.*, f° 37v.

⁴⁶ *Ibid.*, f°41r.

Chez Gouain⁴⁷ sont quant à elles ruinées, quasiment dépeuplées. La forêt du Quint de Jarnac, propre à porter des futaies sur 153 arpents, est plantée en vieux chênes de 300 à 500 ans « tous perdus, pourris, réduits pour ainsi dire en poussière à cause de leur extrême caducité et vieillesse »⁴⁸. On recommande de couper sous 10 ans, soit d'ici 1684, les futaies de vieux chênes avec tout ce qu'il y a de taillis dessous pour envisager son repeuplement. Si la description de De Froidour confirme l'absence de bois immédiatement exploitables pour la Marine en Cognaçais, c'est en raison de la déjà forte sollicitation par le passé des bois et de l'absence d'une démarche de reforestation avant 1665. Le Grand-Maître des Eaux-et-Forêts pour la Réformation signale trois types d'évènements qui ont réduit la disponibilité forestière du Cognaçais. Les ventes tout d'abord. En 1602, plusieurs bois de la châtellenie, en haute futaie, vendus en vertu d'un édit royal ont fait l'objet d'un défrichement pour étendre le vignoble (forêts de Bouron, bois de Boismarchais) ou d'une coupe totale non suivie d'une reforestation (Bois Clair, Bois Roche, La Mothe-Saint-André). La jeunesse des taillis lors de la visite de De Froidour s'explique par leur réintégration dans le domaine du roi. De même, en 1640, l'intendant François de Villemontée vend également plusieurs hautes futaies en vertu d'un arrêt du Conseil : une partie du périmètre forestier du Grand Parc et du bois de Bardecheure. La mobilisation de bois destinés au siège militaire transparait également dans la visite. En 1628, le maître particulier des Eaux-et-Forêts d'Angoumois visite le Grand Parc de Cognac et ordonne la « vente de tous les rémanents des bois qui avaient été coupés pour servir au siège de La Rochelle »⁴⁹. Enfin, la réhabilitation du patrimoine castral justifie de tirer du bois des domaines royaux : en 1650, des réparations au château de Cognac sont mentionnées par De Froidour. L'activité du siège de la Fronde à Cognac en 1651 a dû par ailleurs supposer de recourir à ces ressources locales. En 1674, la disponibilité forestière du Cognaçais présentée par Louis de Froidour n'argumente aucunement en faveur d'un réel potentiel. L'heure est à la préservation des forêts : il faut délimiter les périmètres forestiers de fossés et de haies pour les préserver des passages et de la déprédation des particuliers ou du pacage des bestiaux, allonger la durée de la croissance des taillis et repeupler les espaces vides. La ressource forestière en Cognaçais est une ressource en suspens pour la Marine dont l'exploitation est ajournée à la différence des forêts situées en amont de la Charente, comme celle de la Braconne qui requiert toute l'attention de Colbert.

⁴⁷ *Ibid.*, f°42v.

⁴⁸ *Ibid.*, f°43r.

⁴⁹ *Ibid.*, f°48v.

S'il est assez difficile de saisir les circulations des agents de la Marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à la recherche de bois de construction, en 1669, un *Mémoire des lieux d'où on tire présentement les bois qui s'emploient à Rochefort pour la construction et radoubs des vaisseaux du Roi de ceux où on peut tirer par la suite*⁵⁰ ne mentionne aucun bois en cours de coupe en Angoumois, ni en Cognaçais, ni autour d'Angoulême. En revanche, quelques forêts du Poitou sont représentées : Chizay, Aunay, La Briandière et la Chapelle Barlevaud. Parmi les espaces forestiers à exploiter figure la forêt de Ruffec. En 1689, un *Mémoire sur les bois qu'on peut trouver en Poitou, Saintonge, Angoumois pour remplacer ceux que l'on devait tirer de l'Anjou pour la construction des vaisseaux et galères du roi* indique des coupes réalisées dans les bois de Champagné, La Chapelle et La Rambaudière, respectivement 400 bordages et 400 bois courbes et bois torts, 100 hiloires de 35 à 40 pieds et 100 autres de 30 à 35 pieds⁵¹. Entre 1669 et 1689, la géographie de l'approvisionnement en bois d'arrière-pays d'Angoumois affiche sa volatilité.

Quid de la grande forêt de la Braconne ? A-t-elle livré des bois de construction dans les premières années de l'arsenal de Rochefort ? Quelle a été l'affectation de ces bois dans la construction navale ? La forêt de la Braconne a-t-elle déjà été « épuisée » à la veille des guerres de Hollande ? Ses bois sont-ils exploités dans la période précédant la guerre de la Ligue d'Augsbourg ? Ou bien les nouveaux standards de construction des vaisseaux de ligne des premiers aux cinquièmes rangs ont-ils déclassés les bois de la Braconne ?

Entre 1678 et 1692, le programme des constructions navales de l'arsenal de Rochefort a dû intensifier l'exploitation des forêts de l'arrière-pays d'Angoumois et surtout contribuer à penser leur approfondissement. Étudiant la mesure du marché des fournisseurs, Caroline Le Mao met en évidence un effort de reconstruction de la flotte à la veille de la Guerre de Hollande : 38 bâtiments sont construits entre 1668 et 1671 dans les arsenaux du royaume. La flotte des bâtiments de guerre est âgée en moyenne de 13,35 ans (17 ans pour les vaisseaux de premier rang) d'autant que plusieurs d'entre eux ont servi durant les guerres de Hollande et les opérations de Méditerranée⁵². L'entretien de la flotte après quelques années d'inaction produit un « effet de seuil » pouvant faire coïncider la nécessité de renouveler ces bâtiments avec une nouvelle vague de constructions aux normes nouvelles. La période 1689-1696 est quant à elle celle d'une « montée en puissance » génératrice de besoins inédits en matériaux : la flotte de

⁵⁰ AN, Marine, D3 13, *Mémoire des lieux d'où on tire présentement les bois qui s'emploient à Rochefort pour la construction et radoubs des vaisseaux du Roi de ceux où on peut tirer par la suite*, par Arnoul, 1669, pièce n°2.

⁵¹ *Ibid.*, pièce n°19.

⁵² LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 49-50.

guerre française compte 281 bâtiments en 1696 contre 186 en 1683, dont 26 vaisseaux de premier rang en 1696 contre 12 en 1683 et 30 vaisseaux de second rang contre 20.

Ce contexte renforce l'appel à l'exploitation et à la préservation forestière. En 1684, les visites forestières du commissaire de la Marine La Boulaye dans le Centre-Ouest préparent un arrêt rendu par Seignelay le 24 novembre 1684 « portant défense aux propriétaires des bois et forêts situés dans les provinces d'Anjou, Maine, Poitou, Touraine, Saintonge, Angoumois, Haute et Basse Marche et Guyenne de faire couper et abattre aucun bois qu'après avoir informé le sieur Arnoul »⁵³, l'intendant de Rochefort. Les provinces identifiées dans l'arrêt incarnent une ceinture forestière d'intérêt monarchique où les ordres du roi en matière d'exploitation forestière devaient être respectés pour garantir la filière d'approvisionnement d'une part et le renouvellement de la ressource d'autre part. Force serait donc de constater au regard de la Réformation de De Froidour et des Mémoires de 1669 et 1689 que les forêts royales d'Angoumois ont pu être exploitées sans qu'on puisse prendre la mesure précise des bois tirés pour n'émettre que l'hypothèse de coupes et ventes de bois de dernières espèces attendu que les chênes centenaires sont rares ou totalement caduques. La description de l'origine des bois de l'arsenal de Rochefort livrée par Martine Acerra met bien évidence ce caractère périphérique de la ressource forestière d'Angoumois pour les bois de construction. Rochefort s'approvisionne prioritairement en Aunis et Saintonge, dans les régions bordelaise et blayaise mais également en Dordogne⁵⁴. En 1703, un marchand et un charpentier préparent 120 pieds d'arbres de haute futaie de Dordogne destinés à l'entrepôt de Libourne ou de Bordeaux pour être examinés avant d'être envoyés à l'arsenal de Rochefort⁵⁵. Le vivier forestier périgourdin livre donc un matériau répondant plus au cahier des charges de construction navale que celui d'Angoumois. Cette orientation de l'approvisionnement vers des aires provinciales limitrophes de l'arrière-pays d'Angoumois s'explique par la nécessité de renouveler la ressource forestière.

Dès lors, la recherche et l'expertise de bois en amont d'Angoulême à partir des années 1680 constituent une perspective pertinente pour la monarchie. La connexion avec ces aires forestières éloignées devient un argument à l'appui des projets d'extension de la navigation fluviale entre Angoulême et Verteuil, Civray voire le Pont-Sigoulent⁵⁶. Cet aspect de prospection de ressources peut se considérer à partir d'archives conservées au Service Historique de la Défense de Vincennes. René Mémain a été le premier à attirer l'attention sur le

⁵³ Cité dans MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 591.

⁵⁴ ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, t. 4, Paris, Librairie de l'Inde, p. 526.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 528.

⁵⁶ Voir Chapitre 4, I, 2.

contenu de cette documentation lorsqu'il évoque les « issues » fluviales de la ville de Rochefort⁵⁷. La décennie 1670-1680 a tout d'abord été celle d'un état de la navigabilité sur le fleuve Charente, parallèlement à la Réformation. En 1670, Colbert du Terron réalise par lui-même un état de la rivière de Charente jusqu'à Taillebourg. En amont, le travail est délégué et des mémoires sont produits. L'ensemble des opérations conduit au balisage de la rivière. L'intendant Demuin rétablit le balisage en 1675 et se voit ordonné d'en assurer la visite minutieuse tous les trois mois. La préoccupation du balisage correspondrait-elle à la recherche d'une navigation fluide entre le secteur de Saintes et l'arsenal ? En 1684, le commissaire de la Marine La Boulaye, se prononce favorablement pour expertiser la possibilité de naviguer sur la Charente jusqu'à Civray en Poitou. Le 22 décembre, un arrêt autorise et commet l'intendant de Rochefort à examiner le cours de la rivière située hors du secteur de l'intendance, soit en amont d'Angoulême, dans le ressort de l'intendance de Limoges. Le contrôle des titres des propriétaires riverains du fleuve (notamment les meuniers) est réalisé. Trois ans plus tard, en 1687, alors que la guerre de la Ligue d'Augsbourg s'engage, une déclaration du roi sur la navigation des rivières de Charente et de Vienne approfondit le projet en pensant une liaison entre les deux cours d'eau. Cette année-là, Pierre Arnoul, intendant de la Marine de Rochefort rend deux rapports sur les moyens de rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray jusqu'à Angoulême, suivis d'une visite de la rivière de Charente en amont d'Angoulême commentée par Fourcroy. Trois entrepreneurs, Richer & Cie, Jean-Baptiste Bigeon et le nommé Buisson, font leurs propositions de travaux jusqu'à la source de la Charente. Le coût est estimé pour l'extension maximale à 528 000 livres. Cette documentation de projet est associée à la rédaction d'un « état des bois de hautes futaies qui sont aux environs de Civray en Poitou et au-dessous, lesquels on pourrait faire descendre par la rivière de Charente si elle était navigable jusqu'à Angoulême ». Le projet de traité avec Richer assortissait les travaux de canalisation fluviale de la fourniture de bois propres à la construction et au radoub des vaisseaux du roi sur une durée de trois ans, extensible à 6 ans⁵⁸. Bigeon projetait quant à lui bien en amont sur les bords de la Charente au Pont-Sigoulant un « magasin général tant des bois pour descendre à Rochefort que de sels pour distribuer dans le Limousin et ailleurs »⁵⁹. La décennie de

⁵⁷ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 188-189.

⁵⁸ SHDV, GR 1 VE 47, Dépôt Général des Fortifications, Navigation, Charente, Articles et conditions sous lesquelles le sieur Richer et ses associés sont convenus de rendre la rivière de Charente navigable depuis Angoulême jusqu'à sa source, 1689, art. 13.

⁵⁹ AN, Marine, B2 64, Propositions du sieur Jean-Baptiste Bigeon pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Angoulême jusqu'à sa source, 1688, f° 99 à 102 ; SHDV, GR 1 VE 47, Dépôt Général des Fortifications, Navigation, Charente, Procès-verbal de visite des moulins de Verteuil et des fontaines de Vaugué par le sieur Buisson, 1689, f 1r.

prospection 1680-1690 réitère à deux reprises l'extension de la navigation en amont d'Angoulême ce qui laisse supposer l'insuffisance des aires traditionnelles d'approvisionnement d'Angoumois. En 1715 par exemple, les propriétaires de bois de haute futaie de Mouthiers en Angoumois et de Salles près de Cognac ont été autorisés à la coupe. Les propriétaires répondent à l'intendant de Marine que ces bois sont en majorité morts et qu'ils ne sont bons qu'à faire du bois de chauffage, notamment parce qu'ils ont souffert de la gelée de 1709⁶⁰. L'absence de concrétisation de ces projets d'extension place ces ressources forestières d'amont à l'écart d'un drainage par voie fluviale sans pour autant signifier leur absence d'exploitation et d'acheminement par des voies routières alternatives. La recherche de l'exploitation de ces périphéries forestières d'Angoumois n'en demeure pas moins révélatrice de la forte dilatation des arrière-pays d'approvisionnement en bois sous Louis XIV. David Plouviez rappelle à ce titre que les « hinterlands forestiers sont déjà fort étendus avant même le redémarrage de la construction navale à partir de 1722-1728 »⁶¹.

2. La ressource en bois d'arrière-pays pour la Marine à partir des années 1720 : potentialités, fournisseurs et recompositions

Entre 1723 et 1792, l'hinterland forestier de Rochefort s'étend et l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois n'est plus une zone privilégiée de préemption : au cœur d'approvisionnement centré sur l'Aunis et la Saintonge vers 1723 succède un arc forestier large s'étendant des Pyrénées au sud à la Picardie au nord et la Champagne et la Lorraine au nord-est, consolidé après 1756 par le Bourbonnais, le Nivernais, l'Île-de-France l'Anjou, le Maine et la Bretagne⁶². D'après les estimations de David Plouviez, les prélèvements en bois d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois entre 1723 et 1748 n'excèdent pas 20 000 pieds cubes par an et par province, soit l'équivalent d'une fourniture annuelle du volume de bois de chêne nécessaire à la construction d'une frégate de 30 canons (1 400 à 1 500 chênes)⁶³. Entre 1724 et 1729, les forêts de la région de Saintes, Pons et Jonzac sont exploitées marginalement. Autour de Saintes, les martelages du commissaire Pajot touchent 45 chênes, 7 peupliers et 7 ormeaux à Saint-Eutrope, Pessines, Saint-Georges, Chaniers et Souligonne pour produire principalement des

⁶⁰ SHDR, 5 E2 14, Approvisionnements, Noms des particuliers qui ont répondu aux lettres que je leur ai écrites au sujet des permissions qui leur ont été accordées pour la coupe de leur bois, 1715. Lescallier, chanoine du chapitre d'Aubeterre, est propriétaire du bois de Mouthiers et Maurice Piet, ancien maire perpétuel de Châteauneuf de celui de Salles.

⁶¹ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 177.

⁶² *Ibid.*, p. 179.

⁶³ *Ibid.*, p. 184.

allonges, des courbes, des varangues et des genoux⁶⁴. En mars 1724, le charpentier Poirier martèle 169 pièces de bois de chêne à Rioux, Chermignac, Thénac et Saint-Eutrope que le marchand adjudicataire Rougeon, de Rochefort, a acheté de plusieurs particuliers⁶⁵. En 1724, 32 pièces de chênes de la forêt de Réaux sont expertisées par le commissaire aux classes de la Marine Bellefonds⁶⁶. Entre 1727 et 1729, 2 670 pièces de chênes sont retenues dans les forêts de Pons comme celles de Bouchevielle⁶⁷. Des trois premières espèces, elles sont surtout destinées à la production d'allonges (allonges première, allonges de porque ou de rencos), de genoux et de plançons et ponctuellement pour un sep de drisse, des barots et barottins. En 1737, 130 arpents contenant 3 000 chênes de 60 à 100 ans dans les forêts de l'abbaye de Saint-Amant-de-Boixe sont adjugés à Grabeuil & Société, chargée d'en assurer la coupe et la voiture vers l'arsenal⁶⁸. Pour 1748 et 1749, le marchand de Rochefort Trinquart s'engage à livrer 18 000 pieds cube de chêne en bois de construction et radoub issus de la forêt de Rougnac en Angoumois⁶⁹. Entre 1749 et 1763, lors du « choc forestier de la guerre de Sept Ans », les prélèvements de bois pour la Marine restent stables dans ces trois provinces quand ils augmentent en Limousin, en Poitou, en Guyenne et en Gascogne. La période entre 1723 et 1763, par ses prélèvements de bois de Marine limités peut ainsi s'apparenter à un temps propice au renouvellement de la ressource des périmètres forestiers affectés à la Marine que conforte le rythme plus ralenti des constructions à Rochefort par rapport à Toulon et Brest. Entre 1746 et 1763, 3 vaisseaux de 74 canons sont construits dans l'arsenal charentais contre 11 à Brest et 9 à Toulon⁷⁰. De même pour les vaisseaux de 80 canons avec 1 bâtiment construit à Rochefort contre 2 à Brest et 3 à Toulon entre 1744 et 1763⁷¹. Par ailleurs, des convois de bois de construction de Lorraine, Champagne, Picardie et Normandie parviennent à Rochefort entre avril 1751 et avril 1752. En 1740, une lettre du procureur du roi de la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois adressée à l'intendant de Marine de Rochefort rappelle « l'extrême rareté des bois propres pour la Marine et l'attention qu'on doit accorder pour la conservation d'iceux qui sont sur les bords des rivières » avant de dénoncer la vente par le greffier du présidial

⁶⁴ SHDR, 5 E2 15, Approvisionnements, État des bois de différents particuliers martelés et destinés pour la construction des vaisseaux du roi, 12 février 1724.

⁶⁵ *Ibid.*, État des bois achetés par Rougeon marchand et martelés par Poirier, maître-charpentier entretenus, 21 février 1724.

⁶⁶ *Ibid.*, État ou procès-verbal des bois de construction de la petite futaie de Réaux martelés par Poirier et Bellefonds, 4 décembre 1724.

⁶⁷ *Ibid.*, Visite des bois de Bouchevielle achetés par Périgneau au prince de Pons, 10 juillet 1727.

⁶⁸ SHDR, 5 E2 18, Approvisionnements, Procès-verbal d'épreuves de 4 chênes des bois de Saint-Amant-de-Boixe, par Ruis-Embuto, intendant de Marine, 18 octobre 1737.

⁶⁹ *Ibid.*, Bois de construction de Rougnac en Angoumois et autres bois éparses du Périgord, 18 décembre 1747.

⁷⁰ compte réalisé à partir du tableau n°76 « Les vaisseaux de 74 canons », ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 881.

⁷¹ compte réalisé à partir du tableau n°79 « Les vaisseaux de 80 canons », ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 884.

Resnier à Duverger, Michaud et L'Etang pour 5 400 livres de « bois de futaie qui sont bien venus et d'une bonne espérance lesquels il est meurtre de couper à moins que ce ne fut pour le roi »⁷² et de demander la résiliation de la vente au nom de l'intérêt public. Après 1764 en revanche, l'Aunis et la Saintonge sont en capacité de livrer entre 20 001 et 50 000 pieds cubes par an pour la reconstitution des stocks de matériaux des arsenaux dès Choiseul tandis que le Limousin reste une périphérie d'approvisionnement. Après 1784, les quatre provinces du Centre-Ouest présentent un profil de prélèvements similaires (entre 20 001 et 50 000 pieds cubes par an tandis que les provinces du Poitou et de Guyenne ont des prélèvements plus élevés (de 50 001 à 100 000 pieds cubes par an) : elles livrent annuellement une masse de bois pouvant assurer la construction d'un vaisseau de 3^{ème} rang (2 400 chênes). Au XVIII^e siècle, Rochefort demeure le troisième chantier de construction navale du royaume avec la façon de 2 394 000 pieds cubes de bois livrés pour 55 unités bâties⁷³, principalement des vaisseaux de second rang et des frégates de 26 à 30 canons. Indépendamment de la quantité exploitable dans le ressort des provinces de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, les bois tirés et livrés à l'arsenal sont considérés comme étant de très bonne qualité d'après les avis des fonctionnaires maritimes du XVIII^e siècle tandis que Truguet n'évalue comme meilleurs que les quantités considérables de bois de Guyenne et des environs de Bayonne⁷⁴.

À l'appui de ce contexte forestier évolutif où les périodes séparant les conflits maritimes sont propices à des stratégies où prime soit la reconstitution de la flotte de guerre (sous Maurepas), soit la constitution de stocks de ressources (sous Choiseul), quelques archives ponctuelles du XVIII^e siècle apportent un éclairage sur l'exploitation des bois royaux et des particuliers destinés à la Marine de Rochefort à une échelle plus locale dans l'arrière-pays d'Angoumois. Le 10 août 1763, le marchand Laurent Bertrand, petit fournisseur de la paroisse Saint-Martin de Cognac, donne procuration au marchand de Rochefort Jean Bazin pour :

« recevoir de monsieur les trésoriers généraux de la Marine chacun en leurs années d'exercice ou de tous autres qu'il appartiendra toutes et chacune des sommes de deniers qui sont dues au sieur constituant pour raison du prix des bois pour construction et radoub et autres bois de quelques quantité et espèce que ce soit ou puisse être qu'il a

⁷² SHDR, 5 E2 18, Approvisionnements, copie de la lettre écrite à monsieur de Baudry par le procureur du roi de la maîtrise d'Angoulême le 26 novembre 1740.

⁷³ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 191.

⁷⁴ AN, Marine, D3 5, Bois et principales marchandises et munitions pour la construction et l'armement des vaisseaux du roi. Signé Truguet, cité dans ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 531.

fourni et livré au port de Rochefort pendant les années 1756, 1757, 1758 tant pour le service du dit port que pour les vaisseaux du Roi »⁷⁵.

Laurent Bertrand incarne la figure de ces petits fournisseurs d'arrière-pays, « acteurs économiques volatiles »⁷⁶ selon David Plouviez, qui s'engagent dans une livraison ponctuelle, certainement en raison des besoins liés aux armements de guerre. Sa fourniture devait inclure des bois d'autres natures, notamment des bois de chauffage. Cinq années après s'être acquitté de son marché, le marchand exige un paiement qui tarde à arriver. Nommé à la Marine en 1761, Choiseul est confronté à la question du règlement des marchés, interrompu depuis 1759⁷⁷. Un acte de procuration comme celui-ci interrogeant la liquidation d'un marché par les trésoriers généraux de la Marine met en évidence la réalité d'une contractualisation pour la fourniture de bois à la Marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

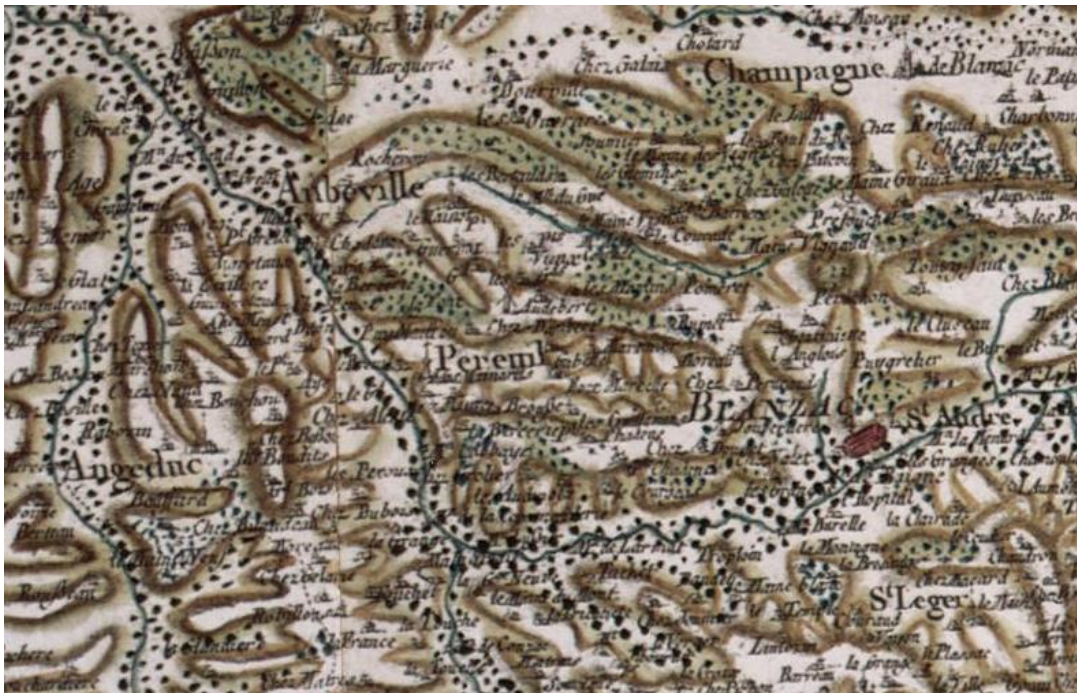


Figure 48: Péréuil en Angoumois et son environnement forestier d'après la feuille n°121 de la carte générale de France dirigée par César-François Cassini (2nde moitié du XVIII^e siècle).

En 1766, les bois de particuliers du Castelneuvois sont expédiés à l'arsenal. Un procès-verbal de bois équarrés destinés aux chantiers de constructions de Rochefort l'atteste⁷⁸. Sur décision d'un jugement rendu le 2 octobre 1766 à la cour consulaire d'Angoulême, Guy-Claude

⁷⁵ ADC, 2E 14 489, Notariat, Cognac, Étude Robin, Procuration par Laurent Bertrand à Jean Bazin, 10 août 1763.

⁷⁶ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 122.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 154.

⁷⁸ ADC, 2E 2364, Notariat, Étude Tabuteau, Châteauneuf, Procès-verbal des bois du seigneur de Gouffiers de Péréuil, 8 octobre 1766, n°1391.

de Balathier, seigneur des Gouffiers, capitaine dans le régiment du Rouergue, demeurant à Angoulême, est autorisé à vendre des bois de ses domaines. L'exploitation de cette vente est adjudgée au marchand de Longeville, dont on sait peu de chose. Ce procès-verbal de bois, établi le 8 octobre 1766, constitue une trace de l'exploitation des bois des particuliers à même de permettre une estimation de proportion de ceux destinés aux constructions et radoubs de Rochefort. La propriété forestière du seigneur des Gouffiers est située au sud de Châteauneuf, port fluvial accessible directement par l'ancienne route de Bordeaux, et à l'est de Barbezieux. La feuille n°121 de la carte générale de la France dirigée par César-François Cassini représente un environnement boisé proche de Blanzac sur la rive droite du Né, affluent de la Charente, qui fait contraster les forêts plus denses de Chardin et Claix au sud de Roullet avec les lambeaux épars de petits bois étirés de la région de Blanzac (Péreuil, Champagne, Ambleville et Ladiville). Au moment du procès-verbal, les bois de chêne à inventorier sont répartis sur 3 sites : 29 pièces de bois sur le port de Châteauneuf, 153 sur les « entrepôts » du Jonc du Grollet et 34 au Moulin du Grollet. Les 216 pièces de bois représentent 1 400 pieds 10 pouces pieds cubes de ressources exploitables. Les morceaux de bois étant numérotés de 1 à 465, il est à supposer qu'au moins 249 ont été expédiés. Cependant toutes ne sont pas équarries, seules celles destinées à la Marine, dont le notaire prend soin de noter les dimensions exactes. De Longeville exploite ces bois qu'il destine à plusieurs affectations. Il est permis de penser que l'ensemble des bois est destiné à Rochefort pour les constructions, le chauffage ou le charbonnage. Interrogé sur le port de Châteauneuf, l'aubergiste Bonneau certifie avoir reçu et déchargé plusieurs pièces dont plusieurs ont été expédiées pour Rochefort. Sur la rive, il ne reste plus que les 29 pièces expertisées à expédier, sans compter 5 autres coulées dans le fleuve. La première raison d'être du procès-verbal demandé par Guy-Claude de Balathier est le « gros d'eau » qui a emporté quelques bois dans le lit du fleuve et endommager la qualité de ceux entreposés sur les trois sites quand bien même l'attention a été accordée à les bien agencer sur la rive du fleuve. Les fortes précipitations et les inondations sont ces « caprices du fleuve » qui affectent des filières économiques liant l'arrière-pays et l'arsenal⁷⁹. En effet, le notaire réalisant l'expertise des bois précise que toutes les pièces situées sur le port « commencent à dépérir » : dispersées, l'eau et la pluie attaquent de 2 à 8 lignes d'épaisseur les pièces de bois situées sur le port, et il faut rogner 1 pouce d'épaisseur sur la face touchant terre pour espérer pouvoir les commercialiser. Trois bois équarris de 8 à 9 pouces sombrent dans le lit du fleuve. Au Jonc du Grollet, les 153 pièces de bois sont réparties sur 1 journal de terrain, en partie les unes sur les

⁷⁹ GARNIER Emmanuel, « La ville face aux caprices du fleuve. L'exemple normand, XVI^e-XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, 18, 2007, 1, p. 41-60.

autres. La pluie et le soleil ont imprégné ou fendu les bois de 2 à 8 lignes ici aussi. L'absence de remarque particulière sur les bois entreposés au Moulin du Grollet laisse présager qu'ils ont été moins affectés peut-être en raison d'un stockage abrité. La seconde raison d'être de ce procès-verbal est la remise en cause du marché de fourniture de bois attendu que la majeure partie de celui-ci perd une valeur marchande qui avait été définie avant l'équarrissage et l'entreposage. Le notaire mentionne en effet la venue du charpentier de marine Lamoureux (appartient-il à la dynastie des charpentiers marennais étudiée par Thierry Sauzeau⁸⁰) qui a martelé d'un « X » les bois propres à la construction et au radoub des vaisseaux. Sur les 216 pièces de chêne, 27 seulement, soit 352 pieds 11 pouces cubes, avaient été jugées aptes pour la production de pièces du corps du navire comme des bordages ou des allonges. Les trois quarts de ces pièces mesurent entre 6 et 15 pieds et appartiennent aux bois de la cinquième à la dixième espèce. À partir de cet exemple, la proportion d'un tiers des bois des particuliers de l'arrière-pays est destinée aux constructions et radoub de Rochefort, sans qu'on puisse préciser plus cette proportion. Les autres pièces sont marquées « XX ».

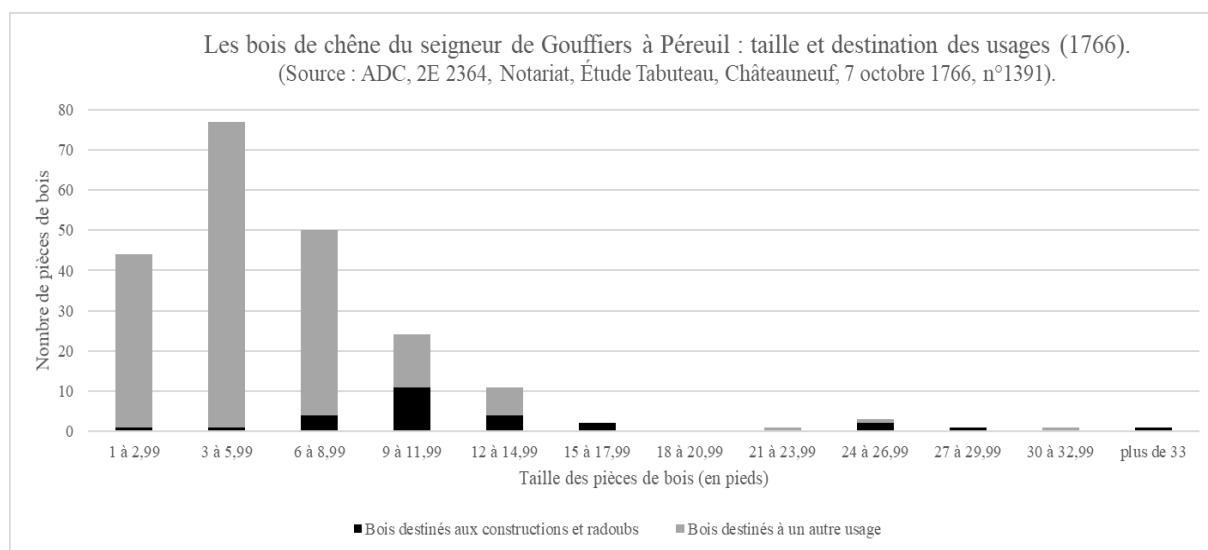


Figure 49: les bois de chênes du seigneur de Gouffiers de Péreuil : taille et destination des usages (1766).

L'intérêt du procès-verbal des bois du seigneur de Gouffiers de Péreuil réside donc dans la restitution de la chaîne des petits acteurs engagés dans les approvisionnements en bois pour la Marine, qu'il s'agisse de bois de construction et de radoub ou de bois destinés à d'autres usages internes à l'arsenal (le chauffage, la cuisson du biscuit et du pain, les hauts-fourneaux...). Il met également en évidence les modalités des démarches

⁸⁰ SAUZEAU Thierry, « Une dynastie de charpentiers : les Lamoureux de Marennes », *De la Seudre à la Charente*, 8, Société Historique de la Charente-Maritime, 2001.

d'approvisionnement : la demande d'une autorisation auprès de la cour consulaire d'Angoulême par le propriétaire correspond aux procédures inscrites dans l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669 et dans l'Ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine de 1689. Les archives de la cour consulaire d'Angoulême ne se résument qu'à des plunitifs d'audience pour la période 1711-1790⁸¹, l'acte notarié constitue une des seules sources à restituer la construction du lien entre le niveau local, celui de l'origine de la ressource, avec le niveau régional formé par le couloir fluvial et l'arsenal de Rochefort, et le rôle des acteurs engagés dans la fourniture au-delà du fournisseur.

La volonté de reconstituer des stocks de ressources forestières après la guerre de Sept-Ans a constitué une opportunité pour réaliser des approvisionnements pour des fournisseurs regardant vers les grands domaines forestiers de l'arrière-pays. Marie-Louise Nicole Élisabeth de La Rochefoucauld, duchesse d'Enville, fille du duc Alexandre, veuve depuis 1746, dispose de domaines forestiers conséquents dans le nord de l'Angoumois. En 1768, elle vend les coupes de trois forêts (Tusson, Vergnettes et La Tremblaye) à un noble adjudicataire, le comte Charles-François de Broglie, marquis de Ruffec. Lui-même confie à l'entrepreneur nommé Chrétien, intéressé dans les fournitures de la Marine, l'acheminement des bois achetés. Il supervise l'organisation d'un flottage des bois coupés entre La Terne et le port de L'Houmeau, considéré comme une révolution, prouesse de circulation fluviale inédite qualifiée de « nouvelle découverte » et de « mouvement extraordinaire » dans un procès-verbal rédigé par le sous-commissaire des Classes du quartier d'Angoulême Dubois-Grenot⁸², adressé à André-Julien Rodier, premier commis de la Marine le 30 octobre 1768. Une gabare de 40 tonneaux construite à la Terne à 12 lieues en amont d'Angoulême conduit un convoi de 22 trains de bois de chênes d'environ 100 pieds de longueur sur 12 de largeur⁸³. Les proportions laissent présager qu'il s'agit de bois d'une très bonne qualité issue de forêts abondantes et aptes à livrer des bois équarris propres à la construction de pièces de corps de navire bien plus grandes que celles que l'on peut produire à partir du bois des Gouffiers. Les bois voiturés sont de trois types : 7 000 pieds cubes de bois de construction (le tiers du bois de chêne nécessaire à la construction d'une frégate de 42 à 46 canons), 17 000 pièces de merrains et 10 400 bûches⁸⁴. La navigation est en effet inédite : le maître de la gabarre Jean-Baptiste Guyonnet dirige une équipe de

⁸¹ ADC, 141B 1 à 141B 88, Cours et Juridictions, Juridiction consulaire d'Angoulême, Audiences, 1711-1790.

⁸² AN, Marine, D2 57, Travaux hydrauliques, Canaux et rivières, Procès-verbal qui constate que la rivière de Charente est navigable depuis le port de L'Houmeau jusqu'à la ville de Verteuil par une nouvelle découverte, par Dubois-Grenost, 27 octobre 1768, f° 307r-310r.

⁸³ *Ibid.*, f°307v.

⁸⁴ *Ibidem.*

21 matelots aux côtés d'un autre chef, le sieur Bienassis, qui encadre une équipe de 24 flotteurs employés au flottage, venus de Bourgogne et de Champagne. Cette opération a suscité quelques aménagements de pertuis sur le fleuve : 17 pas de navigation ont été construits par un directeur d'ouvrages du comte nommé Hygel⁸⁵, lieutenant-colonel d'infanterie, dans les digues ponctuant le cours d'eau en amont d'Angoulême jusqu'à La Terne. En amont de La Terne, l'équipe a réalisé l'expérience d'un flottage avec des petits trains de 6 pieds de largeur pour pouvoir franchir les passages des essacs et des moulins attendus que les écluses nécessaires ne sont pas encore construites. Une fois parvenus au port de L'Houmeau, trois des trains restent assemblés pour descendre jusqu'à l'arsenal de Rochefort et ainsi exposer aux riverains l'innovation tandis que les 19 autres sont défaits et le bois chargé sur des gabares. Le procès-verbal de Dubois-Grenot apparaît bien lisse dans son appréciation : unanimement, le maître de gabarre et les matelots déclarent la navigation réalisée sans obstacle « et même moins difficile »⁸⁶ qu'entre Angoulême et Cognac, ce qui est fort douteux. Ce grand optimisme des navigants fait qu'ils ne réclament qu'un chemin de halage entre port L'Houmeau et La Terne pour parfaire la navigation en amont d'Angoulême. Il faut rappeler que cette expérience qui établit le flottage du bois en amont d'Angoulême est l'issue d'une initiative privée : le comte de Broglie cherche à faire confirmer par l'intendance de Limoges et le contrôle général des finances cette innovation au moment où l'ingénieur Trésaguet est commis pour réaliser les visites fluviales de la Charente et établir les plans et devis de modernisation et d'extension de la navigation sur le fleuve. L'optimisme des équipages est fortement nuancé par l'avis de l'ingénieur Trésaguet invité à visiter les aménagements d'Hygel au début de 1769 pour se prononcer sur une demande de dédommagement des avances faites par le comte à condition que l'entreprise soit jugée dans l'intérêt du roi. Pour Trésaguet, les travaux d'Hygel sont mal faits et se résument à de grossiers accommodements de pertuis de moulins pour le passage des bois. Le devis de l'entrepreneur des ouvrages portant 54 pas à construire en amont d'Angoulême oublie des fondamentaux (nature des matériaux, dimensions des ouvrages, modalités de construction) et n'ambitionnent aucunement sur le plan technique la conciliation du fonctionnement des moulins avec un service de qualité pour les gabares. Nul doute que ce devis ne devait avoir pour destination que le comte de Broglie et aucunement une autorité administrative. La *Gazette des tribunaux* de l'année 1779 suggèrent que ce flottage n'a rien d'aussi aisé que le laisse transparaître les matelots. Elle se fait l'écho de l'opposition, déboutée, des seigneurs d'Échoisy et de Touchimbert, au flottage des bois de la duchesse d'Enville en raison de dégâts qui auraient été commis sur leurs

⁸⁵ AN, F14 1190, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Turgot à Bertin, 8 septembre 1768.

⁸⁶ *Ibid.*, f°308r.

propriétés fluviales⁸⁷. Au-delà des tensions palpables entre le directeur des ouvrages et l'ingénieur Trésaguet, entre Charles-François de Broglie et l'intendant Turgot ou les seigneurs riverains du fleuve, lors des visites fluviales ou dans les échanges épistolaires, le premier grand flottage de bois pour la Marine sur la Charente met en évidence l'ampleur des enjeux qui entourent la fourniture des bois pour l'arsenal de Rochefort en laissant supposer que de grands nobles ont la capacité d'investissement nécessaire à l'exploitation de fronts pionniers de bois de construction pour la Marine au temps de la reconstitution des stocks pour la construction navale sous Choiseul. Sur le plan technique, la mobilisation d'un réseau d'acteurs compétents et expérimentés, venant de provinces lointaines, par le marquis de Ruffec ouvre un espace de possibilités d'approfondissements tant de l'exploitation des bois pour la Marine que d'extension de la navigation.

En 1781, à Cognac, l'habitant Jean-Augustin Chasseloup de Châtillon, probablement négociant ou marchand, conteste un procès-verbal fait contre lui par les employés des aides pour « avoir emmagasiné des bûches au lieu de les avoir fait décharger sur les ports de cette ville »⁸⁸ de Cognac. Il requiert le notaire Lanchère pour justifier le stockage privé qu'il a réalisé de ces bois en attendant de les expédier pour leur destination (Rochefort ?). L'acte notarié contient alors une description des ports de Cognac : sur la rive gauche, de la promenade d'ormes jusqu'au pont, trois ports se succèdent : le port Papin, le port du milieu et le port des pierres. Bûches et fagots ne peuvent être stockés sur le premier port attendu qu'il est « presque toujours rempli de carreaux de pierre de taille, d'ailleurs il est souvent occupé par le déchargement des sels qui se voient en cette ville pour l'usage des différentes provinces et pour le chargement des vins destinés pour les magasins de Rochefort »⁸⁹. Les négociants cognaçais chargent et déchargent des eaux-de-vie sur les deux autres ports aux côtés des chantiers de construction et raccommodage des gabares. Au lieu-dit La Levade, port du faubourg de Saint-Jacques, sur la rive opposée, les particuliers disposent d'un terrain sur la rive. Quoique étroit, le port est occupé toute l'année par des pierres de taille, du plâtre, des tuiles, des briques. Plus loin, sur le port dit Brémont, même faubourg, bordé de chenevières, il serait possible d'entreposer du bois s'il n'y avait pas le chemin de halage pour le tirage des gabares. Le surplus de terrain qui borde le halage « n'est pas à cela près suffisant à contenir les bois destinés pour la construction des vaisseaux du Roi qu'on y transporte journellement et qu'il est actuellement totalement

⁸⁷ Bibliothèque de la Cour de cassation, 2013-247156, Gazette des tribunaux, Paris, Chez Desnos, 1779, p. 407. En ligne sur BNF-Gallica : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k65527818/f407>

⁸⁸ ADC, 2 E 14 419, Notariat, Cognac, Étude Lanchère, Attestation en forme de procès-verbal par Lanchère pour Jean-Augustin Chasseloup de Châtillon, 10 septembre 1781.

⁸⁹ *Ibidem*.

encombré des dits bois »⁹⁰. Dans l'effervescence portuaire décrite, Cognac participe aux approvisionnements en bois de la Marine de Rochefort.



Figure 50: la forêt de la Boixe Angoumois et son environnement routier et fluvial d'après la feuille n°117 de la carte générale de France dirigée par César-François Cassini (2nde moitié du XVIIIe siècle).

Les ventes de coupes forestières de l'arrière-pays d'Angoumois peuvent également faire l'objet dans la seconde moitié du XVIII^e siècle d'une large publicité à la recherche d'exploitants. Au début des années 1780, la forêt de la Boixe au nord d'Angoulême et au sud de Mansle, dont 8 coupes numérotées sont mises en vente par la duchesse d'Anville, recherche acquéreur. Ce début des années 1780 offre au potentiel acheteur 3 arguments de poids mis en valeur dans une affiche transmise à la Chambre de Commerce de La Rochelle pour publication le 22 septembre 1782. La forêt est bien reliée aux axes de communication afin de pourvoir à des besoins en bois variés, tant pour les villes que pour l'arsenal. La connexité routière est immédiate avec une route Paris-Angoulême-Bordeaux qui traverse la partie Est de la forêt. La connexité fluviale suppose de voiturier quelques pièces vers la rive gauche de la Charente avec la proximité par la route du port de Montignac-sur-Charente pour faire descendre les bois vers le port de L'Houmeau, tout juste réaménagé par Trésaguet qui prévoit un canton de quai destiné aux bois de construction et de radoub pour Rochefort. Le contexte de la guerre d'Indépendance américaine peut justifier l'acquisition de « bois [consistant] en 900 arpents de futaie, plantés de

⁹⁰ *Ibidem.*

beaux chênes propres pour la Marine royale principalement, et pour tout autres ouvrages de terre et de mer »⁹¹. Entre 1776 et 1783, 6 vaisseaux de 74 canons et 1 trois-ponts sortent des chantiers de l'arsenal de Rochefort⁹². Les acheteurs potentiels doivent s'adresser pour les visites forestières à l'officier des chasses de la duchesse, monsieur Potdevin et pour les propositions d'achat à Monsieur Charpentier à l'Hôtel de La Rochefoucauld à Paris. L'envoi d'une affiche transmise de Paris le 22 septembre 1782 est complétée par la publication d'une annonce dans le numéro 39 de la *Feuille Hebdomadaire de la Généralité de Limoges* du 25 septembre⁹³. Les candidats à l'achat ont moins de deux mois pour déposer leurs offres. Mais la nouvelle publication de l'annonce, écourtée, dans le numéro 21 des *Annonces et affiches de la province du Poitou* du jeudi 22 mai 1783 laisse penser que le monde des marchands et négociants des ports aunisiens, de Paris et Limoges ne s'est pas engagé dans l'acquisition des coupes de la Boixe. L'approvisionnement en bois pour la Marine, attendu le niveau d'extension de l'arrière-pays forestier de Rochefort, pouvait se passer d'une forêt éloignée, *a fortiori* en fin de période de guerre maritime. La construction navale des ports de commerce de La Rochelle, Marennes et des Sables-d'Olonne n'avait par ailleurs plus besoin du secours des bois d'arrière-pays pour assurer son programme de construction navale⁹⁴. L'échec de la vente des abondantes coupes de chêne de la Boixe peut se justifier par le rejet des offres d'exploitation par les hommes d'affaires de la duchesse d'Anville, par le ralentissement des préemptions en bois provinciaux pour la construction navale à partir de la 1782 ou par un « calcul » jugé peu avantageux qui n'invite pas les marchands et négociants à se projeter dans l'exploitation de la ressource par crainte de ne pouvoir l'écouler. Entre 1771 et 1777, sur 20 contrats de fourniture de bois pour l'arsenal de Rochefort approuvés⁹⁵, seuls 2 de 1777 concernent les bois d'Angoumois dans des quantités noyées par les approvisionnements de Saintonge : un premier contrat signé par Pierre Videau, marchand de Rochefort pour 20 000 pieds cube de bois de chêne d'Angoumois et un second signé par Pierre Hériard-Boisrecloux de Xambes pour au moins 40 000 pieds cube à livrer avant la fin de l'année 1782. Les marchands d'Angoulême Thouars et Gendreau proposent 2 000 pieds cube de bois de chêne pour bordage tirés du Périgord et du Limousin. La

⁹¹ ADCM, 41 ETP 296 / 9630, Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle, Affiche « Bois à vendre dans la forêt de Boixe en Angoumois », 22 septembre 1782.

⁹² ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 881.

⁹³ BFML, 2016-199782, Feuille hebdomadaire de la généralité de Limoges, n°39, 25 septembre 1782. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9745627w/f163> .

⁹⁴ D'après Jean Meyer et Tim Le Goff, 305 navires ont été construits à Marennes (131), La Rochelle (105) et Les Sables-d'Olonnes (73) entre 1762 et 1787, MEYER Jean, GOFF Tim J. A., « Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 26^{ème} année, 1, 1971, p. 178.

⁹⁵ Corpus de 20 marchés de fourniture réalisé à partir de SHDR, 5 E2 20, Approvisionnements, 1761-1771 et SHDR, 5 E2 21, Approvisionnements, 1772-1777.

disponibilité en ressources forestières de Saintonge est donc plus prisée avec 18 contrats pour la fourniture de 221 000 pieds cube de bois de chêne, pour la construction et le radoub, ou de bois d'orme pour poulies, chuquets, pompes, chaloupes et canots. L'Angoumois n'assure que le quart de la fourniture en bois de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour Rochefort dans la décennie 1770. La diversité du profil des fournisseurs de bois de Saintonge indique la saisie d'une opportunité de fournir la Marine en bois beaucoup plus diffuse qu'en Angoumois : outre les marchands et les négociants, spécialisés ou non dans le commerce du bois, des petits maîtres charpentiers et des menuisiers connectent leurs propriétés forestières avec l'arsenal. Jean Nespèce, menuisier de Taillebourg, s'engage pour 10 000 pieds cube en 1777. Christophe Boismort, de Port-d'Envaux⁹⁶, maître charpentier (de chaloupe ?) s'engage pour 5 000 pieds cube de bois de chêne. Ces profils de petits fournisseurs nuancent la préemption en bois de construction dans l'arrière-pays par des négociants et des marchands du port de Rochefort circulant dans les terres intérieures. Gilles Flandrin de Rétaud, Louis Élouard, de Saint-Porchaire, Jean Labarre de Saintes, les frères Merveilleux de Gourvillette, ou Jacques Vigneaud de La Clisse insèrent leurs ressources forestières dans les circuits de l'expertise et de la préemption pour la construction navale.

S'il est difficile de cerner quantitativement la contribution forestière de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour les besoins en bois des activités de l'arsenal de Rochefort (construction, chauffage, fonte, cuisson...) sur un temps long, la liaison entre les études sur les fournisseurs de la Marine de guerre avec des archives ponctuelles livrant l'activité de fourniture est éclairante sur une géographie des zones de préemption en bois d'arrière-pays, sur le profil des fournisseurs de bois, sur la chaîne des acteurs mobilisés, sur les rythmes et les concurrences des usages forestiers (parfois même avant la fondation de l'arsenal charentais) et sur les enjeux environnant cette exploitation du bois pour la Marine (l'extension de la navigation de la Charente, les réserves forestières à la recherche d'exploitants, ou la production de bois de charbon pour les forges...). L'économie de l'approvisionnement en bois joue également un rôle social original : les marchés d'adjudication de la ressource forestière incluent un article notifiant le prélèvement de 4 deniers pour livre destinés aux Invalides de la Marine.

⁹⁶ Un exemple de l'embourgeoisement des propriétaires de la flottille du fleuve Charente qui s'affirment ainsi par la propriété de plusieurs bâtiments marchands et saisissent l'opportunité liée de fournir la Marine de guerre, SAUZEAU Thierry, « Flottilles et commerce de cabotage sur le fleuve Charente au XVIII^e siècle », GARNIER Bernard et alii (dir.), *Des galères méditerranéennes aux rivages normands. Mélanges André Zysberg*, Annales de Normandie, n° 36, Caen, 2011, p.255-266.

II. PERSPECTIVES SUR LES FORGES ET LES FONDERIES DE L'ARRIÈRE-PAYS

À la fin de l'année 1687, le maître de forge René Landouillette reçoit l'ordre de produire 7 000 bombes pour l'arsenal de Toulon. En 1688, embarquant sur un des vaisseaux du roi de l'escadre du maréchal d'Estrées à l'arsenal de Toulon, il peut observer leur portée lors des opérations navales du bombardement d'Alger⁹⁷. La production de l'artillerie de Marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois participe à la naissance d'une industrie de l'armement⁹⁸ d'ampleur entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle et cela a été largement démontré : l'espace industriel construit⁹⁹, l'importance de la production¹⁰⁰ et le patrimoine industriel¹⁰¹ ont été appréhendés tant par des études locales sous la forme de monographies¹⁰² que par des travaux de recherche axés sur un temps de guerre¹⁰³ ou une période chronologique définie comme le temps du premier arsenal de Rochefort¹⁰⁴ ou, celui, plus long, de la construction navale et de l'évolution associée du système d'armes¹⁰⁵, mettant en relief le rôle des agents du roi et le portrait des entrepreneurs¹⁰⁶. L'historiographie des forges et des fonderies de l'arrière-pays a été profondément renouvelée récemment par l'intérêt porté aux fournisseurs

⁹⁷ AN, Marine, B2 62, De Mauclerc à Landouillette, 28 octobre 1687 ; MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 860.

⁹⁸ PETER Jean, *Les Manufactures de la Marine sous Louis XIV : naissance d'une industrie de l'armement*, Paris, Économica, 1997.

⁹⁹ DELAGE Gabriel, « Les hommes et les mines de fer de l'Angoumois oriental », *Bulletin de la SAHC*, 23, 1983 ; PIJASSOU René, « L'ancienne industrie du fer dans le Périgord septentrional », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 27, p. 243-268 ; QUANTIN Patrick, « La Métallurgie dans la région d'Angoulême », *Norhis*, 9, 1956, p. 51-70 ; PINARD Jacques, « Les anciennes forges charentaises du XVI^e au XIX^e siècle », *Norhis*, 122, 1984, p. 353-362.

¹⁰⁰ « Forges et papèteries en Périgord et en Angoumois », DUFURNIER Benoît, *Énergies d'autrefois*, t. 1, Nancy, Berger-Levrault, 1980, p. 12-67 ; PEYRONNET Edmond, *Les Anciennes forges de la région du Périgord*, Bordeaux, Delmas, 1958.

¹⁰¹ BERTHET Jean-Pierre, COLUS Didier, *Le fabuleux destin des canons de l'Hermione*, Paris, Le Croît Vif, 2015 ; MOISDON-POUVREAU Pascale, « Le patrimoine industriel de Poitou-Charentes : résultats de l'enquête », BOUFFANCE Serge, MOISDON Pascale, *Regards sur le patrimoine industriel de Poitou-Charentes et d'ailleurs*, Cahiers du Patrimoine, n° 91, La Crèche, Geste Édition, 2008, p. 27-57.

¹⁰² NOGUES André, *La Fonderie de Ruelle au service de la Royale*, Bureau d'édition de l'Université Populaire de Ruelle, 1988 ; VERGNAUD Henri, « La fonderie de Ruelle », *Études charentaises*, 8, 1968, p. 392-399. CONTURIE P. M. Jean, *Histoire de la fonderie nationale de Ruelle (1750-1940) et des anciennes fonderies de canons de fer de la Marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1951 ; LAUMIÈRE L., « Origine et importance de la fonderie de Ruelle avant la Révolution », *Bulletin de la Société Charentaise des études locales*, 48, 1925, p. 44-64 ; CHAUVET Gustave, *Les Anciennes forges de Ruffec*, Paris, Imprimerie nationale, 1901.

¹⁰³ LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 97-112 ; PRITCHARD James, *Louis XV's navy, 1748-1762 : a study of organization and administration*, Kingston-Montréal, Mc-Gill-Queen's University Press, 1987.

¹⁰⁴ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 809-899.

¹⁰⁵ BOUDRIOT Jean, « France 17^e-18^e siècles. Artillerie et vaisseaux royaux », ACERRA Martine, MERINO José, MEYER Jean, *op. cit.*, p. 91-101 ; ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 162-174.

¹⁰⁶ LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 616-639 ; PETER Jean, *Maîtres de forges et maîtres fondeurs de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Économica, 1996 ; Id., *L'Artillerie et les fonderies de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Économica, 1995 ; Id., *Les Artilleurs de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Économica, 1995.

de la Marine de guerre dans la diversité de leurs profils¹⁰⁷, nuancant ainsi la perception centre-périphérie que pouvait supposer une lecture entre les arsenaux et leur arrière-pays par la mise en évidence des rôles intermédiaires joués par les fournisseurs¹⁰⁸, leurs réseaux, leurs forces de proposition et leurs marges de manœuvre. Ainsi, en intégrant une perspective territoriale à l'échelle de l'arrière-pays d'Angoumois sur un temps long, de 1666 à 1792, il est possible de rompre avec une lecture arsenal-arrière-pays au profit d'une projection de l'arrière-pays vers les arsenaux. En adoptant une optique de l'intérieur, il semble envisageable de mettre en évidence, au-delà de l'aspect productif imposé et cadencé par les intendances de la Marine, les manières dont l'arrière-pays se projette vers les arsenaux tant en temps de guerre qu'en temps de paix et les enjeux connexes que revêt la production de l'artillerie et des munitions de Marine.

1. Prendre la mesure d'un espace d'opportunités et de potentialités industrielles : la construction d'un arrière-pays manufacturier pour l'artillerie de la Marine (1666-1677).

Entre 1666 et 1677, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois devient un laboratoire manufacturier de l'arsenal de la Marine de Rochefort. Aux forêts et aux voies d'eau qui ont justifié l'implantation de l'arsenal dans l'estuaire de la Charente s'ajoute un artisanat privé de produits de fonte de fer à capter, à convertir et à amplifier pour les besoins de la Marine. L'expression de laboratoire manufacturier se justifie : d'une part elle rencontre la perception du premier réseau d'approvisionnement de l'arsenal de Rochefort, qualifié de réseau des « premiers essais »¹⁰⁹ par Martine Acerra, d'autre part, elle s'explique par un contexte de la Marine où l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, s'il fournit des bouches à feu à la fin de la guerre de Hollande, n'est pas encore structuré totalement en filière d'approvisionnement. La Couronne souhaite établir des manufactures d'artillerie. Six éléments contextuels doivent être pris en compte dans l'appréhension de ce premier temps : le développement et l'équipement du port-arsenal pour le service des armements (la corderie, la forge, les magasins particuliers, le magasin général, le hangar et la fosse aux mâts, la halle aux futaille)¹¹⁰, l'essor de la construction navale et la formation progressive de l'exigence d'une fourniture régulière en artillerie pour équiper les vaisseaux de ligne¹¹¹, la nécessité de développer sur le sol du royaume

¹⁰⁷ LE MAO, *op. cit.*, p. 445-482.

¹⁰⁸ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 305-375.

¹⁰⁹ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 514.

¹¹⁰ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 45-46.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 204-205 : 106 vaisseaux construits entre 1661 et 1671, 48 entre 1672 et 1678, principalement de 3, 4 et 5^e rang.

l'armement stratégique pour rompre avec les achats suédois ou allemands, le crédit accordé par la Couronne aux produits d'artillerie des forges de Bourgogne et du Nivernais jusqu'à la fin de la guerre de Hollande¹¹² et la croissance parallèle de la demande brestoise en produits d'artillerie.

Trois dynamiques contribuent alors à faire de ce laboratoire manufacturier un arrière-pays industriel construit. La première consiste à transférer des pôles de production vers l'arsenal naissant, réduisant de fait la production industrielle de la Marine dans l'arrière-pays de Saintonge au profit de l'arsenal de Rochefort. Deux structures relèvent de ce cas : la fonderie de canons de bronze de Saintes et la forge à ancrs de Tonnay-Charente. Dans les deux cas, le bénéfice du transfert est jaugé en vertu de deux avantages, l'un économique, l'autre rationnel : l'approvisionnement en matériau de production est facilité, la coïncidence entre lieu de production et lieu d'équipement sert l'impératif d'efficacité temporelle recherché par la Marine. La production d'artillerie est établie à Saintes depuis 1615¹¹³ : De Guyneau, commissaire ordinaire de l'artillerie, passe cette année-là un marché avec deux forgerons, Guyot et Gautiers, des paroisses des Essards et de Nieul-Les-Saintes, pour venir avec enclumes, soufflets, marteaux et autres outils pour remettre en état les « ouvrages [...] servant au fourneau de la fonderie des pièces d'artillerie »¹¹⁴ produites pour la citadelle. Dès 1621, la fonderie de Saintes est tenue par un Lorrain, Claude Latache, natif de la Meuse, qualifié en 1625 de « maître fondeur [...] employé à la fonte des canons de la citadelle de Saintes »¹¹⁵. Associé à Nicolas Buret, fondeur de Bordeaux, et François Celles, l'atelier produit cloches, mortiers, lanternes et pièces particulières pour seigneurs et gentilshommes. Claude Latache se réserve la production de l'artillerie pour le service du roi¹¹⁶. Dès 1627, la société étant rompue, Latache devient commissaire fondeur de l'artillerie de France et en 1630, il produit des pièces de fonte verte des calibres 8 et 16 pour la Marine sur ordre de Bautru, lieutenant de l'artillerie de la Marine du Ponant. Elles sont voiturées à Brouage. En 1640, il fait un voyage à l'armée navale conduite par l'amiral de Sourdis. Avant 1661, il produit 30 lourdes arquebuses à crocs de fonte aux armes de Colbert¹¹⁷. Dès 1664, Colbert de Terron commande désormais au neveu de Claude, Jean Latache, dit « jeune », des canons de bronze pour la Marine. Ce dernier doit déjà alaiser et

¹¹² *Ibid.*, p. 519-520 ; PETER Jean, *op. cit.*, p. 2.

¹¹³ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 811-812 ; ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 521.

¹¹⁴ Cité par MALTOUCHE, *Bulletin de la Société des Archives Historiques de la Saintonge et de l'Aunis*, t. I, 1876, p. 363-364.

¹¹⁵ LANCELIN-CHEVREAU Monique, « Une famille de fondeurs », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, 16, 1990, p. 137.

¹¹⁶ *Ibidem.*

¹¹⁷ *Ibid.*, p. 138.

réparer 25 pièces de canon produites par son oncle avant leur épreuve à l'arsenal¹¹⁸. La forge n'a toujours qu'un fourneau limitant sa production annuelle à 45 pièces : De Terron indique alors à Colbert que d'ici fin avril 1665, 51 canons pourraient sortir de la forge et qu'avec un second fourneau construit, en 1666, la livraison d'artillerie pourrait s'élever à 72-75 pièces¹¹⁹. L'épreuve de 62 pièces de canons de Latache de juillet 1665 est un succès¹²⁰. L'ingénieur Blondel travaille déjà au devis du second fourneau et l'intendant de la Marine souhaite donc le maintien du « grand atelier » de fonte des canons de Saintes tandis qu'il confirme la normalisation ornementale des pièces d'artillerie : « Ce sera une artillerie riche et bien ornée, la plus grande partie aura la volée fleurdelisée, et plus bas les armes de France ». Le second fourneau n'est pas aménagé à Saintes malgré le travail de Blondel et une fonderie de canons de bronze voit le jour à l'arsenal dès 1668. N'étant à même de produire qu'à partir de 1670 sous la direction d'Assuérus, fondeur allemand, il est permis de penser que la fonderie de Saintes maintient sa fourniture à l'arsenal malgré sa faible capacité de production. Pour satisfaire les besoins, Jean Latache recrute en 1666 deux compagnons fondeurs et un manœuvre pour faire 100 moules de canons et réaliser la fonte avant la Noël 1667¹²¹. René Mémain indique par ailleurs que dans l'état général de la marine pour l'année 1670, les budgets des fonderies de Saintes et Rochefort sont réunis pour la façon de 120 pièces de canon¹²². En 1671, Latache¹²³ est sollicité pour s'établir et produire à Rochefort. La fonderie de Saintes cesse donc toute activité l'année suivante, en 1672, tombant dans le parc des fonderies du département de la guerre. La forge à ancras de Tonnay-Charente connaît le même sort. En activité avant 1665, Colbert fait installer un forgeur d'ancres originaire de Lübeck travaillant avec des pattes d'ancres importées de Suède¹²⁴. La forge est cependant peu adaptée dans ses équipements : les enclumes ne sont pas assez grandes, les soufflets se manœuvrent à la main. Face aux besoins d'une flotte aux effectifs croissants, De Terron fait le choix de s'approvisionner à Bayonne et Saint-Sébastien¹²⁵ en attendant une forge à ancras à Rochefort. La Marine abandonne donc la forge de Tonnay-Charente et dès 1669, une forge aux ancras, établie dans l'arsenal, réalise l'assemblage des ancras à partir de fer brut, de verges, bras et pattes produits et livrés par les

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 139.

¹¹⁹ Mélanges Colbert, vol. 128, De Terron à Colbert, 9 mars 1665, f° 258r.

¹²⁰ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 812.

¹²¹ LANCELIN-CHEVREAU Monique, *art. cit.*, p. 139.

¹²² AN, Marine, E 116, f° 28 et suivants, 1670 ; MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 814.

¹²³ DUGUET Jacques, « Jean Latache, maître fondeur à Rochefort (1671-1679) », *Roccafartis*, 11, 1993, p. 96-99.

¹²⁴ Mélanges Colbert, vol. 131 bis, De Terron à Colbert, 7 septembre 1665, f° 947v.

¹²⁵ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 796.

forges du Nivernais, du Périgord et de Verrières (en Poitou)¹²⁶ par le fournisseur Floranceau¹²⁷. Les forges du Poitou fournissent les pièces pour une production annuelle de 50 ancras de marine. Le choix d'implanter la forge des ancras à l'arsenal s'accompagne d'une spécialisation fonctionnelle et d'une mise en réseau des sites de production à même de mettre en œuvre une production autarcique, indépendante des forges à ancras de Hollande ou du fer d'Espagne. Le déclin de l'activité de fonte pour la Marine dans l'arrière-pays de Saintonge au profit du port-arsenal s'explique par la recherche d'une efficacité territoriale que les perspectives de croissance du port-arsenal pouvaient offrir à l'inverse des sites éloignés et inadaptés des petits ports de l'arrière-pays de Saintonge.

La seconde dynamique du laboratoire manufacturier consiste à renforcer l'activité privilégiée de production des poudres et salpêtres d'artillerie dans la vallée de la Boutonne à Saint-Jean-d'Angély. Le choix de limiter l'importation de poudre de Hollande profite à l'établissement angérien du faubourg de Taillebourg. Le moulin à poudres de Saint-Jean a été établi en 1656 par Dufay, commissaire général des poudres de France, fournisseur de l'armée de terre sous Le Tellier, sur un ancien moulin privé à blé. En 1661, le rétablissement du monopole royal place l'activité sous le contrôle du surintendant des poudres et grand-maître de l'artillerie : le contrôleur général des finances, Jean-Baptiste Colbert. La Couronne devient propriétaire des moulins à poudres. En 1664, François Berthelot, nommé commissaire général d'artillerie, des poudres et salpêtres de France, devient fermier des poudres, seul autorisé à fabriquer et vendre des poudres de guerre, de chasse ou de mine. À partir du 1^{er} janvier 1665, et durant 9 années, il doit livrer 200 000 livres de poudres dans les établissements portuaires et citadelles intérieures du royaume, dont 30 000 livres pour Brouage et La Rochelle¹²⁸. Autorisé à construire autant d'ateliers de production qu'il le souhaite, il conclut en 1670 un bail qui prévoit la fourniture des poudres pour les arsenaux de la Marine du Ponant et du Levant. La croissance de la demande liée à la multiplication des bouches à feu sur les vaisseaux sortant des arsenaux du Ponant implique le réaménagement du moulin de la cité angérienne. Il est agrandi dès 1665 et sa production est reconnue¹²⁹, notamment en raison de trois avantages. Situé sur un affluent rendu navigable jusqu'à la confluence de la Charente, il est lié directement à l'arsenal de Rochefort. L'environnement forestier abonde en bois de bourdaine provenant des forêts de

¹²⁶ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 519.

¹²⁷ BNF, Mélanges Colbert, vol. 176, De Terron à Colbert, 9 octobre 1670, f°375v.

¹²⁸ NAULET Frédéric, *La Ferme des poudres et des salpêtres : création et approvisionnement en poudre en France (1664-1765)*, Paris, Institut de Stratégie Comparée, 2002, chapitre 2.

¹²⁹ *Ibid.*, chapitre 2.

Saint-Jean, de Matha et de celle, plus éloignée, de Melle¹³⁰. Au salpêtre d'extraction locale s'ajoutait l'utilisation du salpêtre des Indes¹³¹. L'ingénieur Claude Masse a réalisé un plan des moulins à poudre de Saint-Jean-d'Angély au début du XVIII^e siècle¹³² manifestant l'importance de l'activité. La manufacture des poudres s'organise autour de trois espaces. Sur la rive gauche, en amont d'un pont, la Boutonne fait mouvoir trois roues dont une sert au lissoir. Un premier corps de bâtiments faisant face aux moulins juxtapose deux magasins : celui du salpêtre et celui de la composition. Fermant la partie amont de la poudrerie, le second corps de bâtiment sert au logement du maître et des garçons poudriers et abrite la chaudière à raffiner le salpêtre. Ce premier site est dédié à la production de poudre, nécessitant la proximité immédiate du cours d'eau. Le second pôle, de l'autre côté de la chaussée du pont, consiste en un vaste bâtiment rectangulaire : autour d'une cour où sont aménagés 9 échafauds pour faire sécher les poudres se trouvent une tonnellerie, un magasin pour la pesée, un grenier et, ceint de murs plus épais, l'entrepôt pour les barils de poudre et le cabinet destiné au pliage des poudres fines. Cet espace est affecté au conditionnement des poudres. Il constitue également un espace d'expertise et de sélection des qualités. Sur la rive droite, un magasin à poudre beaucoup plus vaste, dédié à l'entreposage, est associé à une berge fluviale aménagée d'un quai pour le chargement sur les gabares de barils destinés à l'arsenal ou le déchargement des salpêtres. Dans le contexte géographique des provinces d'Aunis et de Saintonge, la fondation de l'arsenal constituait un nouveau débouché d'importance qui renforçait la place angérienne. Les connexions entre le site de production et l'arsenal de Rochefort sont supervisées par un commis de Berthelot installé dans le port-arsenal : il fait voiturier vers les moulins les salpêtres et le soufre livrés au port et effectue les visites de réception des poudres au magasin général achevé en 1670¹³³.

La troisième dynamique qui participe de la construction de l'arrière-pays industriel de la Marine de Rochefort pour l'artillerie est la captation des ressources et des savoir-faire liés à la fonte du fer dans l'arrière-pays d'Angoumois pour les affecter au service de la Marine par la prospection, l'expertise, la conversion en manufacture et la circulation de savoirs techniques. L'arrière-pays d'Angoumois, et par extension de Périgord abrite des gisements miniers de fer formant une vaste écharpe de la haute vallée de la Dordogne (Souillac) au pays rupificaldien du Bandiat et de la Tardoire (La Rochefoucauld, Marthon). La quinzaine de minières du pays Nontronnais, circonscrite entre le Bandiat et la Lizonne forme le principal gisement exploité

¹³⁰ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 878.

¹³¹ *Ibidem*.

¹³² SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, Recueil des plans de Saintonge, feuille n° 108, « Plan des moulins à poudre de Saint-Jean-d'Angély ».

¹³³ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 110 et 881.

par les forges de l'arrière-pays d'Angoumois. Par comparaison, au sud-est, 17 minières se répartissent sur une zone deux fois plus grande, entre la haute vallée de l'Isle (Excideuil) et le cours de la Vézère au niveau de Montignac. L'archéologie industrielle s'intéresse à ces minières issus de paléosols : en 2004, le GRAHT¹³⁴ fouille 4 tertres tumulaires à Pranzac mettant au jour des bas fourneaux attestant d'un travail artisanal du minerai de fer en site forestier. Situé dans un secteur abondant en minerai et attendu la proximité de la forge de Rancogne, les archéologues ont posé l'hypothèse d'une fourniture de minerai à cet établissement¹³⁵. Ces minières sont exploitées par de petites forges et fonderies disposées en chapelets sur les affluents de la Charente (la Sonsonnette, la Bonniere, la Tardoire, le Bandiat, la Touvre et l'Échelle) et de la Dordogne (La Lizonne, L'Isle, L'Auvézère, la Vézère). Les productions de la fonte de bronze ou du fer sont diversifiées : fer brut en barres, fer de reliure, plaques de cheminées, landiers, heurtoirs, fers à gaufres, pots à châtaignes ou marmite de bronze, bassinoires à chauffer le lit, enseignes de pèlerins et cloches. Aux origines des forges se trouvent des moulins à fer du XV^e siècle, transformés dès le règne d'Henri IV avec l'ajout de hauts-fourneaux, aux fins hypothétiques de produire des canons pour l'armée royale. Les premières fontes pour la Marine pouvant remonter à l'époque de Richelieu et la Fronde ayant ralenti l'activité de fonte, les deux premières décennies du règne personnel de Louis XIV apparaissent synonymes de reprise de l'activité de fonte et de construction d'un réseau manufacturier par l'établissement de liaisons entre les agents du roi et de la Marine d'une part et le monde des maîtres fondeurs et des ouvriers de l'arrière-pays d'autre part. Si l'ensemble peut représenter près d'une quarantaine de forges jusqu'au milieu du XVIII^e siècle (16 en Angoumois, 29 en Périgord nontronnais)¹³⁶, seules 5 en Angoumois et 13 en Périgord, travaillent déjà pour la Marine durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg¹³⁷. L'équipement des forges varie d'une structure à l'autre. En 1666, la forge de Rancogne est établie depuis plus d'une trentaine d'année sur la Tardoire. Le logement patronal date d'avant 1640. Son premier

¹³⁴ Groupe de recherches archéologiques et historique tolvère, créé en 2000.

¹³⁵ « PRANZAC. Les minières du Parc », GRAHT, URL : <http://www.graht.fr/article.php?sid=27> (consulté le 14 août 2019).

¹³⁶ ADD, 2C 19, Intendance de Bordeaux, Subdélégation de Nontron, État des paroisses où existent des forges à fer et à canons, septembre 1766 ; ADHV, C429, Intendance de Limoges, Renseignements sur le nombre d'usines et de bouches à feu comprises dans la subdélégation de La Rochefoucauld, 1788 ; *Ibid.*, Observations sur les forges et fourneaux de l'Angoumois, 1788 ; PEYRONNET Edmond, *Les anciennes forges de la région du Périgord*, Bordeaux, Delmas, 1958, p. 68-70 et 137-139.

¹³⁷ D'après « Fig. 25. Les forges du Périgord travaillant pour la Marine à la fin du XVII^e siècle » et « Fig. 26. Les forges de l'Angoumois travaillant pour la Marine à la fin du XVII^e siècle » LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 282-283.

propriétaire est Raymond de Mognac, écuyer sieur de Mazerolles¹³⁸. Le site compte un haut fourneau et une forge à canons. Il bénéficie de la proximité de la forêt de la Braconne pour s’approvisionner en charbons de bois et tire sa mine de Taponnat et Fleurignac. La forge de la Mothe à Feuillade est représentative des forges anciennes de la vallée du Bandiat datant du XVI^e siècle, voire du XV^e siècle comme celles de Forge-Neuve, Jommelières ou La Chapelle-Saint-Robert. Si elle s’oriente vers la production de canons plus tardivement que Rancogne, elle est spécialisée dans l’affinage du fer pour la poêlerie¹³⁹. La forge de Planchemeunier est attestée depuis 1514 avec la construction d’un haut fourneau et d’une grosse forge à canons¹⁴⁰.

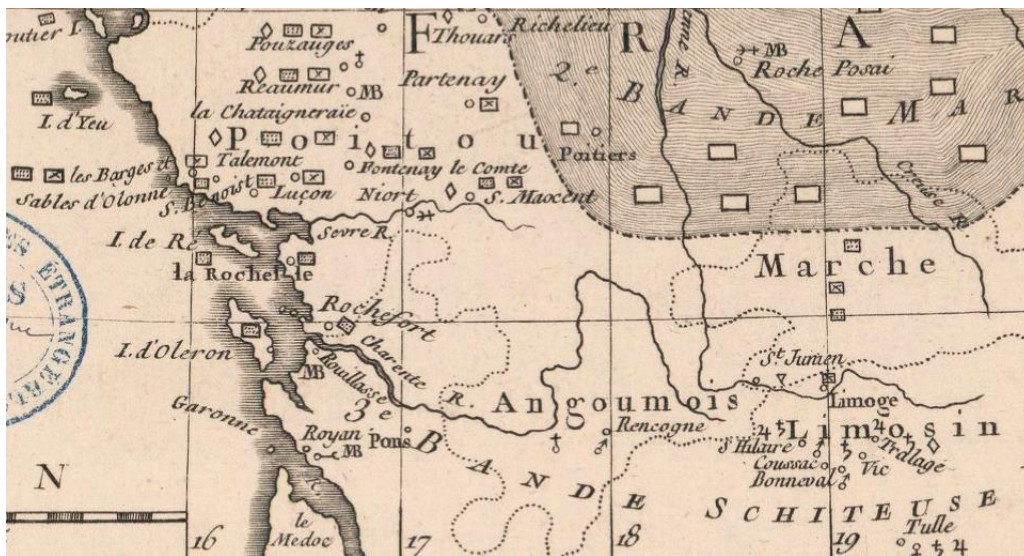


Figure 51: extrait de la carte minéralogique où l'on voit la nature et la situation des terrains qui traversent la France et l'Angleterre¹⁴¹, 1746.

Dès 1665, la Couronne cherche donc à établir une statistique du potentiel de production d’artillerie dans l’arrière-pays d’Angoumois et de Périgord pour l’arsenal. Des enquêtes sont sollicitées sur la qualité du minerai de fer et les équipements des forges et fonderies. Le 3 août 1665, De Terron demande à Colbert un avis au sujet du « rapport du sieur Dumont sur les essais qu’il a fait des mines de Périgord et d’Angoumois [...] pour pousser ces essais plus avant »¹⁴². Charles Dumont de Blaignac était commis au contrôle de l’intendance de Marine

¹³⁸ Base Mérimée, Inventaire général du patrimoine culturel, dossier IA00066351 (mis à jour le 3 décembre 2004, consulté le 15 août 2019) ; MERLE Jacky, « Rancogne / La Forge », GAILLARD Jean-Paul (dir.), *Châteaux, logis et demeures anciennes de la Charente*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 2005, p. 565-566.

¹³⁹ Base Mérimée, Inventaire général du patrimoine culturel, dossier IA00066273 (mis à jour le 17 octobre 2011, consulté le 15 août 2019).

¹⁴⁰ Base Mérimée, Inventaire général du patrimoine culturel, dossier IA00066404 (mis à jour le 3 décembre octobre 2004, consulté le 15 août 2019).

¹⁴¹ BNF, CP, GE DD-2987 (178), Carte minéralogique où l’on voit la nature et la situation des terrains qui traversent la France et l’Angleterre, par Philippe Buache et Jean-Étienne Guettard, [Paris], 1746.

¹⁴² BNF, Mélanges Colbert, vol. 131, De Terron à Colbert, 3 août 1665, f°135v.

attaché au port de Rochefort dès 1665. Il est envoyé en tournée par en Périgord, Angoumois et Poitou pour identifier les mines de fer exploitables et les fonderies en activité, avant qu'il ne s'engage dans des activités de fourniture pour la marine dès 1666¹⁴³. Cette année-là, Abraham Besche, maître fondeur de canons est envoyé par Colbert de Terron en Angoumois pour se rendre auprès du propriétaire et maître de la forge de Rancogne avec laquelle Dumont traite pour la fourniture de canons : « Si vous envoyez en Angoumois le sieur de Besche maître-fondeur de canons, il faudra qu'il aille droit à Angoulême, et qu'il s'y informe de Mr de Mazerolles, maître des forges de Rancogne à 3 lieues d'Angoulême. Il aura là des nouvelles de Mr Dumont et en son absence le dit sieur de Mazerolles lui fera savoir ce qui aura été fait »¹⁴⁴. S'agit-il d'un contrôle de production d'artillerie en cours, ce que suppose l'envoi du maître-fondeur, ou bien du suivi des démarches de Dumont avec les maîtres de forge de l'arrière-pays pour les orienter vers les productions de la Marine ? Parallèlement, les intendants des généralités de Bordeaux, Limoges et Poitiers dont ressort l'arrière-pays d'Angoumois ont dû transmettre des renseignements à l'intendant de Marine De Terron. L'expertise de Dumont et des intendants a dû être renforcée à partir de 1669 par l'envoi de maîtres forgerons dans l'arrière-pays comme à Verrières en Poitou. Le fondeur saintongeais Jean Latache visite quant à lui les maîtres de forge d'Angoumois-Périgord en 1671¹⁴⁵. Deux phases dans la période du laboratoire manufacturier d'Angoumois peuvent alors être distinguées : la première de 1666 à 1670, la seconde de 1671 à 1677. Entre 1666 et 1670, la prospection et l'expertise industrielle coïncident avec les premiers marchés de fourniture et un approvisionnement encore dominé par les canons du Nivernais. La production de canons d'Angoumois-Périgord s'apparentent à un complément dans le cas où la production nivernaise serait insuffisante¹⁴⁶. Un marché fait pour les canons de fer des mines du Périgord et d'Angoumois entre Colbert de Terron et le sieur de La Cosse de La Trimouille le 20 août 1666 portant avance de 6 000 livres sur la production de 360 pièces de canon des calibres 12 et 18 à livrer sous deux ans atteste dans tous les cas d'une fourniture pensée et contractualisée parallèlement dès la fondation de l'arsenal¹⁴⁷. Jusqu'en 1670, la fonte des canons de fer gagne en satisfaction sans totalement emporter encore l'adhésion du contrôle du port de Rochefort : la production périgourdine est pourtant réputée de meilleure qualité que la production angoumoisine. En 1670, si 2 des 28 canons tirés des

¹⁴³ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 110.

¹⁴⁴ BNF, Mélanges Colbert, vol. 142, De Terron à Colbert, 3 décembre 1666, f° 413v.

¹⁴⁵ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 849.

¹⁴⁶ *Ibid.*, p. 850.

¹⁴⁷ Marché fait pour les canons de fer des mines du Périgord et d'Angoumois (Mss Ch. Dép., n°292, f° 115), cité en Annexes dans BOISSONNADE Prosper, *Colbert : le triomphe de l'étatisme, la fondation de la suprématie industrielle de la France, la dictature du travail (1661-1683)*, Paris, s.n., 1932, p. 315.

forges périgourdines éclatent lors de l'épreuve, le commissaire Desclouzeaux estime qu'elles doivent toutes être alésées à l'exception de celles du sieur de Mazerolles, produisant à Rancogne. Relativement aux pièces des forges angoumoises, le forage en trompettes portait préjudice à la qualité des âmes des canons éprouvés en 1671¹⁴⁸. Ce court temps de cinq années intègre la production de l'artillerie de fonte de fer de l'arrière-pays en mobilisant des maîtres de forge laissés relativement indépendants dans le processus de production. A partir de 1671, les retours d'épreuves de Rochefort, mêlant les avis du commissaire, de l'intendant de Marine et des officiers de vaisseaux renforcent la coordination de la production par les agents de la Marine par deux dynamiques : le transfert de savoirs techniques et la patrimonialisation des forges par des experts de la fonderie de Marine. L'envoi de Jean Latache dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord en 1671 procèdent de la nécessité de produire des canons de qualité et s'apparentent à un accompagnement technique : le maître fondeur saintongeais visite les établissements, prescrit des conseils de production et laisse des plans. En août 1671, un canon de calibre 8 est encore jugé trop léger par rapport à ceux du Nivernais et du Périgord (1 770 livres contre 2 110 et 2 190 livres)¹⁴⁹. Quelques jours après, lors d'une épreuve de canons provenant d'Angoumois-Périgord, de Suède et du Nivernais, parmi les 34 canons d'Angoumois-Périgord éprouvés, trois seulement éclatent, dont un de calibre 6¹⁵⁰. En 1675, le nouvel intendant Demuin doit se soucier avec plus de rigueur de la qualité des canons d'Angoumois pour le service de la Marine : « Je suis obligé de vous dire qu'il faut examiner ces matières avec plus de réflexion. [...] Je vous dis la même chose sur le sujet des fers de Nivernais et d'Angoumois, et des canons de ces deux manufactures. Avant de décider si les canons d'Angoumois sont meilleurs, il fallait faire un mémoire de ceux qui ont servi sur les vaisseaux pendant les trois ou quatre dernières campagnes, du nombre de coups que chacun a tirés, et de ceux qui ont crevé ou qui ont résisté »¹⁵¹. De même, en novembre 1676, le marquis de Seignelay demande au nouvel intendant de Marine Demuin d'engager les maîtres-fondeurs de l'arrière-pays à engager des ouvriers du Nivernais pour corriger les défauts des canons issus de leur forage¹⁵². Dès lors débute sous l'égide de la Marine un processus durable de normalisation des productions d'artillerie que l'intéressement d'agents de la Marine dans la fourniture des canons accentue. Charles Dumont de Blaignac, commissaire de marine,

¹⁴⁸ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 849.

¹⁴⁹ BNF, Mélanges Colbert, vol. 157, De Terron à Colbert, 3 août 1671, f° 162r.

¹⁵⁰ BNF, Mélanges Colbert, vol. 157, De Terron à Colbert, 24 août 1671, f° 342r ; Ibid., De Terron à Colbert, f° 416r.

¹⁵¹ Lettre 371, Colbert à Demuin, 16 octobre 1675, CLÉMENT Pierre, *Lettres, mémoires et instructions de Colbert. Première partie. Marine et galères*, t. 3, vol. 1, Paris, Imprimerie impériale, 1864, p. 534.

¹⁵² AN, Marine, B2 32, Seignelay à Demuin, 23 octobre 1676, 6 novembre 1676, 13 novembre 1676.

propriétaire après sa tournée de 1666, de la forge de Planchemeunier, acquiert un deuxième site : la forge de Rancogne¹⁵³ en 1670. Cette année, la capacité de production de la compagnie de Dumont n'exécède cependant pas 200 pièces de canon par an¹⁵⁴. La captation du patrimoine manufacturier doit être complétée par la confiance à accorder aux maîtres fondeurs et aux ouvriers de l'arrière-pays comme le laisse sous-entendre une lettre de De Terron à Colbert : « Pour ce qui est de l'esprit de la compagnie du dit sieur Dumont, j'entre fort bien dans ce qu'il vous plaira de me dire. Ce sont des gens qui battent du pays, qui sont propres à donner naissance à des choses qui peuvent être bonnes. Il faut les considérer pour cela »¹⁵⁵. La période 1671-1678 consacre la reconnaissance de la qualité des gisements d'Angoumois et de la production des canons de l'arrière-pays. Parmi les abondantes fournitures de Dumont pour 1674, les fontes de fer d'Angoumois payées 11 livres le quintal consistent en chaînes de fer et en 101 pièces de canon¹⁵⁶. En 1676, le sieur Dans d'Hautefort fait une proposition à la Marine pour un marché de production et de livraison de canons de fonte et de canons de fer dont Seignelay conditionne l'accord à une épreuve de 50 pièces¹⁵⁷. L'expertise a donné satisfaction. L'implantation des frères Landouillette, maîtres-fondeurs de la Marine de Toulon et Rochefort, en Angoumois fixe alors la géographie privilégiée du réseau de production et d'approvisionnement des arsenaux du Ponant : en 1678, alors que la fratrie a repris la forge de Planchemeunier, René Landouillette, fils d'un maître-fondeur de l'arsenal de Toulon, commissaire principal de l'artillerie des provinces d'Anjou, du Maine et de Touraine, devient désormais propriétaire de celle de Rancogne, achetée à Charles Dumont de Blaignac, commissaire de la marine. L'année suivante, il devient maître-fondeur à l'arsenal de Rochefort, à la suite de Jean Latache. À n'en pas douter, la liaison entre propriété du patrimoine manufacturier et fonctions professionnelles au sein de l'arsenal charentais accentue la connexion entre les forges de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord et le port-arsenal, œuvrant au transfert et à la normalisation des techniques de production d'artillerie par des experts, à la fois inventeurs, propriétaires et producteurs, à la construction d'une filière manufacturière reconnue par la Couronne et la Marine comme étant de qualité et à la mise en place d'un calendrier productif rythmés par les commandes de

¹⁵³ GAILLARD Jean-Paul (dir.), *op. cit.*, p. 566.

¹⁵⁴ BNF, Mélanges Colbert, vol. 176, De Terron à Colbert, 9 octobre 1670, f°376r.

¹⁵⁵ *Ibidem*.

¹⁵⁶ BNF, Mélanges Colbert, vol. 167, De Terron à Colbert, 6 mars 1674, f°407v : état des mâts et autres marchandises et munitions de marine fournies par le Sieur Dumont à valoir sur l'année 1675 suivant l'état du roi du 6 mars 1673 ; f°408r : état des mâts, bois et autres marchandises et munitions de marine fournies par le sieur Dumont dans les arsenaux à Rochefort, Brest et port de Bayonne pendant l'année 1674 sur l'état du roi du 6 mars 1673 (...); f° 411v : autres fournitures faites pour la dite année 1674.

¹⁵⁷ AN, Marine, B2 32, Seignelay à Demuin, 23 octobre-16 novembre 1676, cité par MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 851.

Versailles, la surveillance de l'arsenal et la négociation du maître-fondeur producteur et contractant. À la fin de la guerre de Hollande, l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord passe du laboratoire manufacturier à l'espace de production intégré. En 1678, l'association entre Landouillette et Herpin se donnait deux objectifs : fondre des canons de fer et livrer du fer brut à l'arsenal, moyennant une première avance de 6 000 livres pour l'équipement manufacturier et l'exemption des droits de marque de fer. La souscription consécutive, par Landouillette et son associé, d'un marché pour 200 pièces de canon des calibres 6, 8, 12 et 18 et diverses munitions (mortiers, bombes, carcasses et grenades) pour 6 ans (soit 1685) suit celle du sieur Dans d'Hautefort s'engageant pour livrer 200 pièces également sur 5 ans¹⁵⁸. Ces deux marchés illustrent combien l'arrière-pays de gisements et de forges d'Angoumois-Périgord s'est construit, par le jeu d'experts-entrepreneurs ou de fournisseurs manufacturier¹⁵⁹ issus de la Marine, en espace de perspectives manufacturières pouvant se projeter sur une fourniture pérenne que les opérations en Méditerranée et le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg éprouvent.

2. De l'artillerie pour la « grande marine »¹⁶⁰ en Méditerranée et en Atlantique : une mobilisation et une structuration inédite de l'arrière-pays manufacturier d'Angoumois-Périgord (1679-1697).

Durant les deux dernières décennies du XVII^e siècle, l'arrière-pays manufacturier d'Angoumois-Périgord devient la principale aire de production de l'artillerie de Marine. Jean Peter évoque un « changement d'orientation géostratégique »¹⁶¹. L'extraversion du réseau manufacturier atteint un degré inédit, les productions des forges étant destinées aux arsenaux du Ponant et du Levant dans le cadre des campagnes de Méditerranée et des opérations navales de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Il s'inscrit dans un contexte faisant de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord un espace manufacturier devenu indispensable ou privilégié pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le déclassement progressif des productions de fonte de fer du Nivernais depuis 1672¹⁶² conduit à l'intégration de nouveaux pôles de production d'artillerie

¹⁵⁸ PETER Jean, *Maîtres de forges et maîtres fondeurs de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Économica, 1996, p. 91 ; MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 854.

¹⁵⁹ LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 464.

¹⁶⁰ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 210.

¹⁶¹ PETER Jean, *op. cit.*, p. 92.

¹⁶² Lettre 305, Colbert à Legoux, fournisseur de la Marine, 13 juillet 1672, CLÉMENT Pierre, *Lettres, mémoires et instructions de Colbert. Première partie. Marine et galères*, t. III, vol. 1, Paris, Imprimerie impériale, 1864, p. 453.

(Lyon, Saint-Gervais) et à la consolidation de ceux expérimentés durant les guerres de Hollande : la particularité de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord réside dans une reconnaissance de la qualité d'une mine de fer douce et liante, des savoir-faire transposés et des productions de pièces de canons éprouvés dans les arsenaux, accompagnée par l'implantation de fournisseurs-entrepreneurs au fait des productions extérieures¹⁶³. Lors de son voyage à Rochefort, le marquis de Seignelay adresse le 9 mai 1680 un mémoire au roi sur l'état de l'arsenal, notamment les fournitures stockées dans ses magasins. Successeurs de Latache, les frères Landouillette réalisent d'après lui une fonte réussie « tant pour la bonté que pour la façon des pièces, ainsi qu'il paraît par les épreuves qui ont été faites en présence de M. le comte d'Estrées et tous les officiers généraux, et par celles que j'ai fait faire depuis que je suis ici »¹⁶⁴. Au sujet des canons de fer de Périgord et d'Angoumois « qui ont été éprouvés en [s]a présence [ils] sont assurément plus légers et meilleurs que ceux de Suède, et il est fort avantageux que cette manufacture puisse en fournir toute la quantité nécessaire dans ce port et dans les autres ports de Ponant »¹⁶⁵. Conséquemment, les trois dynamiques de l'entretien, du renouvellement et de la reconstitution de la flotte entre la fin de la guerre de Hollande et la fin de la guerre de Ligue d'Augsbourg rythment un calendrier de commandes d'artillerie et de flux de pièces vers les arsenaux qui supposent des maîtres de forge une réelle flexibilité. D'autant que la Couronne recherche une Marine dotée techniquement d'une forte puissance de feu : Martine Acerra rappelle qu'entre 1689 et 1693, si le rythme de la construction navale est de 17ancements par an, 61 vaisseaux sur 86 sont produits entre 1691 et 1693 et 40% des constructions sont du 1^{er} et 2nd rang¹⁶⁶, requérant donc 70 à 100 pièces de canon par unité. Caroline Le Mao précise que la puissance de feu de la flotte de guerre gagne 25% entre 1688 et 1696 (7 484 à 9 415 canons)¹⁶⁷. Avec 64 pièces en 1676, 115 en 1690 et 442 en 1692, la guerre de la Ligue d'Augsbourg impose également le canon de calibre 36¹⁶⁸. Parallèlement, la transition vers la fonte de fer réduit les productions d'artillerie de bronze, plaçant l'arrière-pays dans une situation géostratégique à même de répondre à l'exigence d'une réduction et d'une standardisation des calibres d'artillerie, notamment en raison d'entrepreneurs et de fournisseurs fonctionnant en réseau¹⁶⁹,

¹⁶³ Sur le rôle incontournable du fournisseur René Landouillette de Logivière, voir LE MAO Caroline, *op. cit.*, 616-639.

¹⁶⁴ Mémoire 15, Le Marquis de Seignelay à Louis XIV, 9 mai 1680, CLÉMENT Pierre, *Lettres, mémoires et instructions de Colbert. Première partie. Marine et galères*, t. 3, vol. 2, Paris, Imprimerie impériale, 1864, p. 379.

¹⁶⁵ *Ibidem*.

¹⁶⁶ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 212.

¹⁶⁷ LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 54.

¹⁶⁸ *Ibid.*, p. 55.

¹⁶⁹ En promouvant une approche multiscalair des fournitures de Marine, Caroline LE MAO met en évidence des structurations en réseau aux échelles locale, régionale et nationale par les interactions entre les fournisseurs et le secrétaire d'Etat à la Marine, LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 412-444.

au fait des exigences de la Marine par leurs relations constantes entre l'arsenal et la forge et pouvant capter une part conséquente de la fourniture d'artillerie. Cette période de mobilisation manufacturière est marquée par quatre tendances fortes.

La mise en réseau de la production d'artillerie par les manufacturiers de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord met en place un équilibre entre coopération et concurrence qui conduit à une hiérarchisation fonctionnelle des sites industriels fondée sur la nature des équipements et la capacité annuelle de production. Sous l'intendant Demuin, les maîtres de forge et directeurs de manufacture Dans, Segonzac et Bertin, respectivement exploitants des forges d'Ans et d'Auberoche, de Plazac, de Saint-Laurent-sur-Manoire et Chignac, intéressés dans la fourniture de canons de la Marine se partagent la production d'un marché signé le 24 avril 1679 à Rochefort¹⁷⁰. Cependant, un contrat d'association de mai 1679 entre Dans et Segonzac précise leurs objectifs de production respectifs. D'après le contrat d'association, la fourniture prévue consistait à livrer pendant 5 ans 100 pièces de canons : 60 de 12 et 18, 40 de 6 et 8. Le prix rendu à Rochefort est fixé à 8 livres 10 sous le quintal de fonte de fer. En 1679, les canons des calibres 12 et 18 sont produits par moitié dans les forges de Dans et Segonzac tandis que les canons des calibres de 8 et 6 sont produits par Dans et M. de Saint-Avit, propriétaire d'une forge plus modeste car lui est confiée la fonte de 10 canons de calibre 6. Dès 1680, chacun des associés produit 50 pièces par an : si le partage des 60 pièces de calibres 12 et 18 reste identique, désormais les pièces de calibre 6 sont confiées à Segonzac et celles de 8 à Dans. Une clause est ajoutée sur l'usage des hauts fourneaux de l'associé en cas d'incapacité à produire des pièces de canons moyennant une fourniture de fer à 3 livres 10 sous le quintal. Ce marché et ce contrat présentent l'intérêt de questionner la configuration du réseau des fournisseurs : le recours la première année au maître de forge de Saint-Avit est-il synonyme d'une incapacité à produire de petits calibres en raison d'un manque d'équipement ou d'une orientation de la forge de Segonzac vers la production de calibres de 12 et 18 dès la fin des années 1670 ? Le maître Dans présente un équipement à même de produire une déclinaison de pièces d'artillerie des 4 calibres, soit 60% de la fourniture de la première année. En 1680, l'équité de la production entre les deux associés signifie-t-elle une mise à niveau de l'équipement manufacturier de Segonzac ou la garantie d'un bénéfice sur la production à l'avantage de Dans la première année ? Dès 1679, Dans se doit d'honorer finalement deux contrats quinquennaux si l'on ajoute celui signé en 1678. La hausse des commandes s'accompagne de négociations serrées sur le prix du quintal de fer : 9 livres dans le contrat de 1678, 8 livres 10 sous dans le contrat de 1679. Quid de

¹⁷⁰ PEYRONNET Edmond, *op. cit.*, p. 43-44.

Bertin et de la contribution de ses deux forges, prévue dans le marché de fourniture ? Entre avril et mai, se serait-il démis, ce qui peut justifier le surplus de production accordée à Dans ou le recours au sieur de Saint-Avit durant la première année ? Ce premier exemple périgourdin illustre deux tendances : la plasticité d'un réseau productif dont la capacité à recourir temporairement à une forge d'appoint issue du carnet d'adresse du directeur de forge pallie d'éventuels sursauts dans l'engagement des fournisseurs et le processus de construction de la filière par le renouvellement, la superposition et la satisfaction des contrats pluriannuels de fourniture moyennant des négociations tarifaires. En Angoumois, les frères Landouillette disposent d'un contrat de fourniture signé en 1678 plus dense que leurs voisins périgourdin : jusqu'en 1684, ils doivent livrer chaque année 200 pièces de canon de calibres 6 à 18 à 8 livres 10 sous le quintal, sans compter mortiers, bombes, carcasses et grenades. Propriétaires de deux forges, Rancogne et Planchemeunier, rachetées à Dumont de Blaignac, ils éloignent la perspective d'investissement de Dalliez de La Tour pour assurer leur production de manière indépendante et en tirer seuls, entre frères, les bénéfices. Avec la nomination de Pierre Landouillette au commissariat de la Marine de Toulon, René se retrouve seul à gérer l'éventail des productions de fonte de fer sur ses deux sites en plus de ses obligations à la fonderie de l'arsenal. La qualité des canons de fer de Landouillette étant contestée lors des épreuves de 1681 (certaines pièces avaient un fut dont la longueur était de 3 lignes supérieure au règlement de 1671 ou des bavures sur la robe), l'entrepreneur dut accepter un tarif de fourniture plus bas, à 7 livres 18 sous, pour les canons de fer et des commandes de bombes principalement. Le réseau de production des frères Landouillette juxtapose un site de fonte de bronze à l'arsenal avec un double pôle de fonte du fer dans l'arrière-pays. Plus étiré que le réseau périgourdin de Dans et Segonzac, ses difficultés portent moins sur sa capacité à produire que sur la qualité du produit expertisé, amenant à des concessions tarifaires pensées comme temporaires. A ces réseaux développés par des fournisseurs-entrepreneurs s'ajoute la conversion ou l'extension de production de forges environnantes lors de la tournée de l'inspecteur de la Marine et de la fabrication des bombes de Périgord Bernard Ernaud d'Eligaçaray en 1683 : La Vauve, Plazac, Pontroudier, Chignac intègrent la production d'artillerie et se connectent à l'arsenal de Rochefort¹⁷¹ en formant une poussière de forges.

Après les campagnes de Méditerranée, durant lesquelles le tissu manufacturier d'artillerie d'Angoumois-Périgord est centré sur la production de munitions, le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg étend l'aire de production de l'artillerie tout en maintenant des

¹⁷¹ « Extraits du rapport de mission de Bernard Ernaud d'Eligaçaray, inspecteur de la Marine et de la fabrication des bombes en Périgord (1683) », PEYRONNET Edmond, *op. cit.*, p . 45.

concentrations manufacturières qui s'agrandissent et une guirlande périphérique de petites forges complémentaires intègre l'aire de production de l'artillerie de Marine. Il est désormais courant de trouver dans l'arrière-pays une forge équipée d'au moins deux fourneaux à partir de 1690. En 1692, René Landouillette est désormais maître de deux forges équipées de 4 fourneaux chacune et d'une forerie au Gond, rachetée aux descendants de Pierre Piteau en 1690¹⁷². Il supervise également la production du maître Basines à la forge de Jommelières-Les-Pins dotée de 2 fourneaux, propriété de la famille Hastellet, dont il semble désormais l'exploitant¹⁷³. À Rancogne et Planchemeunier, chaque forge abrite 3 moulins à deux roues et compte quelques 70 ouvriers¹⁷⁴. Cette coordination de 4 sites offre un argument pour de grosses commandes et assure une production normalisée tout en dessinant un réseau en losange avec un débouché fluviale à la confluence de la Charente qui nécessite une voiture par terre des marchandises jusqu'au Gond. Par ailleurs, entre 1684 et 1692, Landouillette développe à Planchemeunier une activité de production d'armes (mousquets, mousquetons, fusils, pistolets, pour les galères à Marseille, les arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon et éventuellement pour le Canada)¹⁷⁵. En janvier 1686, il reçoit une commande de 3 000 mousquets et 1 000 fusils. Avec le début de la guerre et les préparatifs d'un débarquement en Irlande, la commande atteint 6 000 mousquets et 2 000 fusils boucaniers pour Brest¹⁷⁶. Elle décline dès 1689 et conduit à réquisitionner les armuriers de la ville de Bordeaux dans un premier temps, puis des villes de Niort, Poitiers, Saint-Jean-d'Angély, Angoulême, Limoges Nantes et Saumur pour produire pour la Marine¹⁷⁷ sous la surveillance des intendants des généralités. Trois autres maîtres de forge travaillent pour la Marine : Chateaufort à la forge de Pont Rouchaud (3 fourneaux), D'Arbonneau à Étouars (1 fourneau) et Brassac sur le site de Combiers (2 fourneaux). L'achat du moulin du Gond par René Landouillette indique une spécialisation des étapes de production, l'établissement réalisant le forage des canons fondus à Rancogne et Planchemeunier. Le Gond est également le port d'embarquement des canons pour la Marine de Rochefort¹⁷⁸. Le réseau manufacturier de Landouillette est unique en Angoumois avec la captation de la moitié du système productif d'artillerie de la Marine (3 forges sur 6 et 10 fourneaux sur 16) à la différence du Périgord où

¹⁷² GILLET Christian, « Gond-Pontouvre / Domaine du Gond », GAILLARD Jean-Paul, *op. cit.*, p. 369.

¹⁷³ BNF, NAF 21 336, f°210, Table des principales forges d'Angoumois et de Périgord et de leurs propriétés, cité par Le Mao Caroline, *op. cit.*, p. 466 ; PERYONNET Edmond, *op. cit.*, p. 87.

¹⁷⁴ PETER Jean, *op. cit.*, p. 92 ; LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 624-625.

¹⁷⁵ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 867-870.

¹⁷⁶ PETER Jean, *Les manufactures de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1997, p. 24.

¹⁷⁷ AN, Marine, B2 68, Ordre du roi qui enjoint aux armuriers de la ville de Bordeaux de travailler en payant aux platines et serpentins des fusils et mousquets qui se fabriquent pour le service de Sa Majesté pour l'arsenal de Marine de Rochefort, 31 octobre 1689.

¹⁷⁸ ADC, 140B 13, Eaux-et-Forêt, Procès-verbal de visite fluviale de la Charente, 1729, f° 1r.

3 maîtres de forges dominant un réseau de production plus étendu géographiquement avec 17 forges et 39 hauts fourneaux : Dans avec 2 forges et 8 fourneaux, Chaiz avec 3 forges et 4 fourneaux, et Lesgovier avec 2 forges et 3 fourneaux. Le réseau de Chaiz dessine une ligne de 3 localités entre Périgueux et la vallée de l'Isle au nord et Bergerac et la vallée de la Dordogne au sud, entre Mussidan à l'Ouest et Sarlat à l'Est. Le binôme productif de Dans (Ans et Auberoche) est au nord-ouest de Périgueux à proximité de L'Isle, mais la voiture par terre des canons se faisait jusqu'au port du Moustier sur la Vézère. Les 3 forges de Lesgovier sont disposées plus au sud sur un axe nord-ouest-sud-est traversé par Sainte-Foy-la-Grande, facilitant la liaison avec l'Isle. La structuration en réseau touche particulièrement les espaces de proximité portuaire fluviale. Les canons et munitions des forges de l'arrière-pays périgourdin circulent sur la Dordogne, l'Isle et la Vézère vers Libourne puis Bordeaux¹⁷⁹ pour Rochefort. Quatre maîtres exploitant une forge (Caumont à Gaurenne, La Guarigue à Pontroudiat, Bertin au Bugue, Segonzac à Plazac) disposent chacun de 3 fourneaux au sein de leur site. Dans la vallée de la Vézère, la forge du Bugue exploitée par Bertin jouit d'une situation fluviale facilitant le chargement des pièces d'artillerie alors que celle de Plazac induit une voiture par terre jusqu'à la Vézère au port du Moustier pour Libourne. Dans les deux cas, les arrière-pays d'Angoumois et de Périgord présentent des réseaux manufacturiers où la concentration des forges et fourneaux par bail ou achat décrit la forte tendance à la polarisation de la production de l'artillerie par quelques maîtres de forges. Autour de ces concentrations, une poussière périphérique de forges traduit l'approfondissement de la captation de l'opportunité de produire de l'artillerie pour la Marine dans le contexte de besoins croissants en bouches à feu en temps de guerre. Cependant, l'expérimentation de la production de canons par certaines forges de l'arrière-pays s'avère un échec : la famille Descravayat, propriétaire de la forge de Pont-Rouchaud à Roussines, produit des canons rebutés lors des essais¹⁸⁰.

La troisième tendance est associée au contexte de guerres maritimes qui engagent les vaisseaux de ligne du royaume sur les théâtres méditerranéen et atlantique. Il s'agit de l'intensification de la production par la recherche d'une puissance de feu qui induit une forte croissance des commandes d'artillerie au réseau manufacturier. Depuis 1678, le rythme des fournitures atteint environ 300 pièces d'artillerie par an pour les forges de Dans (100 pièces) et Landouillette (200 pièces). Si les contrats sont renouvelés, la fourniture peut ne pas être totale :

¹⁷⁹ COCULA-VAILLIÈRE Anne-Marie, *La Dordogne des bateliers*, Paris, Tallandier, p. 301-302.

¹⁸⁰ RABION Jacky, « Histoire de la forge de Pont-Rouchaud », mémoire non publié. [en ligne] URL : <http://www.histoirepassion.eu/?Les-Forges-de-l-Angoumois-a-travers-l-histoire-des-Forges-de-Pont-Rouchaud-a> (consulté le 31 août 2019).

en 1679, le maître de forge de Rancogne et Planchemeunier n'a pu livrer que 64.5% de l'artillerie à produire (144 canons sur 200). À partir de 1682, s'ajoutent à de stables commandes d'artillerie (200 à 300 pièces par an) la fourniture contractualisée, sous l'intendance de Pierre Arnoul, de milliers de bombes demandées par Seignelay aux forges de l'arrière-pays : 4 500 bombes en 1683 pour les campagnes de Gênes et d'Alger, 6 000 en 1684, 3 000 en 1685, 5 000 en 1686, 6 000 en 1687, 8 300 en 1688 pour la seconde campagne d'Alger et 6 000 en 1691¹⁸¹. En février 1692, Landouillette achève une production de 9 000 bombes pour le Ponant et 2 500 pour le Levant¹⁸². Les opérations de la guerre de la Ligue d'Augsbourg ont intensifié les besoins en pièces d'artillerie de manière inédite : en 1689, 800 canons des calibres 4 à 24 pour la Marine du Ponant sont commandés dans les forges d'Angoumois-Périgord, dont la moitié à Rancogne et Planchemeunier, pour la campagne de 1690. La fourniture à produire par l'arrière-pays est multipliée par deux à partir de 1690 : 1570 pièces d'artillerie de fer pour la campagne 1691 et 1826 pour celle de 1692, avant de retomber à 890 pièces à produire pour 1693. Quelles transformations le réseau manufacturier de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord a-t-il connu lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg ?

L'augmentation de la capacité de production des forges passe par la multiplication des fourneaux, vivement encouragées par le Roi et l'intendant de Marine Bégon, afin que ceux-ci soient en mesure de produire des pièces d'artillerie des calibres plus élevées. Le 20 janvier 1690, le commissaire général de Pointis est envoyé en Angoumois-Périgord¹⁸³. Avec l'appui de Bouville, qui estime que seules deux forges sont aptes à produire des canons en Angoumois¹⁸⁴, 9 fourneaux sont mis en chantier : 4 en Angoumois (Rancogne, Planchemeunier, Jommelières et Combières) et 5 en Périgord (Groslejac, Gaureille, Le Bugue et 2 dans les forges de Chaiz). Au total, en 1692, une vingtaine de fourneaux et une douzaine de foreries ont été construits¹⁸⁵. De Bouville souhaite que soient établies plusieurs foreries sur d'anciens moulins à papier¹⁸⁶. Quatre objectifs sont clairement ciblés. Le premier est productif : livrer suffisamment de fer à fondre et produire plus de canons de 12 à 24 tout en stimulant la production des canons de 36. Pour cela, les intendants encouragent une activité simultanée de 2 voire 3 fourneaux, ce qui est théoriquement envisageable en 1692 avec 19 des 23 forges d'arrière-pays travaillant pour la

¹⁸¹ PETER Jean, *Maîtres de forges et maîtres fondeurs de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Économica, 1996, p. 45.

¹⁸² *Ibid.*, p. 149.

¹⁸³ AN, Marine, B2 72, mémoire pour servir d'instruction au sieur de Pointis, commissaire général de l'artillerie et capitaine entretenu de la Marine, f°219.

¹⁸⁴ AN, Marine, B3 62, De Bouville, 18 novembre 1690.

¹⁸⁵ PETER Jean, *op. cit.*, p. 201-202.

¹⁸⁶ AN, Marine B2 73, De Bouville, 15 mars 1690, f° 294 ; DELAGE Gabriel, *Moulins à papier d'Angoumois, Périgord et Limousin, 17^e siècle*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1991.

Marine après l'effort de construction de fourneaux. Le second est qualitatif : l'investissement dans des foreries droites est une réponse aux imperfections de la fonte en trompette des foreries couchées. Landouillette dispose en 1693 de 5 foreries droites (2 à Planchemeunier, 1 à Rancogne, 1 puis 2 au Gond). Son confrère Dans possède 6 foreries couchées quand Segonzac à Plazac a investi dans une forerie droite. Le troisième est technique : être en mesure d'innover, d'expérimenter et produire des pièces diversifiées de calibres supérieurs. Il ne peut être relevé que par des directeurs de forge disposant d'un capital conséquent¹⁸⁷ ou acteurs de l'innovation d'artillerie¹⁸⁸. Dès 1682, année de l'invention par Pierre Landouillette du mortier à plaque de 12 à 18¹⁸⁹, René Landouillette devait expertiser les équipements de l'arrière-pays pour la production de bombes adaptées aux mortiers à plaque, plus lourdes, du poids de 150 à 500 livres. Jusqu'en 1684, Landouillette réalise des essais de bombes à mortier dont l'usage est éprouvé lors des bombardements d'Alger et Gênes en 1683 et 1684. Entre Rochefort et Toulon, acheminés par la Gironde et le Canal du Midi, les mortiers et les bombes de Landouillette remportent la satisfaction des officiers de la Marine du Levant émerveillées des capacités balistiques de la munition d'Angoumois, destinée par conséquent pour le bombardement de Tripoli en 1685. En termes d'équipements, si Landouillette dispose de plusieurs foreries, c'est en raison de sa capacité à acquérir des anciens moulins à papier sur la Charente pour les convertir à cet effet¹⁹⁰. Dès 1691, avec Dans en Périgord, ils sont également les seuls à pouvoir fondre des canons de 36 par l'investissement fait dans des fourneaux à cuves plus grandes. En 1696, ces deux maîtres de forge expérimentent la fonte des canons de 48 livres et sont à même d'en livrer pour les places fortifiées de Saint-Malo et Dunkerque. Si Dans et Landouillette dominant le réseau de production d'artillerie, l'innovation des frères Landouillette garantit une forme de diversification des productions et des débouchés qui consolident le réseau manufacturier d'Angoumois. Le quatrième est logistico-stratégique : disposer d'une réserve d'artillerie dans laquelle puiser en cas de besoins urgents, *a fortiori* pour pallier le déficit des rythmes de production. Le marché signé par René Landouillette en novembre 1691 pour une fourniture quinquennale de 200 canons de fer par an impose en échange de garanties tarifaires

¹⁸⁷ Sur le financement des infrastructures, voir : LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 284-288. On suppose que dans la mesure où Landouillette et Dans sont propriétaires de leurs forges, ils investissent dans la multiplication des équipements tout en pouvant bénéficier de fonds de la Marine sur ordre du roi ; sur l'éloquent chiffre d'affaires réalisé par Landouillette à Toulon et en Angoumois-Périgord et pouvant supposer un réinvestissement dans l'innovation et une plus grande production, LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 629.

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 628.

¹⁸⁹ PETER Jean, *Maîtres de forges et maîtres fondeurs de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Économica, 1996, p. 53.

¹⁹⁰ Dès lors, il peut assurer des rythmes de production qui contribuent à faire de ses forges un pôle de fonte indispensables, LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 626-629.

le maintien d'une réserve permanente hors de fourniture contractualisée de 300 pièces d'artillerie, mobilisables en cas de besoins urgents. La production en flux tendus constant a dû laisser fort peu de marges à la réalisation de cet impératif. En s'appuyant sur les chiffres de la capacité de production annuelle en canons en 1692 livrés par Caroline Le Mao, les forges de l'arrière-pays d'Angoumois peuvent théoriquement assurer une fourniture annuelle de 2 020 pièces d'artillerie, 1 220 en Périgord et 800 en Angoumois. René Landouillette peut assurer le quart de la production de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord et 80% de la production d'artillerie de l'Angoumois¹⁹¹. La répartition géographique de la capacité de production par calibre met en évidence deux organisations productives singulières avec une spécialisation et une concentration plus forte dans les forges d'Angoumois que dans celles de Périgord.

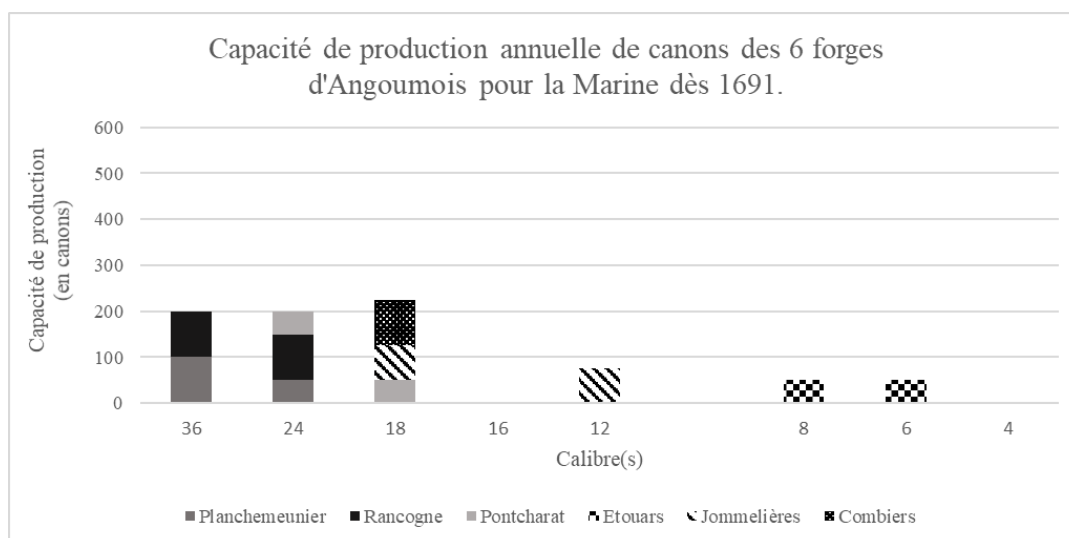


Figure 52: capacité de production annuelle de canons des 6 forges d'Angoumois (1691).

¹⁹¹ LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 623.

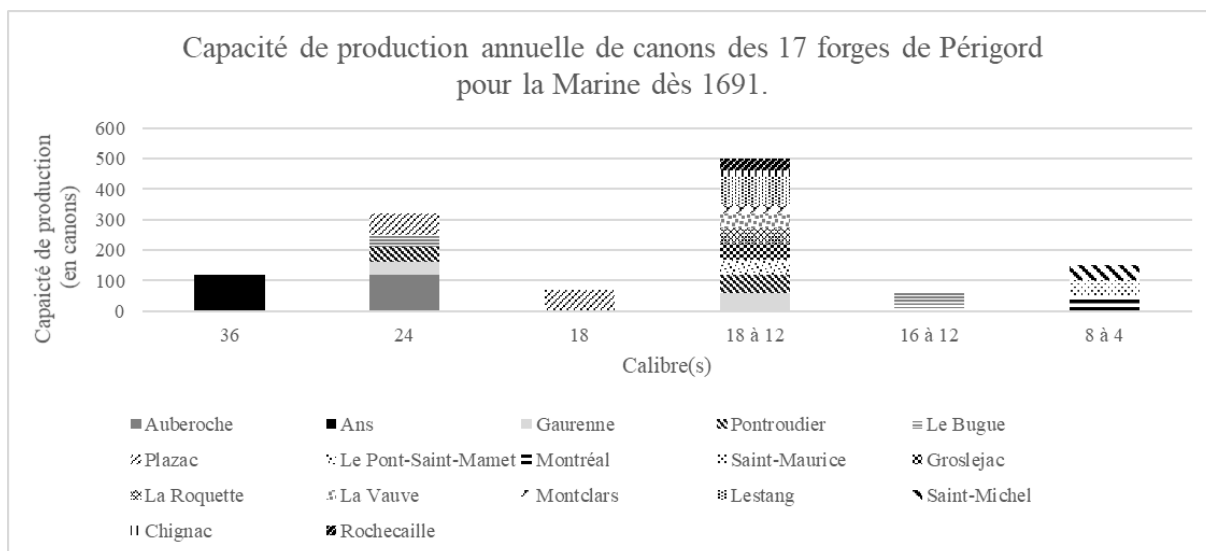


Figure 53: capacité de production annuelle de canons des 17 forges de Périgord (1691).

Dans l'arrière-pays d'Angoumois, la production des petits calibres d'artillerie (6 et 8) concerne la forge d'Étouars pour deux raisons : d'une part, l'établissement ne dispose que d'un seul fourneau, certainement préexistant à la captation par la Marine, dont la cuve ne peut assurer que la fonte des petites pièces d'artillerie à la fin du XVII^e siècle. Par ailleurs, la qualité de la mine utilisée par le maître d'Étouars est acceptable pour des petits calibres d'artillerie. Le minerai est jugé trop aigre pour des calibres supérieurs qui exigent un minerai dit doux. La forge de Jommelières produit des calibres de 12 à 18. La captation du site par Landouillette après l'acquisition de Rancogne et Planchemeunier et le bail d'exploitation confié au maître Basines induisent la réorganisation du réseau Landouillette en trois étapes : axer les productions du binôme Rancogne-Planchemeunier sur les gros calibres de 24 et 36 grâce à un équipement défiant toute concurrence (8 fourneaux), confier la production désormais normalisée des canons des calibres moyens à un site secondaire et un homme de confiance en ajoutant un fourneau pour assurer des fontes de 12 à 18, garder une marge de manœuvre en capacité de production sur plusieurs calibres (12, 14, 16 et 18) sur un site secondaire. De la sorte, le réseau Landouillette peut absorber des commandes volatiles dont la répartition des calibres évolue d'un marché à l'autre. Le maître de forge de Pontcharat peut incarner la saisie de l'opportunité manufacturière par un investissement dans un second haut fourneau rendant possible la production des calibres 18 et 24. Sa capacité de fourniture en unités de canons représente un tiers de celle de Landouillette en 1692. La forge de Combiers, propriété du comte de Brassac, travaille pour la Marine à partir de la fin de 1690 : le comte propose à Pontchartrain de couler

100 canons de 12 livres pour avril 1691¹⁹². Sa forge, équipée d'un second fourneau par la suite, monte en gamme de production, et peut produire autant de pièces du calibre 18. Cette forge est exemplaire de la captation et de la réussite d'une opportunité manufacturière de la Marine par son propriétaire. L'équipement et la capacité de production en fonte de fer d'artillerie en Angoumois présente une concentration forte et une spécialisation sur la production de gros calibres de 18 à 36. Au sein du réseau des forges du Périgord, Dans concentre la production du calibre 36, alors que celle des calibres 18 et 24 se répartit entre 5 forges. Le cœur de la production des pièces d'artillerie en Périgord reste l'orientation sur les calibres moyens de 12 à 18, consécutivement à la tournée d'Eligaçaray de 1683 qui visait à étendre le réseau des forges produisant pour la Marine. La structuration en réseau des manufactures de pièces d'artillerie associe ainsi dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord les fournisseurs, directeurs ou exploitants de forges et fonderies, aux agents de la Marine et des généralités circulant dans l'arrière-pays pour construire la capacité à produire¹⁹³ par la jonction de l'intérêt privé et de l'intérêt monarchique, par l'application rapide du territoire à projeter, pensé et théorisé dans l'office de l'intendance en temps de guerre, au territoire se projetant effectivement par la réponse d'une industrie d'armement devenue à même de fournir l'artillerie et les munitions. Le réseau manufacturier a été profondément transformé pour former deux grappes manufacturières au degré de concentration et de spécialisation singulier, pour esquisser deux configurations territoriales orientant la mine, la forge et la rivière vers l'arsenal et le théâtre du conflit maritime méditerranéen ou atlantique. En constituant une perspective de marché sans précédent, la guerre de la Ligue d'Augsbourg a fait des fournisseurs et des agents de la monarchie des aménageurs du territoire d'arrière-pays contribuant à son extraversion et répondant à « l'aiguillon de la guerre »¹⁹⁴.

La transformation de l'arrière-pays manufacturier d'artillerie est étroitement associée à l'influence des théâtres maritimes de conflits et à la géographie des lieux du débit des pièces d'artillerie et des munitions livrées. La sollicitation croissante des besoins d'artillerie n'est pas uniquement le fait du nombre de vaisseaux à équiper. Elle est le produit d'une lecture géographique de la stratégie militaire impliquant trois espaces qui impactent de manière anticipée ou au fil du conflit le réseau manufacturier d'arrière-pays : l'espace de l'office où se théorise le conflit et se définissent les *scenarii* des opérations (Versailles et les commandements de la Marine des arsenaux du Ponant et du Levant), l'espace de l'arsenal où se réalisent les

¹⁹² PETER Jean, *op. cit.*, p. 98.

¹⁹³ LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 276-279.

¹⁹⁴ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 211-212.

armements et le réapprovisionnement des vaisseaux de guerre après une bataille (Brest, Port-Louis, Rochefort, Toulon...), l'espace offensif de la mer¹⁹⁵ où s'active l'artillerie, se consomment les munitions et se perd ou non l'artillerie dans le cadre de la guerre d'escadre ou de la guerre de course, et l'espace du port-citadelle aux besoins d'artillerie croissants dans le cadre d'une stratégie de défense ponctuelle ou linéaire (Saint-Malo, Dunkerque entre autres). La conjonction et la coïncidence des besoins de ces trois lieux multiplie la destination des productions du désormais premier arrière-pays manufacturier d'artillerie du royaume de France. Entre 1690 et 1693, l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord assure la production et la fourniture de 64,7 à 75% des besoins d'artillerie de la Marine¹⁹⁶. Entre 1682 et 1688, les opérations de Méditerranée font entrer l'aire manufacturière d'Angoumois-Périgord dans l'« arrière-pays projeté »¹⁹⁷ de l'arsenal de Toulon. L'arrière-pays fondamental de Rochefort ne lui est plus exclusif une quinzaine d'années après sa fondation. En 1685, Landouillette doit produire une trentaine de canons pour Dunkerque et en 1688, une quarantaine pour le service de la terre de Brest. Jusqu'en 1688, la production est associée essentiellement aux besoins des armements dans les arsenaux. La guerre d'escadre faisant de l'arsenal de Brest la base stratégique de la projection conflictuelle dans la Manche, Rochefort devient un relais de contrôle (par l'épreuve des pièces) et d'exportation des pièces d'artillerie vers l'arsenal breton. En 1689, plusieurs places portuaires du Ponant exigent une fourniture pour redoutes et batteries côtières en plus des vaisseaux armés à Brest : La Rochelle, Saint-Martin-de-Ré, Belle-Île et La Hougue. L'équilibre de la production et de la fourniture semble difficile à tenir à partir de 1690 : 7 vaisseaux armés ne sont pas équipés en canons à l'arsenal de Rochefort en conséquence d'un retard, soit de production, soit de navigation, les lots de canons parvenant par Libourne sur la Dordogne et Angoulême sur la Charente. En mai 1691, 500 canons de Périgord destinés pour Brest, entreposés à Libourne, ne sont pas forés, un retard qui convainc alors d'établir une forerie à Libourne en mobilisant le capital des maîtres de forge des vallées de l'Isle et de la Dordogne. Brest attend toujours près de 350 canons à la fin du mois. En 1696, la défense de Saint-Malo exige une production de 12 canons de 48 livres et celles de Dunkerque et Calais mobilisent Landouillette et Dans pour 49 canons de 24 livres.

¹⁹⁵ Les côtes européennes, la pleine mer, les colonies forment les trois espaces de la guerre navale au XVII^e-XVIII^e siècle. Pour une chronologie événementielle : VERGÉ-FRANCESCHI, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996, p. 217-224.

¹⁹⁶ Calcul réalisé à partir des chiffres donnés par Jean PETER, *op. cit.*, p. 201-202 : 1 100 pièces d'artillerie sur 1 700 en 1690 (64,7%), 1 500 sur 2 000 en 1691 (75%), 800 sur 1 200 en 1692 (66,6%), 800 sur 1 100 en 1693 (72,7%).

¹⁹⁷ LE MAO Caroline, *Les villes portuaires dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015.

Vu de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord, le réseau manufacturier éprouve continuellement une situation de stress industriel ou manufacturier en raison d'une production en flux constamment tendus, la tension provenant de la difficulté à tenir les objectifs de production ou des vicissitudes de la voiture intermodale vers les arsenaux. Comment définir ce stress industriel ou manufacturier propres aux situations de guerre maritime ? Il repose sur un décalage à la fois géographique et chronologique entre le lieu de production et le lieu d'utilisation de l'artillerie. En amont, les lieux d'élaboration de la commande, les lieux de production et les lieux d'entreposage des pièces d'artillerie (le magasin de l'arsenal) forment un premier territoire impliquant la négociation chronophage de couples d'acteurs dont la réactivité est attendue par la Couronne : le secrétariat d'Etat et les intendants de la Marine dans leur travail statistique d'identification et de production des besoins, les agents de la Marine et les fournisseurs sur le territoire de production sous le contrôle du secrétaire d'Etat dans une liaison entre l'arsenal et la forge pour la production et l'épreuve des pièces d'artillerie et leur livraison¹⁹⁸. En aval, les lieux changeants de l'horizon conflictuel éprouvent la filière d'approvisionnement et mettent à l'épreuve la qualité de l'artillerie produite avec comme dénominateur commun le temps d'attente : celui de la livraison des productions des terres intérieures pour armer les vaisseaux, celui de l'efficacité balistique pour remporter une bataille. Durant une campagne, le choix d'un arsenal-pivot pour le conflit implique la création d'une connexion d'approvisionnement fiable : Toulon par le Canal du Midi et Sète, Brest par Rochefort et / ou Port-Louis. L'attente de l'arrivée des produits d'artillerie est une obsession des intendants de Marine et des commandants de vaisseaux engageant le pronostic de l'affrontement. Le vaisseau de ligne tant à l'échelle de l'unité qu'à l'échelle de l'escadre est également ce lieu nomade du conflit où la jauge de la victoire repose sur la qualité de la fonte du fer et la disponibilité suffisante en munitions pour l'opération. La liaison entre le lieu de production et le lieu d'utilisation de l'artillerie n'a rien de lisse et la formation d'un stress industriel repose sur plusieurs éléments : la victoire ou la défaite militaire maritime lors de la précédente campagne, la création d'une dépendance territoriale pour la fourniture d'artillerie, la volatilité et la grande fluctuation des commandes imposant une flexibilité au diapason des manœuvres militaires maritimes, l'âpreté du processus conduisant à la contractualisation (la répartition des quantités à produire, l'accord sur le tarif de la fourniture, la captation des grosses commandes...), le soutien financier de la Couronne à l'extension de la production, la qualité des voies de terre et de la navigation fluviale à l'heure de l'intermodalisation de la circulation

¹⁹⁸ Articles 2 à 9, Livre XVIII, Titre 1^{er}, Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689, Paris, Chez Prault, 1764, p. 338-341.

des pièces d'artillerie. L'expérience de la guerre de la Ligue d'Augsbourg a été pour l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord le temps d'une structuration approfondie du réseau manufacturier associée à une extraversion inédite du tissu des forges et fonderies. Le temps conflictuel, méditerranéen ou atlantique, dans ses prévisions et dans ses conséquences, a orienté au point de presque l'accoutumer, le système productif d'artillerie de l'arrière-pays vers une production de masse.

3. Crise ou ralentissement ? L'activité manufacturière d'artillerie de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord et le contexte de guerre maritime (1698-1721)

Bien avant les traités de paix de Ryswick qui mettent fin à la guerre de La ligue d'Augsbourg, les commandes d'artillerie contractualisées avec les maîtres de forges de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord tendent à décliner pour retrouver sur les trois dernières années de campagne des rythmes inférieurs au début des années 1680. Cette récession peut se justifier par le choix stratégique de la guerre de course et peut-être également par le seuil maximal atteint par la puissance de feu d'une marine de guerre qui, montée en puissance jusqu'en 1692, stabilise ses effectifs en vaisseaux jusqu'à la veille de la guerre de Succession d'Espagne : 132 unités en 1692 et 135 en 1696 et 1698¹⁹⁹. Les besoins en artillerie conditionneraient ainsi une production de maintenance. La signature des traités entérine donc un ralentissement de la production de l'artillerie de Marine qui constitue une donnée contextuelle stable jusqu'en 1719.

Comment estimer les besoins en artillerie à produire dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord après 1697 ? En confrontant le fichier des constructions de vaisseaux des arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon, réalisé par Martine Acerra avec les états abrégés de la Marine sur une chronologie de 1682 à 1743, il est possible d'établir un fichier de 232 bâtiments lancés²⁰⁰ entre 1680 et 1742, nécessitant chacun de 4 à 118 canons des calibres 2 à 48. En ne choisissant que les bâtiments lancés, il s'agit d'estimer la nouvelle production d'artillerie nécessaire au

¹⁹⁹ LE MAO Caroline, *op. cit.*, p. 51.

²⁰⁰ Les listes établies par Martine ACERRA rassemblent 115 vaisseaux construits dans les 3 arsenaux entre 1680 et 1707, ACERRA Martine, *op. cit.*, p.892-895. Afin d'estimer les besoins en artillerie, les états abrégés de la Marine ont permis d'ajouter la puissance de feu de ces 115 vaisseaux et de compléter le fichier avec les autres bâtiments nécessitant artillerie. A cet effet, les états abrégés de la Marine des années 1682 à 1692 et 1696 à 1743 ont été exploités (AN, Marine, Série G, 1682-1743) à partir d'une transcription en ligne (URL : <http://www.netmarine.net/bat/listes/etatabreges/index.htm>). Le fichier de 232 bâtiments comprend 23 vaisseaux du 1^{er} rang, 41 du 2nd, 44 du 3^{ème}, 21 du 4^{ème}, 8 du 5^{ème}, 24 frégates légères, 14 galiotes à bombes, 12 brûlots, 24 flûtes et 17 barques longues, 4 tartanes et demi-galères.

premier équipement de ces bâtiments²⁰¹, quoique cela ne soit pas toujours systématique, le recours aux pièces d'artillerie des magasins des arsenaux étant prioritaires. L'ordonnance de 1689 précise toutefois les modalités de la fourniture de l'artillerie et du renouvellement de celle-ci justifiant de nouvelles productions : « Il sera fourni dans chacun des arsenaux de Marine, les armes, munitions et marchandises nécessaires pour la construction et armement, garniture, rechange et entretien de tous les vaisseaux que Sa majesté a résolu d'avoir, et pour les remettre en état de naviguer et combattre, lorsqu'ils reviendront désagrés, ou dépourvus de munitions, ensuite d'un mauvais temps ou d'un combat : et outre les bois nécessaires pour les radoub, il y aura toujours assez dans chaque arsenal pour la construction de quatre vaisseaux »²⁰². En 1765, le suivi de la consommation de l'artillerie repose sur l'officier d'artillerie à bord du vaisseau²⁰³ et les commandants du port et de l'artillerie à l'arsenal²⁰⁴. Le choix des 3 arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon se justifie à double titre : les productions de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord sont destinées pour ces établissements du Ponant et du Levant. Seulement, l'arsenal du Levant est surtout destinataire des munitions des forges plus que des pièces d'artillerie venant plutôt des forges de Saint-Gervais et Lyon. Par ailleurs, la flotte attachée à Brest dépend de l'arrière-pays projeté d'Angoumois-Périgord. Des bâtiments, construits dans d'autres chantiers navals du Ponant (Bayonne, Port-Louis, Le Havre, Dunkerque), susceptibles de recevoir une fourniture de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord, constituent également une autre perspective justifiant l'évolution de la production d'artillerie, de même que les unités achetées dans les ports marchands. La recherche d'une évolution générale plus que l'exhaustivité a conduit à se concentrer sur les trois premiers arsenaux du royaume de France, en ouvrant cependant le corpus à tous les bâtiments recevant de l'artillerie, sans se restreindre aux vaisseaux de ligne. Centrer l'attention sur les lancements permet également d'adopter un point de vue d'arrière-pays manufacturier avec des directeurs de forges et des maîtres fondeurs en attente de nouvelles commandes de fourniture pour la Marine. En effet, la gestion du stock de canons du magasin général ne concerne pas immédiatement les maîtres fondeurs d'artillerie produisant dans les forges des terres intérieures.

²⁰¹ Jacques Gay estime les quantités de fer forgé et de fonte consommées par la Marine par un calcul fondé sur les unités lancées, GAY Jacques, « Influence de la Marine sur le développement des industries métallurgiques en France (1666-1815), *Rochefort et la Mer. Grands voyages de découvertes du XVII^e à nos jours*, 1988, p. 147-161.

²⁰² Livre XVIII, Titre 1^{er}, article 1, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689*, Paris, Chez Prault, 1764, p. 337-338.

²⁰³ « L'officier d'artillerie embarqué sur chaque vaisseau y sera chargé de la police et discipline des canonnières des brigades et de suivre l'embarquement des effets et munitions d'artillerie, leur emploi et leur consommation sous les ordres du capitaine », article 880 : « L'officier d'artillerie ne manquera pas de faire après le combat, la vérification des consommations et d'informer le capitaine de ce qui reste des munitions », article 916, Livre XI, *Ordonnance du Roi concernant la Marine du 25 mars 1765*, Paris, Imprimerie royale, 1765, p. 221-222.

²⁰⁴ *Ibid.*, articles 885 et 886.

Lancements et artillerie de 3 arsenaux		1680-1688	1689-1697	1698-1707	1708-1717
Ponant					
Brest	Lancements	13	29	17	0
	Artillerie à armer	646	1362	592	0
Rochefort	Lancements	8	21	6	2
	Artillerie à armer	304	1262	238	16
Levant					
Toulon	Lancements	23	25	9	7
	Artillerie à armer	662	1324	496	174
Ponant et Levant					
Total	Lancements	44	75	32	9
	Artillerie à armer	1612	3948	1326	190

Tableau 46: constructions de bâtiments et besoins en artillerie neuve de 3 arsenaux (Brest, Rochefort, Toulon) entre 1680 et 1717.

Entre 1698 et 1707, 32 bâtiments sont donc lancés dans les 3 arsenaux : 9 vaisseaux du second rang, 5 du 4^{ème} rang, 5 barques longues, 4 frégates légères, 3 vaisseaux du 3^{ème} rang, 3 du 5^{ème} rang et 3 flûtes. Ces unités requièrent en théorie 1 326 nouveaux canons : 348 de calibre 12, 260 de 6, 164 de 18, 156 de 24 et 156 de 8, 104 de 36, 90 de 4, 16 de 16 et 12 de 2 ou 3. Les ingénieurs-constructeurs de Rochefort construisent 6 bâtiments, contre 9 à Toulon et 17 à Brest. La masse d'artillerie nouvelle de l'arsenal charentais s'élèverait à 238 pièces contre 496 dans l'arsenal du Levant et 592 pièces à Brest. Dans ce cas, l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord contribuerait largement à la production destinée aux arsenaux du Ponant avec 830 pièces. En reprenant la fourchette chiffrée de production d'artillerie par l'arrière-pays d'Angoumois durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg inspirée de Jean Peter (64,7% à 75%), il est possible d'envisager une production des forges de l'arrière-pays pour les arsenaux du Ponant qui atteindrait 537 à 622 canons fondus pour les nouveauxancements, contre 1698 à 1968 entre 1689 et 1697. Entre 1689 et 1707, le nombre total deancements a ainsi été divisé par deux et les besoins théoriques en artillerie supposaient d'être trois fois moins importants. La production d'artillerie vivote grâce auxancements des vaisseaux des 2nd et 5^{ème} rang et des flûtes, qui exigent 906 canons pour les trois arsenaux. Mais du côté des arsenaux du Ponant, la dépendance des forges de l'arrière-pays est forte à l'égard de l'arsenal de Brest : entre 1698 et 1707, 17 des 23 constructions, réalisées à Brest, supposent un équipement de 592 pièces sur 830, soit 71% des besoins en nouvelles pièces pour le Ponant. Entre 1708 et 1717, avec aucunancement à Brest et seulement 2 constructions à Rochefort, les besoins théoriques en artillerie neuve ne pouvaient atteindre que 16 pièces d'artillerie pour le Ponant, alors que le pôle de construction toulonnais requérait 174 canons pour 7ancements. La suspension des besoins de Brest entre 1708 et 1717, en illustrant la forte dépendance des productions d'artillerie de

l'arrière-pays avec l'arsenal breton ne peut que réduire presque à néant l'activité des forges d'Angoumois-Périgord.

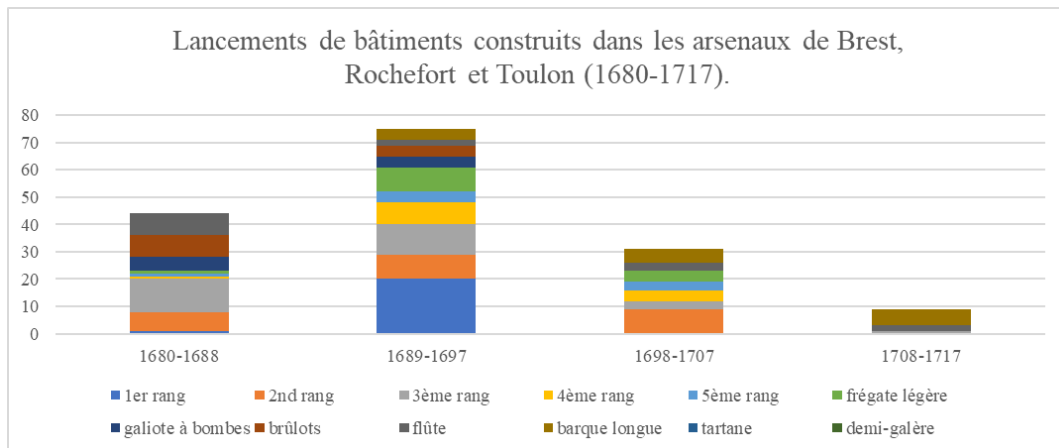


Figure 54: répartition des bâtiments construits dans 3 arsenaux (Brest, Rochefort et Toulon) entre 1680 et 1717.

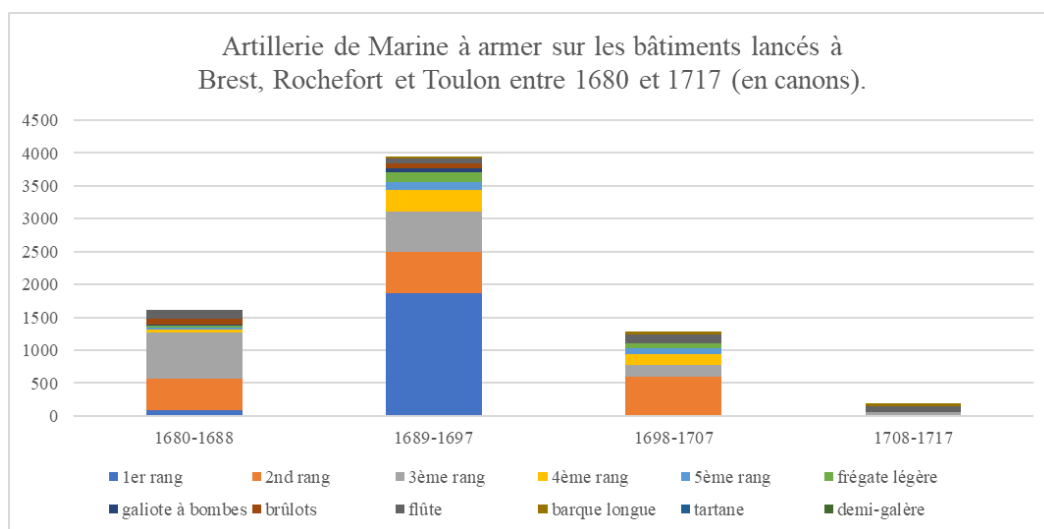


Figure 55: besoins neufs en artillerie des bâtiments lancés dans 3 arsenaux (Brest, Rochefort, Toulon) entre 1680 et 1717.

Plusieurs facteurs conduisent au ralentissement extrême du système productif d'artillerie d'Angoumois-Périgord. Tout d'abord, la courte transition vers une économie de paix à partir de 1697 ralentit brutalement la fonte d'artillerie et de munitions en raison de besoins moins importants en artillerie de remplacement ou en artillerie neuve. En 1701, l'entrée dans la guerre de Succession d'Espagne commence par une stratégie de guerre d'escadre doublée d'un recours croissant à la course attendu la diversité des théâtres d'affrontement, notamment coloniaux. L'hypothèse d'une hausse conjoncturelle de la production d'artillerie qui aurait touché les forges de l'arrière-pays d'Angoumois sans afficher la même régularité et la même intensité que la production destinée aux campagnes de la guerre de la Ligue d'Augsbourg entre

1688 et 1693 paraît plausible et peut se confirmer par les 23 unités mises en chantier à Brest et Rochefort entre 1698 et 1707. Une descente en calibres caractérise cependant la production. Entre 1698 et 1707, les nouveaux lancements exigeraient 104 canons de 36, 164 de 18 et 156 de 24 contre 348 de 12, 260 de 6 et 156 de 8. L'extension géographique et la simultanéité de l'effort productif au sein des forges, concentré en Angoumois et diffus en Périgord, doublé d'un rapport de concurrence dans la captation des commandes de la Marine, a dû de même céder le pas à une forte contraction du réseau de production sur les fournisseurs fondamentaux, marginalisant les petites structures. Les nouveaux besoins en pièces d'artillerie, par l'orientation vers des calibres inférieurs, ont dû mobiliser en conséquence les forges avec les équipements adaptés aux standards retenus de production. Un René Landouillette peut encore jusqu'en 1707 s'appuyer sur son maître de forge de Jommelières tandis que ses propres fourneaux de Planchemeunier et Rancogne connaissent un fort ralentissement de l'activité pour honorer des commandes en 36, 24 et 18 qui ont fondu brutalement. L'orientation vers une Marine économe recherchant moins la puissance de feu met à mal les rythmes de production des forges de l'arrière-pays : 17 des 19 vaisseaux lancés entre 1697 et 1701 sont de catégories 3, 4 et 5. L'exploitation de la correspondance et du fonds de l'approvisionnement de la Marine sur près de deux décennies livrerait des clefs analytiques à compléter avec des relevés dans les documents notariés pour dépasser l'approche hypothétique fondée sur les besoins neufs proposée ici. Par ailleurs, comme le rappelle Martine Acerra, 4 tendances se rencontrent et réduisent la flotte de guerre à quelques 70 vaisseaux en 1714 contre 139 à la veille de la Guerre de Succession d'Espagne : une hausse non compensée des pertes d'unités, à la fois par vieillissement et par fait de guerre navale, une absence de politique prévisionnelle de renouvellement des unités vieilles, un contexte de guerre peu favorable à l'investissement et, consécutivement, un faible effort de construction centré sur des catégories inférieures à l'espérance de vie moindre²⁰⁵.

Est-il alors possible de dresser un état de la production des forges de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord entre 1698 et 1718, année de la reprise de la construction à Brest de 2 vaisseaux de premier rang, le Chameau et l'Eléphant à équiper de 48 canons chacun, 20 de 8, 22 de 6 et 6 de 4²⁰⁶ ? Après 1697, Landouillette en Angoumois et Dans en Périgord produisent surtout des munitions : des bombes et des mortiers de fer²⁰⁷. Les contrats quinquennaux signés

²⁰⁵ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 223-225.

²⁰⁶ La construction reprend à Rochefort dès 1720 avec 1 vaisseau de second rang (le Saint-Philippe) et 2 vaisseaux de 3^{ème} rang (le Saint-Louis et l'Ardent). Ces trois unités requièrent 202 canons.

²⁰⁷ PETER Jean, *op. cit.*, p. 104.

ont supposé le versement d'avances qui exigent des maîtres de forge une production à concurrence du montant perçu. Une fois les avances consommées, les maîtres de forge ne recevant plus de subventions monarchiques induites par un contrat de fourniture, se retrouvent seuls avec leurs forges, à la recherche de petits marchés que peuvent proposer des marchands des places portuaires de commerce. La forge de Rancogne semble produire des canons pour des marchands en faisant le commerce à Bordeaux et La Rochelle²⁰⁸. L'artillerie produite peut être également destinée aux colonies et donc induire une production ponctuelle : en septembre 1709, 24 canons d'Angoumois-Périgord sont destinés pour Brest pour être acheminés vers différentes places des Indes espagnoles²⁰⁹. En 1713, la forge de Rancogne produit 600 bombes pour Madrid²¹⁰ et la demoiselle de Logivière reçoit à cet effet 100 000 livres tournois²¹¹. Il faut également équiper les bâtiments dédiés au transport de marchandises entre les ports-arsenaux ou vers les ports de commerce. Il est par ailleurs tout à fait envisageable de penser à un repli sur des productions de fonte traditionnelle de fer (fer forgé notamment), premier secteur d'activité de ces forges avant leur captation par les agents de la Marine ou les intendants.

En 1711 meurt René Landouillette de Logivière, anobli, retiré des affaires des forges de l'Angoumois depuis 1707. En 1702, il était fait capitaine de galiote et d'artillerie à Rochefort avant d'être promu en 1705 capitaine des vaisseaux du roi. Ces affectations procédaient-elles d'une nécessité de trouver une nouvelle activité professionnelle face au ralentissement de son réseau de production d'artillerie en Angoumois ? Après avoir envisagé de céder son réseau de production au Roi, il songe à confier ses forges à deux de ses commis, Girou et Alain, au risque d'un conflit d'intérêt lié à ses fonctions de commissaires de l'artillerie au port de Rochefort, chargé de l'inspection des bouches à feu. Finalement, il confie le soin des forges au dénommé Lalande. Pourtant, le caractère indispensable des forges d'Angoumois est reconnu et réaffirmé par Pontchartrain dans un souci de préserver un pôle de production d'arrière-pays que la monarchie n'a certainement aucun intérêt à voir péricliter : « Le peu de succès de la fabrique des canons de fer depuis un certain temps a fait prendre la résolution au roi de vous permettre de reprendre le travail de vos forges et même de la fonderie de Rochefort, en vous laissant la dignité et les fonctions de commissaire général de l'artillerie de la Marine, à la réserve seulement de la réception des canons que vous fournirez »²¹². La mort accidentelle de son fils Guillaume en 1720 conduit sa fille, la marquise de Maule, Catherine Marthe Landouillette de

²⁰⁸ *Ibid.*, p. 111.

²⁰⁹ *Ibid.*, p. 110.

²¹⁰ AN, AE B1 776, Correspondance commerciale de Madrid, 21 novembre 1713, f°369-370v.

²¹¹ AN, AE B1 777, Correspondance commerciale de Madrid, 1^{er} janvier 1714, f°2-5v.

²¹² Cité dans PETER Jean, *op. cit.*, p. 94.

Logivière, à reprendre l'activité de la forge de Rancogne. Cette année-là, la production de la forge de Rancogne est supervisée par « Laurand Girou, directeur »²¹³ et l'inventaire réalisé décrit une production d'artillerie fort modeste : 170 grenades à main sont destinées pour le port de Rochefort²¹⁴, 2 canons sont défectueux, l'un de 12 et l'autre de 18. On trouve en divers endroits de la forge 7 bombes, 1 culasse d'un canon de 18, 6 petits mortiers de fonte et de fer. Dans la cour, les lourdes chaînes de fer à tirer et monter les canons semblent seules. Sous la halle aux fourneaux, « deux gros monceaux de mine de fer grosse et même nette prête à mettre dans les fourneaux »²¹⁵ ne permettent de faire que 11 fondues. Quant au fer, dans un magasin de la forge, « 11 600 livres pesant en noyaux, bandes et liens pour mouler les canons »²¹⁶ côtoient « 4 500 livres pesant en vieilles ferrailles propres à être refondue »²¹⁷. L'équivalent de 46 fourneaux en tas de charbon, bois de chêne, de châtaignier²¹⁸, indique une bonne réserve de combustible pour une activité de fonte plutôt orientée sur la production de fer forgé. Le magasin du fer forgé abrite en effet « vingt-trois mille six cents quarante-cinq livres pesant à poids et marqués de fer de différentes espèces comme grillées, verdillon, demi-plat, gordes, marcsq et écharpillons »²¹⁹. L'inventaire de la forge de Rancogne indique bien le maintien d'une production ponctuelle pour l'arsenal, plutôt axée sur les munitions, tandis que la production de fer brut ou à fondre constitue le segment de production de repli. La Lande, en charge de Planchemeunier, manque de travail comme ses confrères périgourdins.

Les maîtres de forges Bertin, De Chièze, Brassac, Fontenelle et Cabanac attendent des commandes et les fourneaux tournent au ralenti. Entre 1703 et 1706, les maîtres de forges du Périgord signent 7 marchés pour fournir des canons de 6 à 10 livres 10 sous le quintal rendus à Rochefort²²⁰. Leurs forges respectives à Périgueux, Bergerac, La Rochebeaucourt, Rude et La Roquette sont à l'arrêt. En 1714, le seigneur d'Hautefort et Raymond de La Pinolie, s'associent pour produire des canons à livrer au roi²²¹, notamment dans la forge d'Ans. La même année, La Pinolie éprouve des difficultés pour faire acheminer sa production de 60 canons de fer à Lormont en raison des basses eaux de la Vézère, ce qui rend difficile leur voiture et leur chargement au port du Moutiers. La rédaction exigée d'un procès-verbal vise à justifier le retard

²¹³ ADC, 2E 829, Notariat, Angoulême, Étude Jeheu, Inventaire de la forge de Rancogne, 2 février 1720.

²¹⁴ *Ibid.* f°20r.

²¹⁵ *Ibid.*, f°21r.

²¹⁶ *Ibid.* f°20r.

²¹⁷ *Ibidem.*

²¹⁸ *Ibid.*, f°21r.

²¹⁹ *Ibid.*, f°19v.

²²⁰ SHDR, 1 H3 17, Artillerie, État des différents prix des canons de fer du calibre de 6 depuis l'année 1703 jusqu'en 1724 suivant les marchés déposés au contrôle de la Marine à Rochefort, 21 décembre 1728.

²²¹ PEYRONNET Edmond, *op. cit.* p. 54.

de la fourniture à Bordeaux devant Fégère et Touillan qui ont commandé les pièces dans l'arrière-pays²²². En 1720, Jean Moulinard, avocat à la cour, et son frère, font fabriquer dans les forges d'Ans et de La Bonnétie des canons pour le service du roi et la compagnie des Indes²²³. Le repli sur des contrats de fourniture ponctuelle, tant en Angoumois qu'en Périgord, illustre la persistance de l'opportunité manufacturière destinée à la Marine, aux ports de commerce ou aux places fortifiées coloniales. L'alliance avec l'Espagne garantit un débouché pour des canons d'arrière-pays dans les citadelles coloniales espagnoles. L'ampleur du ralentissement manufacturier est d'autant plus fort que la guerre de la Ligue d'Augsbourg avait approfondi l'organisation et étendu le territoire de production de l'artillerie de la Marine à un degré inédit.

4. Accompagner le renouvellement de la flotte de guerre : les recompositions du réseau manufacturier d'artillerie de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois de Maurepas au traité de Paris (1719-1763).

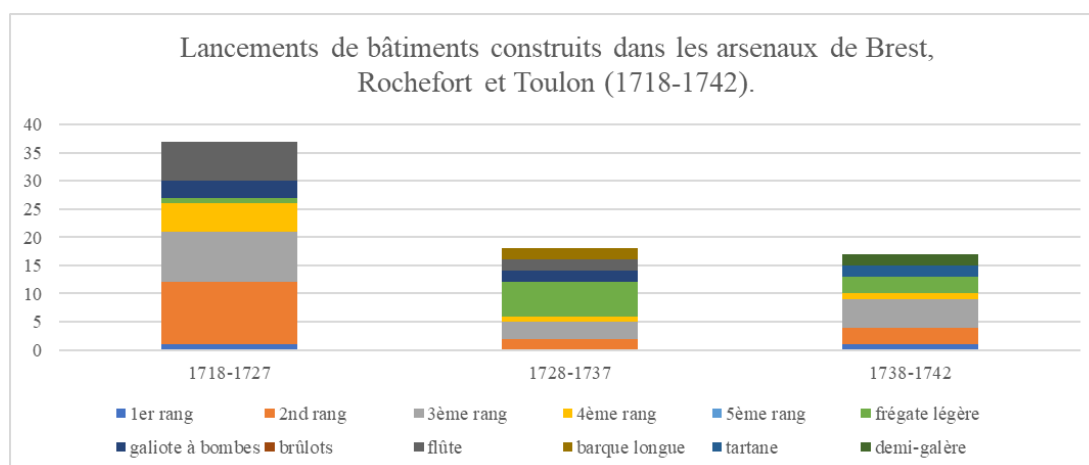


Figure 56: répartition des bâtiments construits dans 3 arsenaux (Brest, Rochefort et Toulon) entre 1718 et 1742.

La reprise des constructions dans les arsenaux du Levant et du Ponant à partir de 1718 donne un nouveau souffle durable aux forges de l'arrière-pays selon deux contextes : un temps de paix entre 1718 et 1740, et un temps de guerre entre 1740 et 1763, faisant se succéder la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748) et la Guerre de Sept Ans (1756-1763) avec un intermède de paix, entre 1748 et 1755 marqué par une volonté de se préparer à la guerre navale. Ce second temps porte la flotte de guerre à 79 vaisseaux contre 64 en 1743²²⁴.

²²² *Ibidem.*

²²³ *Ibidem.*

²²⁴ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 238.

Entre 1718 et 1742, 72 bâtiments sont lancés dans les trois arsenaux : 62 bâtiments entre 1718 et 1739, 10 bâtiments durant les 3 premières années de la guerre de Succession d'Autriche (2 à Brest en 1740, 3 à Rochefort en 1741 et 3 à Toulon en 1742). À un premier temps, les années 1720, où la reconstitution de la flotte repose sur la mise en chantiers de 25 vaisseaux du 2^{ème} au 4^{ème} rang, de 3 galiotes à bombes et 7 flûtes, suit une réorientation dans les années 1730 axée sur la construction de 6 frégates, rythme ralenti à la veille de la guerre de Succession d'Autriche (3 frégates) au profit de nouveau de 8 vaisseaux des 2nd et 3^{ème} rangs. Le contraste dans l'activité de construction des arsenaux breton et charentais est lisible : 13 constructions à Rochefort sur 7 années de chantiers navals contre 24 sur 14 années. La relance de la production d'artillerie de Marine dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord repose donc plus sur les constructions brestoises que charentaises à la veille de la guerre de Succession d'Autriche. La période 1738-1742 manifeste un rythme accéléré de constructions, équivalent presque au total des constructions des 10 années précédentes, marque d'une préparation à la guerre²²⁵.

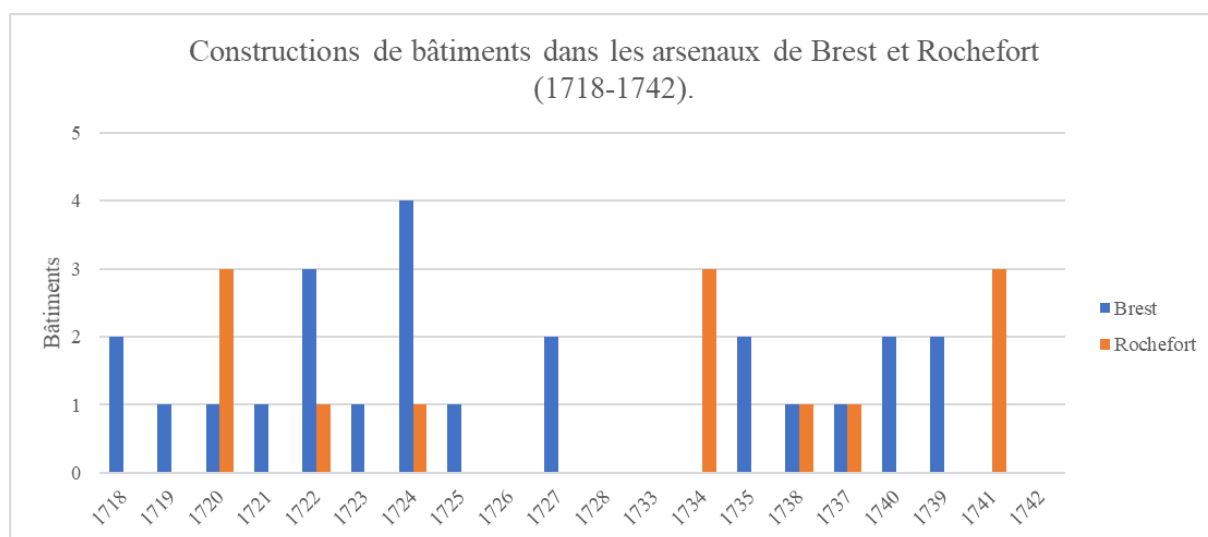


Figure 57: lancements de bâtiments dans les arsenaux de Brest et Rochefort (1718-1727).

Consécutivement, les bâtiments lancés entre 1718 et 1742 requièrent théoriquement 3 432 pièces d'artillerie neuves de tous les calibres : 2 220 pièces d'artillerie sont destinées aux 33 vaisseaux de 2nd et 3^e rangs, seulement 228 pour les 2 vaisseaux de premier rang (Le Royal Louis et le Foudroyant construits à Brest respectivement en 1724 et 1740). Les 10 frégates mises en chantiers nécessitent quelques 226 pièces de canons, les 5 galiotes 40 pièces. Les 11 flûtes et barques ont besoin de plus de pièces de canon que les frégates : 378. Par comparaison avec le temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, le programme de construction

²²⁵ ACERRA Martine, *op. cit.*, p. 236.

navale du Conseil de Régence et de l'administration Maurepas du temps de paix de 1718 à 1742 exige une fourniture d'artillerie représentant 87% de celle de la guerre de Neuf Ans pour un nombre de vaisseaux lancés presque équivalent (75 vaisseaux entre 1689 et 1697, 72 entre 1718 et 1742).

Qualitativement, les lancements de vaisseaux supposent un équipement en canons à la gamme de calibres beaucoup plus large qu'entre 1698 et 1717. Entre 1708 et 1717, en se fondant sur l'équipement nécessaire aux nouveaux bâtiments, la gamme des calibres à produire est restreinte à ceux de 24, 12, 6 et 4 alors qu'entre 1698 et 1707, elle variait encore de 2 à 36. Entre 1718 et 1742, les besoins théoriques en artillerie neuves se décomposent de la manière suivante pour les 72 bâtiments lancés : 244 canons de 36, 562 de 24, 578 de 18, 698 de 12, 600 de 8, 386 de 6, 208 de 4. La quantité de canons de 36 à produire est deux fois moins importante qu'entre 1689 et 1697, celle de canons de 24 est en revanche presque deux fois supérieure. Les calibres de 12 ou 4 sont plus recherchés. Ceux de 8 ont une proportion stable. L'approche qualitative de l'artillerie neuve nécessaire décrit une relative descente en gamme des calibres d'artillerie à produire pour la Marine au profit des calibres moyens et induit nécessairement des adaptations des équipements des manufactures d'artillerie de l'arrière-pays. La diversité des calibres exigées est à même de justifier une reprise plus généralisée de l'activité de fonte de canon de fer à l'inverse de la contraction sur les fournisseurs fondamentaux que pouvait supposer l'après-guerre de la Ligue d'Augsbourg. La demande en calibres de 24 et 36 place les forges aux capacités de fonte les plus grandes en situation privilégiée pour capter des contrats de fournitures de la Marine. Durant cette période, les arsenaux bretons et charentais mettent en chantier des vaisseaux de 74 canons²²⁶, innovation navale en phase de déploiement qui constitue le principal débouché de la remise en activité des forges de l'arrière-pays comme celles de Rancogne ou Planchemeunier. Ainsi, l'état de l'artillerie de l'arsenal de Rochefort de décembre 1739 indique 115 canons de 24 provenant des forges de Rancogne dont 26 sont « absolument nécessaires pour l'armement du Juste »²²⁷ tandis qu'est envisagé d'expédier aux îles 80 canons de Rancogne des calibres 24 et 18²²⁸. Les forges de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord accompagnent entre 1718 et 1742 la reconstitution d'une flotte qui retrouve en 1743 son effectif d'avant 1714.

²²⁶ BOUDRIOT Jean, « France-17^e-18^e siècles. Artillerie et vaisseaux royaux », ACERRA Martine, MERINO José, MEYER Jean, *op. cit.*, p. 91-101 ; Id., *Le Vaisseau de 74 canons*, t. I à III, Grenoble, Editions des Quatre Seigneurs, 1973-1975.

²²⁷ SHDR, 1 H3 40, Artillerie, Extrait des états de l'artillerie du port de Rochefort, 23 décembre 1739.

²²⁸ *Ibid.*, État des canons de fer des calibres de 24 et 18 de la fabrique de Rancogne qui sont en ce port et qui peuvent être destinés pour les batteries des îles, 24 décembre 1739.

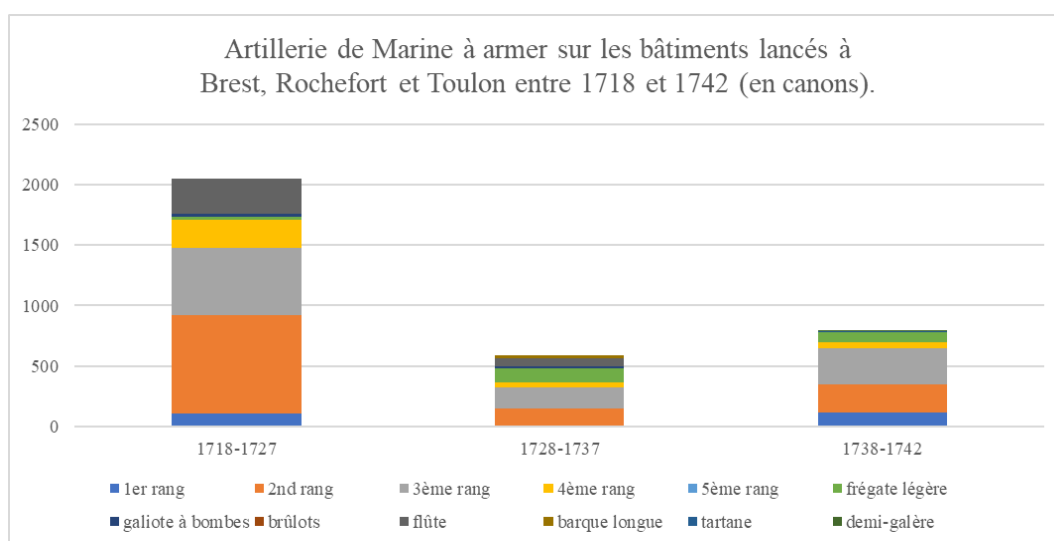


Figure 58: besoins neufs en artillerie des bâtiments lancés dans 3 arsenaux (Brest, Rochefort, Toulon) entre 1718 et 1742.

Période	1689-1697	1718-1742	Évolution
Calibres	9 ans	24 ans	
36	512	244	-52,34%
24	310	562	81,29%
18	862	578	-32,95%
12	532	698	31,20%
8	664	600	-9,64%
6	648	386	-40,43%
4	146	208	42,47%

Tableau 47: besoins différenciés en artillerie neuve (par calibre) pour les arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon (1689-1742).

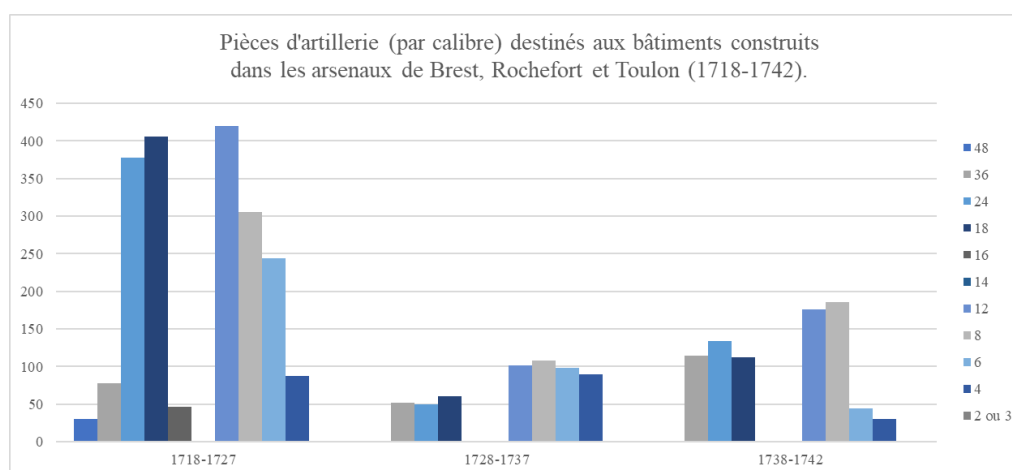


Figure 59: distribution des besoins théoriques en pièces d'artillerie neuves pour les bâtiments lancés à Brest, Rochefort et Toulon (1718-1742).

Entre la bataille du cap Sicié en 1742 et le traité de Paris en 1763, aux phases de croissance soutenue de la flotte de guerre (frégates et vaisseaux) succèdent des phases de pertes

importantes. Ainsi, en 1748, la flotte de guerre ne compte que 50 unités. La reprise dès 1749 des constructions permet d'atteindre près de 100 unités en 1756 et presque 110 unités en 1757. En 1763, l'effectif global décline : 68 unités. La guerre de Sept Ans a causé la perte de 74 vaisseaux, dont 65 par prise, incendie ou naufrage, particulièrement des bâtiments des rangs 2, 3 et 4. Plus qu'entre 1718 et 1742, la demande en artillerie neuve est forte dans le contexte de guerre. De 1764 à 1768, la reprise de la construction navale permet d'atteindre le niveau de la flotte d'avant 1758 avec 90 unités. La période 1748-1757 est donc le moment d'une forte sollicitation des forges de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord : 4 258 nouvelles pièces d'artillerie sont théoriquement nécessaires pour équiper 47 vaisseaux (3 258 canons), 13 frégates (800 canons), 7 galiotes, 6 flûtes, 4 chébecs et 1 corvette. Il faut produire en 9 années plus d'artillerie de Marine que durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (3 948 pièces d'artillerie). L'affectation des pièces contraste cependant : 76% pour les vaisseaux entre 1748 et 1757 contre 90% pour la période 1689-1698. Lesancements de bâtiments de la période 1758-1767, en exigeant 1 926 pièces d'artillerie décrivent une capacité de reconstruction rapide exposant l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord à une situation de stress industriel comparable à celle ressentie par le réseau manufacturier entre 1689 et 1696. Le contexte des besoins en artillerie neuve de la marine de guerre étant posé pour la période 1719-1763, quelles recompositions affectent le réseau manufacturier d'artillerie de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord ? Est-il alors en mesure de répondre à la croissance différenciée durant cette période des besoins en artillerie neuve tant en temps de paix qu'en temps de guerre ?

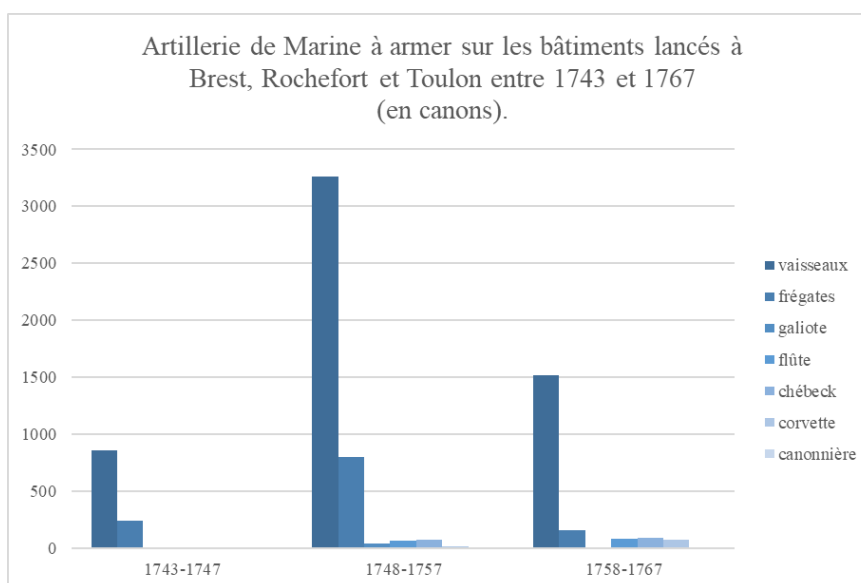


Figure 60: artillerie de Marine à armer sur les bâtiments lancés à Brest, Rochefort et Toulon entre 1743 et 1767.

Entre 1718 et 1742, le réseau manufacturier d'artillerie de Marine de l'arrière-pays présente un profil contracté, recentré sur les fournisseurs fondamentaux. En Angoumois, entre 1711 et 1732, la demoiselle de Logivière livre une production d'artillerie toujours reconnue, faisant de Rancogne le principal pôle de production et d'approvisionnement de la Marine. Elle souscrit en 1721, 1722 et 1724 des marchés de fourniture de canons de calibre 6²²⁹. En 1722, un arrêt du conseil du roi du 25 janvier fait de Monsieur de Bréteuil, intendant de Limoges, le juge de toutes les contestations « nées et à naître à l'occasion de l'exécution du contrat passé avec Mlle de Logivière pour la fourniture à la Marine de canons par les forges de Rancogne »²³⁰. Elle signe plusieurs marchés pour Rochefort et les colonies, fait construire en 1724 deux nouveaux fourneaux aux cuves plus grandes²³¹. La modernisation de l'équipement plaide plutôt pour un renouvellement de fourneaux vieillissés par les rythmes de production de la guerre de la Ligue d'Augsbourg et elle repose certainement sur l'investissement de larges bénéficiaires familiaux. L'opportunité de remettre le feu aux forges est parallèle à la vague de constructions navales nécessitant une artillerie de 36, 24 et 18 à Rochefort et Brest. En 1728, elle produit 29 canons des calibres 18 et 24, dont 6 sont rebutés, et 16 canons des calibres 8 à 4, dont 2 sont rebutés²³². Un état d'armes à changer, à raccommoder ou manquantes signé par Laffilards dans un dossier à son nom laisse penser que lui fut confié la réparation ou le renouvellement d'armes : 49 fusils à changer, 15 à raccommoder et 38 baïonnettes à renouveler²³³. Les années 1730, par le rythme ralenti des constructions, limitent l'embellie et en 1740, la demoiselle de Logivière fait le choix d'affermir sa forge de Rancogne, en raison de difficultés financières liées à l'approvisionnement en bois²³⁴ : Pierre Dereix Desfossés afferme la forge de Rancogne après avoir racheté celle de Planchemeunier, ouvrant une période de transmission du patrimoine des Landouillette. Le 14 janvier 1740, Dereix Desfossés prend en charge un contrat de fourniture de 150 pièces de canons de différents calibres²³⁵. En Périgord, les forges ne produisent pas durant toute l'année d'après le rapport adressé à l'intendant Claude Boucher par les subdélégués de Périgueux et Nontron. Il est peu question de production d'artillerie dans les forges du Nontronnais, sinon de fer dur, mou ou en agueuses pour approvisionner les forges voisines ou exporter en Angoumois et Saintonge le matériau brut pour le travail des cloutiers,

²²⁹ SHDR, 1 H3 17, Artillerie, État des différents prix des canons de fer du calibre 6 depuis l'année 1703 jusqu'en 1724 suivant les marchés déposés au contrôle de la Marine à Rochefort, 21 décembre 1728.

²³⁰ AN, E 2034, Arrêts en commandement, 1722, Pièce 7 308, f° 14.

²³¹ PETER Jean, *op. cit.*, p. 111.

²³² SHDR, 1 H3 17, Artillerie, Épreuve des canons de fer de la demoiselle de Logivière, 18 mai 1728.

²³³ *Ibid.*, État des armes à changer, à raccommoder ou qui manquent dans les compagnies ci-après, 1 juillet 1728.

²³⁴ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 323.

²³⁵ SHDR, 1E 369, f° 26, 21 janvier 1740.

taillandiers, serruriers et maréchaux-ferrants. Le repli sur la production de fer brut est quasiment généralisé. La subdélégation de Périgueux totalise 37 forges dont 7 sont abandonnées par la négligence des propriétaires, la cherté des bois ou de la voiture de la mine. Elles travaillent généralement 3 mois dans l'année²³⁶. La priorité est à apporter à la circulation du minerai en rétablissant ponts et chemins afin de permettre d'importer du fer du Limousin. Le Nontronnais compte 24 établissements, dont 5 grosses forges, employant 400 hommes²³⁷. Le baron de Segonzac, propriétaire de la forge de Plazac, demande à Maurepas en 1733 la charge d'un approvisionnement pour la Marine que le secrétaire d'État décline : « J'avais connaissance, Monsieur, de tout ce que vous me marquez sur la bonne qualité des forges du Périgord pour fournir des canons, et j'en ferais volontiers usage lorsque la Marine en aura besoin, mais les arsenaux en sont à présent suffisamment munis pour les armements qui peuvent être ordonnés »²³⁸. Durant cette période, la faiblesse des commandes ne signifie pas absence d'intérêt comme le rappelle David Plouviez qui décrit les essais réalisés dans les forges de Périgord sur ordre de Maurepas pour estimer leur potentiel productif : en 1741, 128 espingoles pour Brest sont demandées au comte de Brassac et à Jean Bertin dans leurs forges de Combiers et du Bugue ; en 1744, quelques 20 canons de gros calibres²³⁹. La ruine du maître fondeur Pescharry exerçant à l'arsenal de Toulon en 1741 en marquant la fin de la production d'artillerie dans l'arsenal, intègre les forges de l'Angoumois aux côtés de celles de Saint-Gervais dans l'aire d'approvisionnement externe de l'arsenal provençal²⁴⁰.

Parallèlement, dans le contexte d'une « dépendance assumée vis-à-vis de l'étranger » pour l'approvisionnement en fer²⁴¹, apparaît dans le nord de l'Angoumois un foyer complémentaire de production sidérurgique pour l'arsenal de Rochefort. Le 29 juin 1731, des lettres patentes du roi Louis XV autorisent l'établissement d'une forge à fer dans le bâtiment des moulins d'Aizies, sur les bords de la rivière de Charente, sur les terres du duc de Saint-Simon, d'où leur appellation forges de Ruffec. Le préambule des patentes justifie l'autorisation de l'établissement par l'emploi d'une réserve forestière dont les bois auraient pu être destinés pour la Marine :

« une forêt de 2 700 arpents composée de hêtres chênes et châtaigniers presque tous abroutis et de mauvaise venue, dont les bois, qui ne sont propres qu'à faire du

²³⁶ ADG, C 1316, Intendance de Bordeaux, Subdélégation de Périgueux, Rapport sur l'état des mines et forges de l'élection de Périgueux en 1741.

²³⁷ *Ibidem*.

²³⁸ AN, Marine, B2 253, f°1169, Maurepas à Ségonzac, 20 octobre 1733.

²³⁹ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 342.

²⁴⁰ *Ibid.*, p. 328.

²⁴¹ *Ibid.*, p. 305-319.

charbon, dépérissent et ne peuvent venir jamais en belle futaie ; que dans la visite qui a été faite de cette forêt pour la Marine, il s'est trouvé quelques baliveaux propres pour la construction des vaisseaux mais que le transport en a été reconnu si difficile et même impossible jusqu'au port de Rochefort ; qu'il n'a pas été jugé convenable de les prendre et ayant fait publier ces arbres pour les vendre, il ne s'est présenté personne pour les acheter, en sorte que ces bois ne peuvent avoir aucun débit et on ne peut tirer aucune utilité d'un fond aussi considérable qui dépérit journellement et devient à rien ».

Trois directeurs de forges se succèdent jusqu'au début des années 1750 : Pierre Lebrun, le sieur Bestinier puis Emmanuel Desprès de Brétigny ; pour superviser une production d'appoint de 350 à 800 quintaux de fer façonnés en verges ou en barres destinés à l'arsenal charentais d'après 7 contrats de fournitures établis entre 1736 et 1750²⁴². Pour les besoins de 1738, la forge de Ruffec doit livrer 107 milliers de fer plat, feuillard, carré ou en verges, soit 45% d'une fourniture qu'elle partage avec les forges du Berry²⁴³.

Entre 1743 et 1763, un temps de guerre durable, espacé d'un intermède de paix tourné vers la préparation du conflit suivant, nécessitant une production d'artillerie nouvelle soutenue, sollicite énergiquement les forges de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord. Jusqu'à la veille de la guerre de Sept-Ans, en 1755, la priorité est à la reconstruction d'une filière de production d'artillerie de qualité, pourtant incapable de satisfaire les besoins de la Marine. À partir de 1756, le rétablissement d'une fourniture régulière de pièces d'artillerie garantit des approvisionnements fréquents quoique la production demeure insuffisante encore à la fin du conflit.

Tout d'abord, la propriété des forges de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord redessinent les contours d'un réseau manufacturier où la captation des fournitures induit une concurrence entre les maîtres de forges. En Périgord, les familles propriétaires des forges changent peu, qu'il s'agisse des petits ou des grands établissements, à l'exception de la forge d'Ans qui passe des seigneurs d'Hautefort à la famille Bertin dès 1739, en la personne de Jean, père du ministre de Louis XV, qui l'exploite jusqu'en 1754. En Angoumois, les petites forges restent la propriété de la petite noblesse tandis que le réseau Landouillette de Logivière a complètement périclité à la veille de la guerre de Sept-Ans : ses établissements ont été acquis par un membre d'une noblesse entrepreneuriale, un négociant diversifiant son commerce et un

²⁴² *Ibid.*, p. 338.

²⁴³ SHDR, 5 E2 1, Approvisionnements, Situation des magasins, État des fers à livrer des forges de Ruffec suivant le marché ci-joint et de ceux à fournir par l'adjudicataire des fers de Berry pour remplir les 227 000 qui ont été demandés pour le service du port pour 1738, 1737.

officier de la Marine. La forge de Jommelières, propriété de la famille Hastelet, ne travaille plus avec Landouillette de Logivière depuis déjà plusieurs années. Elle est confiée au maître de forge Delapouge, qui exploite également la forge de La Mothe à cette époque. La forge de Planchemeunier est devenue quant à elle la propriété de Pierre Dereix Des Fosses avant 1740. Jusqu'en 1754, il dirige donc 2 forges, puisqu'il afferme Rancogne. En 1746, il s'engage pour 120 canons de 8 à 12 à livrer d'ici 1750. L'année suivante, en juin 1747, il s'engage pour une fourniture, sous 4 ans, de 1 200 canons des calibres 8 à 36. En 1754, Catherine-Marthe de Logivière vend sa forge de Rancogne à Charles-Pierre de Ruffray, trésorier des vivres de la marine au port de Rochefort, et déjà fournisseur de bois pour les arsenaux, pour la somme de 130 000 livres²⁴⁴. Dereix Desfosses ne conserve plus que Planchemeunier dont l'exploitation semble revenir ensuite à son frère, Jacques Dereix Des Rivières, chargé en 1756 d'un contrat de fourniture de 660 canons pour Rochefort. L'année suivante, ce frère rachète à la famille Descravayat la forge de Pont-Rouchaud, près de Roussines, qui avait expérimenté la fonte des bouches à feu durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg. La fonderie-forerie du Gond a été quant à elle rachetée par le négociant d'Angoulême Pierre Corrion entre 1750 et 1760²⁴⁵. L'échec de la constitution d'un pôle productif semblable à celui des Landouillette de Logivière par Dereix Desfosses s'explique par deux éléments. D'une part, la crainte d'une monopolisation de la production de l'artillerie en Angoumois réduirait les autres forges à ne produire que le surplus que Dereix Desfosses ne pourrait fabriquer. Dereix Desfosses avait obtenu des facilités de la part du nouveau secrétaire d'État à la Marine Rouillé qu'une lettre du 24 mars 1750 à l'intendant de Marine Blair de Boisemont confirme²⁴⁶ : l'exemption de la taille pour les ouvriers spécialisés dans la fonte, d'importants périmètres de coupe dans la forêt proche de la Braconne, l'appui technique d'officiers d'artillerie (Wallès puis Bésin) et une clause de préférence. La construction d'un réseau concurrent et étoffé de forges par le marquis René de Montalembert autour de la forge de Ruelle repensait la relation entre les maîtres de forges régionaux apparaît comme une alternative. En novembre 1750, soit huit mois après la reconnaissance de la préférence Dereix Desfosses en matière de production d'artillerie dans l'arrière-pays, Montalembert, certainement opposé à cette perspective signe un contrat à Rochefort pour la livraison de 800 pièces d'artillerie, soit l'équivalent des deux tiers de la fourniture exigée de Dereix, à livrer entre juillet 1751 et juillet 1754. Si des éléments de contexte jouent en sa

²⁴⁴ PIERRON Yvon, *Marc-René, marquis de Montalembert*, Paris, Arléa, 2003, p. 70-72.

²⁴⁵ ADC, 2E 6659, Notariat, Étude Sicard, Angoulême, Sommaton par Delalande pour Corrion à la veuve Ruffray, 13 novembre 1760. Dans cet acte, Pierre Corrion est désigné « négociant, directeur de la forge du Gond et intéressé dans la fourniture de canons pour le roi ».

²⁴⁶ AN, Marine, B2 ?, Lettre de Rouillé à , 24 mars 1750, f° ?

faveur – 13 des canons de Dereix livrés en 1749 sont rebutés tandis que les besoins en artillerie pour les forteresses littorales métropolitaines et ultra-marines augmentent comme un enseignement consécutif du conflit de Succession d’Autriche – la construction du réseau est laborieuse en raison du décalage entre le lancement de la forge, la recherche de forges associées pour honorer les fournitures et la captation par affermage de forges concurrentes. La mise en route de la forge de Ruelle est longue : les premiers équipements sont construits en 1751 (un haut fourneau, une fonderie de canons), l’activité de fonte est autorisée en 1752 mais la production ne peut réellement débuter qu’en 1755. Ne pouvant compter sur cette forge, le marquis afferme plusieurs forges environnantes, 6 en 1753, notamment celles de Bon-Recueil, appartenant au seigneur Maillard de La Faye²⁴⁷, La Chapelle Saint-Robert, propriété de la comtesse de Roffignac, et Combiers²⁴⁸, propriété du comte de Brassac, avec les commandes liées, soit 600 canons, portant la fourniture totale rendue à Rochefort du marquis à 1 400 pièces d’artillerie pour... 1754²⁴⁹ ! Les services de la Marine rebutent les canons de Montalembert. Ayant reçu 2 millions de livres d’avances, les forges exploitées par Montalembert sont placées sous régie royale et confiées à l’ingénieur Maritz et à l’écrivain de vaisseau La Martinière²⁵⁰ pour procéder à la régularisation du système productif. L’échec de la constitution de réseaux manufacturiers d’artillerie à forte polarisation de la production par Dereix Desfosses, entre 1746 et 1750, et Montalembert, entre 1750 et 1754, produit un stress industriel qui renforce la tension sur la capacité des arrière-pays à approvisionner les arsenaux du Ponant et les places fortes littorales métropolitaines et ultra-marines à la veille de la guerre de Sept-Ans.

Dès 1755, la régie de Maritz à Ruelle et le déploiement de la machine à forer du père de l’ingénieur dans les forges d’Angoumois-Périgord, en normalisant la production d’artillerie de Marine dans l’arrière-pays, rétablit la filière d’approvisionnement des arsenaux du Ponant et du Levant, sans pour autant pourvoir aux besoins exigés²⁵¹ : 70% des canons commandés sont livrés. Entre 1755 et 1760, la fonderie de Ruelle produit à elle seule 2 471 canons sous la direction de Maritz qui retravaille 900 canons produits sous Montalembert²⁵². Seuls 3,4% (soit 84) sont rebutés dans les arsenaux. À l’échelle de l’arrière-pays, 21 machines à forer sont

²⁴⁷ ADG, C 1598, Intendance de Bordeaux, Mémoire de François Delapouge, ancien fournisseur de canons du roi, 7 février 1774, transcrit dans PEYRONNET Edmond, *op. cit.*, p. 107.

²⁴⁸ AN, Marine, C7 44, Dossier 20, copie d’un acte sous seing privé pour le loyer de la forge et le vente des bois de monsieur le comte de Brassac à Monsieur le marquis de Montalembert, 4 novembre 1750.

²⁴⁹ NOGUES André, *La Fonderie nationale de Ruelle au service de la Royale*, Ruelle, Université Populaire de Ruelle, 1989, p. 184-185.

²⁵⁰ ADC, 2E 270, Notariat, Étude Caillaud, Procuration de la comtesse de Roffignac Louise Dufaux à François de Glace et Marie Taupeau, 20 octobre 1759.

²⁵¹ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, 347-348.

²⁵² NOGUES André, *op. cit.*, p. 184.

implantées en Angoumois-Périgord. En Angoumois, 8 sont installées à la manufacture de la Touvre, 2 à la forerie de Pierre Corrion au Gond ainsi qu'aux forges de La Mothe, de Jommelières et de Planchemeunier. En Périgord, 3 forges accueillent les machines à forer de Maritz : Ans, Plazac et La Mouline. La normalisation de la production est constatée au contrôle des 401 pièces d'artillerie du Périgord à Rochefort avec un taux de 3% de canons rebutés²⁵³ (soit 12 pièces).

À partir des renseignements livrés par Edmond Peyronnet et David Plouviez sur les marchés de fournitures de pièces d'artillerie par les fournisseurs et maîtres de forges de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord, il est possible d'estimer les commandes d'artillerie à quelques 5 116 pièces des calibres 4 à 36. Cette estimation est supérieure à celle qui a été réalisée pour les besoins en artillerie neuve des vaisseaux construits et lancés entre 1748 et 1757 (4 258 pièces). Elle peut s'expliquer par l'intégration des besoins en artillerie des places fortes métropolitaines et coloniales suite à la guerre de Succession d'Autriche ou encore la ruine de Pescharry dans l'activité de fonte toulonnaise après 1741. De même, elle est peut-être le reflet des erreurs de l'administration de la Marine dans l'équilibre négocié, entre besoins et prévisions, lors de la contractualisation des fournitures avec une noblesse d'entreprise que représente un Dereix ou un Montalembert peut-être trop optimiste sur sa capacité productive et son ancrage territorial. Enfin, elle est le fruit d'un repli sur des petites structures qui ont gagné du crédit auprès de la Marine par leur capacité à assurer des fournitures alternatives et de qualité reconnue. Les forges de Pont-Rouchaud, de La Mothe et de la Chapelle Saint-Robert procèdent de ce cas et captent l'opportunité manufacturière de produire de l'artillerie à l'ombre des entrepreneurs ou en association avec eux à la faveur d'un contexte de difficultés d'approvisionnement en temps de guerre. Le maître de forge Blanchard de Sainte-Catherine, produisant dans ces deux dernières forges, est ainsi capable de livrer 835 canons entre 1760 et 1765, soit le tiers de la capacité de fourniture de Ruelle en 5 ans. Sans l'apport de la régie Maritz et l'innovation technique portée par la monarchie, la restructuration d'un réseau manufacturier d'artillerie dans l'arrière-pays d'Angoumois, plus que de Périgord, n'aurait pas permis de suivre les exigences des armements rochefortais ou brestois.

²⁵³ SHDR, 1 E 147, 1760, f° 404.

Année du contrat	Exploitant(s) et / ou maître(s) de forge	type de contrat	forges	nom(s) des forges	nombre de canons à produire	masse de canons à produire	autres productions	calibres
1750	Bertin	association	1	Ans	440	-	-	-
1750	Ségonzac	association	1	Plazac		-	-	-
1750	Montalembert	individuel	1	Ruelle	800	-	-	-
1750	Montalembert; Roffignac; Brassac	association		La Chapelle Saint-Robert; Combiers	600	-	-	-
1754	De Ruffray; Corrion	association	1	Rancogne; Le Gond [forerie]	-	40 000 quintaux	-	-
1755	Bertin	individuel	1	Ans	400	-	-	36 à 6
1756	Laulanie	individuel	1	La Mouline	700	-	-	24 à 4
1756	Ségonzac	individuel	1	Plazac	-	6 000 quintaux	-	-
1756	Dereix Des Rivières	individuel	1	Planchemenuier	660	-	-	-
1756	Delapouge	individuel	1	Jommelières	-	15 000 quintaux	-	36 à 6
1758	Delapouge	individuel	1	Jommelières	400	-	-	24, 18, 12
1760	Blanchard de Sainte-Catherine	individuel	2	La Mothe; La Chapelle-Saint-Robert	152	3496 quintaux	-	-
1760	Blanchard, veuve Des Rivières	individuel	1	Pont-Rouchaud	70	1750 quintaux	50 mortiers	24
1760	Blanchard de Sainte-Catherine; Maritz	association	1	La Mothe; La Chapelle-Saint-Robert	130	3250 quintaux	30 crapauds	24
1762	Blanchard de Sainte-Catherine	individuel	1	La Mothe; La Chapelle-Saint-Robert	104	2142 quintaux	-	18
1762	Blanchard, veuve Des Rivières	individuel	1	Pont-Rouchaud	330	-	-	
1762	De Chièze	individuel	2	Pont-Saint-Mamet; Monclard	330	12 210 quintaux	-	18 à 8

Source : d'après PEYRONNET Edmond, *Les Anciennes forges de la région du Périgord*, Bordeaux, Delmas, p. 54-55; PLOUVIEZ David, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIIIe siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2014, p. 344-347.

Tableau 48: les contrats de fournitures d'artillerie dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord (1750-1762).

L'inventaire des titres et pièces du coffre des papiers de la forge de Rancogne, conservé par la veuve de Charles-Pierre de Ruffray, Marie-Anne de Chalvière, réalisé en 1760²⁵⁴ permet de restituer la filière de production de la forge de Rancogne dans l'arrière-pays. L'ordre des papiers rangés dans le coffre laisse penser que le notaire Sicard a dû assez facilement recenser registres de comptes (charbons et mines achetés, rôle des ouvriers, comptes de vente à crédit, produit des fontes, journaux du commis de Ruffray...), états ou bordereaux de recettes et dépenses et plusieurs sacs contenant des dizaines de liasses renfermant des centaines de billets rangés dans des dossiers soigneusement constitués. L'activité de la forge depuis le 13 mai 1755 est consignée dans un grand registre intitulé « Produit des fondages de la forge de Rancogne commencé le 13 mai 1755 ». La production de Ruffray s'inscrit dans le cadre du contrat de 1754 portant fourniture de 40 300 quintaux à l'arsenal de Rochefort ou 950 canons à livrer sous 5 ans : 200 canons de 36, 200 de 24, 150 de 18, 100 de 12, 100 de 8, 100 de 6 et 100 de 4, soit

²⁵⁴ ADC, 2E 6659, Notariat, Étude Sicard, inventaire des titres et papiers de la forge de Rancogne ce requérant Pierre Corrion, négociant, directeur de la forge du Gond, 26 août 1760.

un volume de 40 300 quintaux pesant de fer²⁵⁵. L'activité de Ruffray est centrée sur trois pôles. L'activité de trésorier de la forge transparaît dans la tenue d'un « journal de recettes et de dépenses concernant le service de la forge de Rancogne ouvert le 16 juillet 1757 », la rédaction d'une dizaine de rôles consignants des bordereaux de recettes et dépenses et la tenue d'un état répertoriant les excédents d'approvisionnement après la fabrication des 40 000 quintaux de canons de fer livrés et à livrer au roi, ce qui laisse supposer une fourniture complète des canons prévus par le contrat quinquennal de fourniture. Il coordonne également la circulation des canons : il tient les états de transport de canons par terre jusqu'au Gond et par eau jusqu'à Rochefort ainsi que les comptes des journées de cavaliers de la maréchaussée d'Angoumois pour la surveillance des convois. Il supervise les relations avec 5 maîtres de forges voisins. Un dossier rassemble 118 pièces de comptes dressés avec la veuve Des Rivières, de la forge de Pont-Rouchaud, un autre contient 47 pièces relatives aux marchés faits avec le sieur Des Rivières Desfosses, donc avec la forge de Planchemeunier. Dans un autre dossier, 54 lettres et mémoires avec Blanchard de Sainte-Catherine attestent d'une coopération avec la forge de La Mothe à Feuillade. L'ingénieur Maritz régissant la forge de Ruelle entretient une correspondance avec Ruffray. Un petit dossier évoque la ferme de l'atelier de la forge de Ruelle en faveur du sieur de La Martinière ainsi que les livraisons de fers battus dont il a besoin pour son activité.

L'inventaire des papiers donne également des renseignements sur l'approvisionnement en bois, en charbons et en mines, illustrant la forte intégration par capillarisation du territoire environnant à l'activité de la fonte d'artillerie. De Ruffray s'approvisionne en bois dans la forêt royale de la Braconne : la surface forestière exploitée renseignée dans l'inventaire atteint 1 600 arpents (200, 400 et 1 000), périmètre attribué par des adjudications. Les demandes de Ruffray pour l'élaboration du contrat de fourniture précisent que « le roi accordera au sieur Ruffray pendant dix ans la coupe de deux cent arpents de bois chaque année dans la partie de la forêt de la Braconne qui est la plus prochaine de la forge de Rancogne »²⁵⁶. La surface de la troisième coupe peut correspondre à l'exploitation de ce périmètre durant 5 ans. Le sac contenant l'étiquette « voitures des charbons de bois de la Braconne » indique une production de charbon sur les triages des cantons de la forêt royale. Entre le 8 avril 1757 et le 17 janvier 1758, 360 billets de voiture ont été rédigés et signés pour la première coupe (probablement celle

²⁵⁵ SHDR, 1 H3 40, Artillerie, Demandes du sieur Ruffray pour la fourniture des canons de fer à fabriquer dans la forge de Rancogne en Angoumois des dimensions ci-après détaillées, à livrer pendant cinq années à commencer du 1^{er} janvier 1755, 1754.

²⁵⁶ SHDR, 1 H3 40, Artillerie, Demandes du sieur Ruffray pour la fourniture des canons de fer à fabriquer dans la forge de Rancogne en Angoumois, 1755.

de 200 arpents). L'absence de dates précises pour la seconde et la troisième coupe laisse présager qu'il s'agit de la période suivante, soit de janvier 1758 à juillet 1760. La seconde coupe est associée à 565 billets de voitures et la troisième à 380, soit au total 1 305 billets pour 3,5 ans d'exploitation. Le trafic des voitures de charbon entre la Braconne et la forge de Rancogne durant cette période s'élève en moyenne à 31 voitures de charbon par mois, soit presque une par jour. La présence d'un compte des charbonniers de la forge de Rancogne invite à penser qu'il sont employés par De Ruffray et affectés sur les triages de La Braconne ou à la préparation des fournées pour la chauffe des cuves. Mais avant d'exploiter dès juillet 1757 les coupes de la Braconne, De Ruffray a construit un réseau de fournisseurs que livre le sac intitulé « Bois des particuliers – voitures de charbon » contenant 2 liasses regroupant 43 dossiers de fournisseurs. La première liasse abrite une note du commis Roussel précisant qu'il s'agit de livraisons de charbons de bois provenant des bois des particuliers au 6 juin 1756 : 9 dossiers de fournisseurs rassemblent 79 billets de voiture. Sachant que l'activité de fonte est renseignée à partir de mai 1755, la moyenne de la livraison de charbon vers la forge de Rancogne atteindrait 6 voitures par mois. Avec respectivement 36 et 21 billets, les sieurs de La Borderie et Moreau sont les principaux fournisseurs de Ruffray. Entre juin 1756 et le dernier état de recettes et dépenses signés par De Ruffray en décembre 1759, la seconde liasse comporte 1 210 billets de voitures signés auprès de 35 fournisseurs, soit 28,8 voitures de charbon par mois durant 3,5 ans. Il semblerait pour les bois des particuliers que De Ruffray n'assure que la voiture des charbons et non leur production comme à La Braconne²⁵⁷. À un premier approvisionnement d'établissement entre en 1755-1756 répond la coexistence dès 1757 de l'exploitation des forêts royales et des bois des particuliers. Au total, en tenant compte de tous les périmètres forestiers mentionnés dans l'inventaire, la forge de Rancogne a reçu entre 1757 et 1760, 2 515 voitures de charbon, soit 55,8 voitures par mois. Du bois brut est livré à la forge, sans que soit précisé son origine. Le dossier de 19 pièces ne mentionne que l'usage : le chauffage de la moulerie de la forge. Parallèlement, De Ruffray coordonne un approvisionnement d'appoint pour les forges et foreries du Gond et de Ruelle avec 40 billets de voiture.

²⁵⁷ Les pièces relatives à la Braconne associent les termes exploitation des bois et voiture des charbons tandis que celles relatives aux bois des particuliers n'évoquent que le transport du charbon vers les forges.

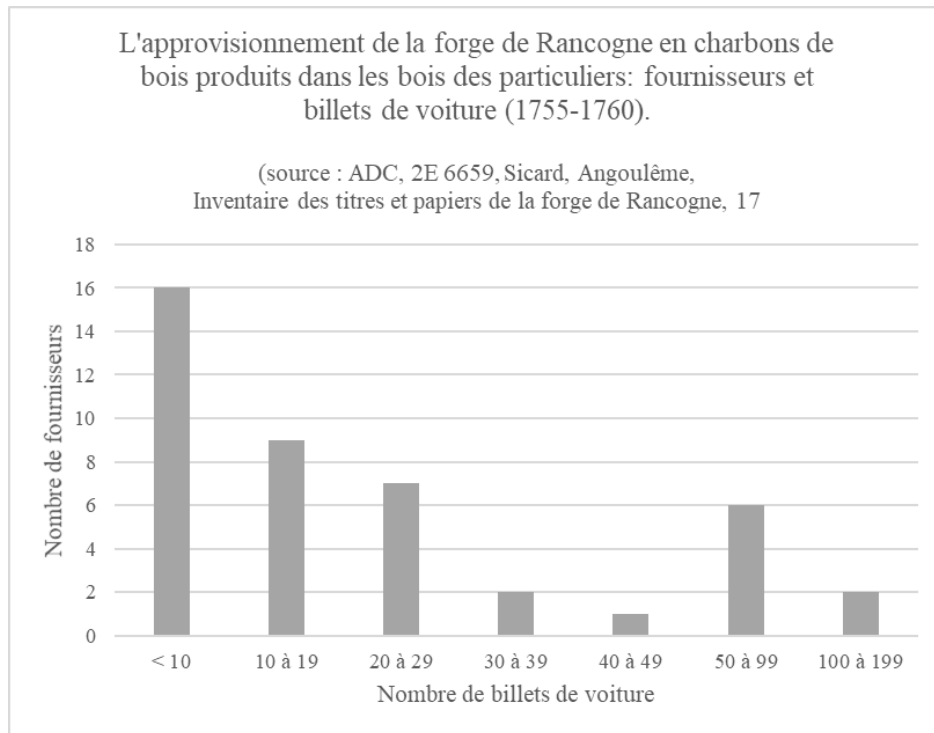


Figure 61: fournisseurs et billets de voiture des charbons de bois pour la forge de la Braconne (1755-1760).

Relativement aux achats de mine, le notaire Sicard n'est pas aussi précis. Plusieurs pièces témoignent des activités de prospection, d'estimation et d'exploitation des minières du Nontronnais avec 5 papiers contenant le « détail de mesurage et ramassage des places de mines ». Les achats de mines brutes se font auprès de 29 fournisseurs dont 4 se trouvent à Hautefaye, Mainzac, Javerlhac²⁵⁸. En 1774, l'ancien fournisseur de canons François Delapouge, précise la nébuleuse des minières du Nontronnais²⁵⁹ dont on peut imaginer l'aspect à partir d'un plan tardif de 1788 de la mine de fer de Piégut-Pluviers²⁶⁰. La forge de Rancogne s'approvisionne à l'évidence dans ce bassin convoité. On peut également envisager la possibilité d'envoyer à Nontron, sur le marché des fers, un commis de la forge pour traiter des achats de minerai brut à laver, ou prêt à fondre. Une idée de l'importance des voitures de mines vers la forge de Rancogne est donnée par leur acheminement vers 3 sites de « lavage de mines brutes » : les lavoirs ou le moulin de Varaignes, le lavoir de Labétour et le lavoir de La Mothe (Feuillade ?). Les 8 paquets de billets de voiture de mines vers les lavoirs de Varaignes étant

²⁵⁸ Une étude généalogique adossée à l'exploitation de documents notariés sur les 29 fournisseurs permettrait de reconstituer l'espace d'approvisionnement précis en minerai de fer de la forge de Rancogne.

²⁵⁹ Saint-Martial-de-Valette, Saint-Martin-Le-Pin, Nontronneau, Luxas, Conezac, Baupui, Javerlhac, La Chapelle, Hautefaye, Mainzac, Varaignes, Souffrignac, Feuillade, Charras et Marthon, d'après ADG, C 1598, Mémoire de François Delapouge, ancien fournisseur de canons du roi, 7 février 1774, cité par PEYRONNET Edmond, op. cit., p. 87.

²⁶⁰ BNF, CP GED-14640, Plan et profil de la Mine de Piégut, dessiné par le Sr. Ango, ingénieur de l'école royale des mines, s.n., s.n., 1788.

liés et ficelés, Sicard ne se résout qu'à les compter et l'ampleur de la documentation suffit à se rendre compte de l'importance du trafic : 5 737 billets de voiture. Rapporté à la période d'exploitation de la forge entre mai 1755 et la fin de l'année 1760, le flux de voitures de mines vers les lavoirs puis vers Rancogne atteint 85,6 voitures par mois. Ces circulations de minerais sont supervisées par des agents de Ruffray (commis ou fondés de procuration) chargés de payer les voituriers et les employés au lavage de la mine brute sur les 3 localités : Grollier, Bernier, Boisvert, Robin, « Clément et autres » semblaient en charge de ces responsabilités. La présence d'un « état général des voitures de mines des entrepôts à la forge de Rancogne » induit l'immobilisation temporaire du minerai sur des sites voisins du lavage afin qu'il puisse sécher pour donner son meilleur pouvoir calorifique lors de la fonte. L'amont de la filière de production met en évidence moins la constitution que la réactivation d'un réseau de fournisseurs en bois et en minerai de fer qu'avait dû mobiliser Dereix Desrivières, et avant lui, la demoiselle de Logivière, avant la vente de la forge en 1740. L'activité de la forge de Rancogne capillarise le voisinage pour satisfaire les besoins de l'artillerie par le drainage de matériaux. L'estimation hypothétique du flux des voitures de charbon de bois et de fer brut donne un aperçu de la mobilisation de l'arrière-pays au-delà des pôles de production d'artillerie en temps de guerre navale.

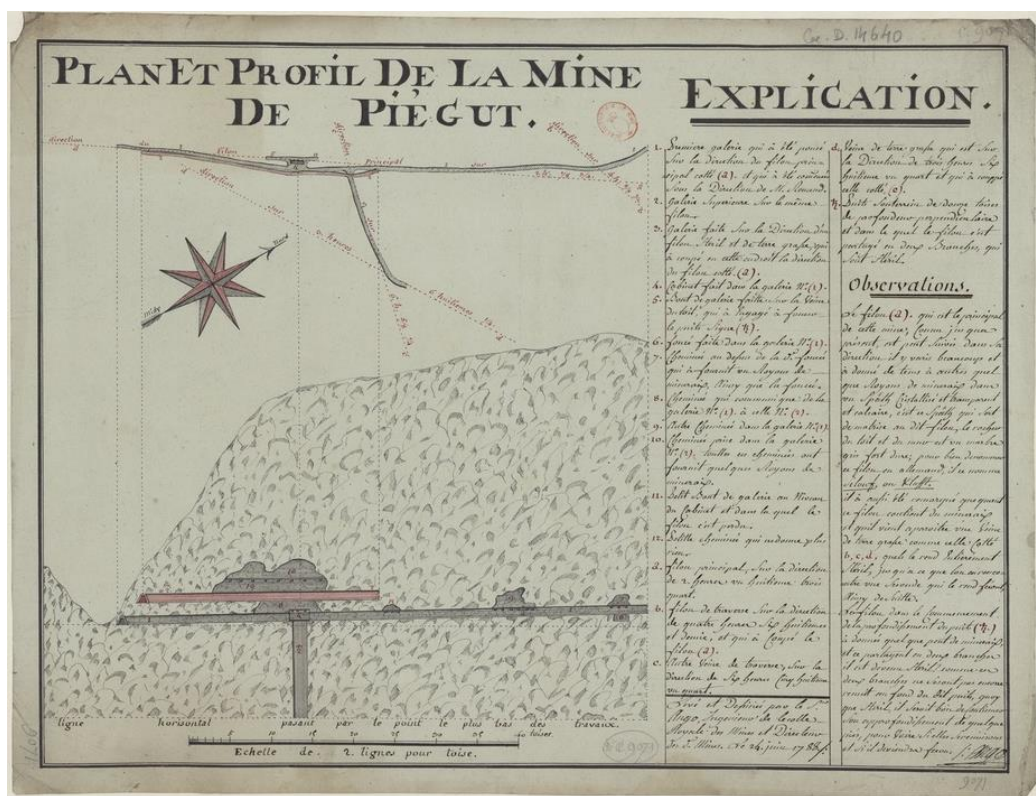


Figure 62: plan et profil de la mine de Piégut en Nontronnais par Ango, ingénieur de l'école royale des mines, 1788.

La réalisation de la fourniture des canons suppose aussi des coopérations que l'inventaire de la forge documente par quelques allusions. Les 40 000 quintaux de canons prévus dans le contrat de 1754 n'ont pas tous été fondus à Rancogne. Blanchard de Sainte-Catherine et Dereix des Rivières, maîtres des forges de La Mothe et Planchemeunier, se sont vu confier, en sous-traitance, 9 000 quintaux de fonte, soit 22,5% de la fourniture, d'après le propos soutenu par le fondé de procuration Corrion dans une sommation qu'il adresse à la veuve De Ruffray en septembre 1760²⁶¹. La délégation de production présente l'avantage de réaliser sur le même site la fonte du canon et son forage, car les forges des sous-traitants ont été équipés en machine de Maritz. Ce qui n'est pas le cas de la forge de Rancogne qui doit faire voiturier ses pièces d'artillerie dans deux foreries, la première à Ruelle, auprès de Maritz et La Martinière, et la seconde au Gond, auprès de Pierre Corrion qui avait signé en mai 1760 un acte d'association avec De Ruffray²⁶² avant son décès. Un compte avec la dame Blanchard, veuve Des Rivières, qui supervise l'activité de la forge de Pont-Rouchaud depuis 1759, laisse supposer que sa forge a été mobilisée pour le contrat de fourniture sans pouvoir exactement préciser la nature de l'engagement. La forge de Pont-Rouchaud étant équipée d'une machine à forer, il est autorisé de penser que cette spécialité absente de Rancogne a permis de garantir le forage complet après la fonte de ceux-ci dans la forge de Ruffray. La constitution du réseau de Ruffray à Rancogne entre 1755 et 1760 traduit bien la forte spécialisation fonctionnelle qui a suivi l'implantation des machines à forer de Maritz, qu'il faut concevoir comme une résilience du système manufacturier d'arrière-pays orchestré par la monarchie pour recomposer la gamme des opportunités de production d'artillerie pour les maîtres de forge et redonner un souffle nouveau à la production de l'artillerie de Marine en temps de guerre. En s'associant avec Corrion au Gond, Maritz à Ruelle par une ferme des foreries auprès de La Martinière, et la veuve Dereix des Rivières, Ruffray axe toute l'activité de la forge de Rancogne sur le moulage et la fonte de canons en mobilisant un réseau de fournisseurs en charbons de bois et minerais abondant d'une part et en sous-traitant le forage avec des maîtres voisins, associés ou non aux bénéficiaires du contrat de fourniture au roi. Il est l'artisan d'un réseau solide dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord, appuyé sur l'héritage relationnel et l'ancrage territorial ancien de la forge de Rancogne qui neutralise les aspirations concurrentes ou les pallie leurs échecs par l'efficacité de son action et de celles de ses commis. À l'opposé de la tentative de monopole de

²⁶¹ ADC, 2E 6659, Notariat, Étude Sicard, Sommation par Guillaume Delalande pour Pierre Corrion à Marie-Anne de Chalvière, veuve De Ruffray, 13 septembre 1760.

²⁶² ADC 2E 27 178, Notariat, Étude Sicard, Acte d'association entre Charles-Pierre de Ruffray et Pierre Corrion pour la fonte de 40 000 quintaux pesant de canons de marine, 6 mai 1760. Corrion est associé pour une 4^{ème} partie du contrat de fourniture.

Dereix Desfosses en 1750, ce réseau concilie la possibilité d'une forte concentration de la production avec celle pour les autres maîtres de forge de prendre place et se positionner dans le marché des fournitures avec l'argument parfois d'avoir servi de manière satisfaisante la production de Ruffray. En 1756, le maître de forge Delapouge signe devant Ruis-Embitto, intendant de la Marine de Rochefort, un contrat quinquennal de fourniture pour 15 000 quintaux de canons de fer des calibres 36 à 6, produits à la forge de Jommelières²⁶³. L'été 1758, un marché plus conséquent lui est attribué : 400 canons de 24 à 12. En 1760, Jeanne Blanchard signe une soumission de fourniture produire et rendre avant la fin décembre 1762 à Rochefort 70 canons des calibres 24, 50 mortiers de 12 et 20 crapauds de fer pour le service de l'artillerie de terre²⁶⁴. La même année, attendu la satisfaction des fontes produites pour le compte de Ruffray, Blanchard de Sainte-Catherine se voit confier la production à la forge de La Chapelle de 130 canons de fer de calibre 24 et 30 crapeaux pour mortiers de 12 pouces²⁶⁵. En 1762, l'écuyer Elie de Chièze, propriétaire de la forge du Pont-Saint-Mamet et de Monclard en Périgord signe un contrat de fourniture pour 12 210 quintaux (300 canons de 18 et 30 de 8) à livrer par tiers entre 1763 et 1765²⁶⁶. Entre 1763 et 1789, tissu manufacturier de production d'artillerie de la Marine se contracte fortement au point de polariser l'essentiel de la production sur le site de la fonderie-forerie de Ruelle, marque de la progressive mise en place d'un complexe militaro-industriel²⁶⁷ dès la fin du XVIII^e siècle.

²⁶³ ADG, C 3 605, Intendance de Bordeaux, Contrat de fourniture de 15 000 quintaux de canons de fer entre De Ruis, intendant de Marine à Rochefort, et Delapouge, maître de forge à Jommelières, 8 juillet 1756.

²⁶⁴ ADG, C 3 605, Intendance de Bordeaux, Soumission de fourniture par Mme Blanchard, veuve Desrivières pour 70 canons de fer du calibre 24 et 50 mortiers à livrer à Rochefort, septembre 1760.

²⁶⁵ PEYRONNET Edmond, *op. cit.*, p. 60.

²⁶⁶ ADG, C 448, Intendance de Bordeaux, Marché de fourniture entre De Chièze et Choiseul pour 12 210 quintaux de canons à livrer au port de Lormont d'ici la fin de l'année 1765, 1762.

²⁶⁷ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p 361.

De Ruffray, la forge de Rancogne et son réseau durant la guerre de Sept-Ans : prospections, fournitures, approvisionnements et productions (1755-1760).

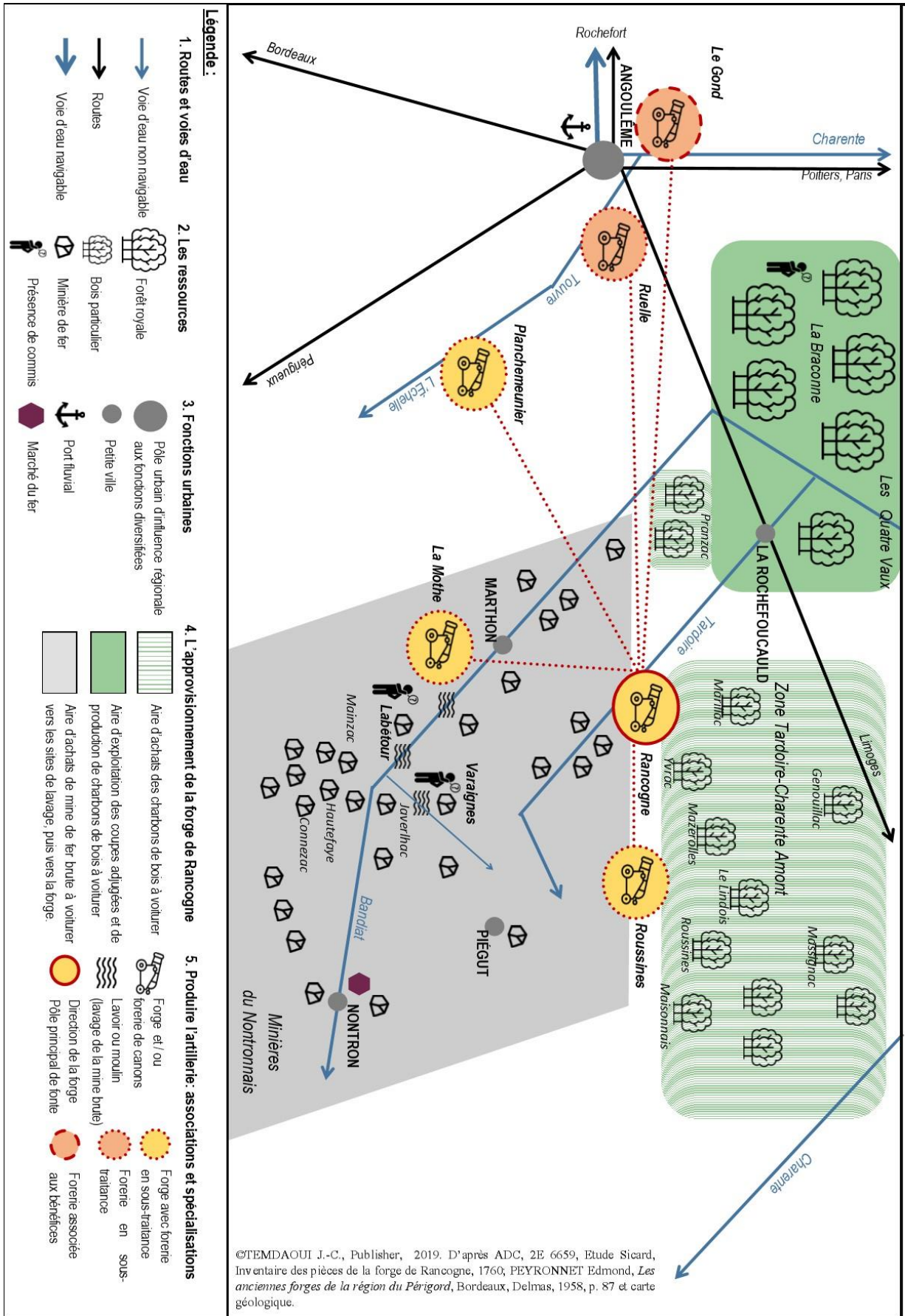


Figure 63: De Ruffray et Rancogne, prospections, fournitures, approvisionnements et productions (1755-1760).

5. La perte de réticularité de la production d'artillerie de Marine dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord dans la seconde moitié du XVIII^e siècle : le choix de Ruelle (1763-1789).

La période 1763-1789 transforme radicalement le tissu manufacturier de production d'artillerie de Marine en le réduisant à deux pôles principaux de production : les fonderies foreries de Ruelle et Forge-Neuve (à Jarverlhac). La plupart des autres forges produisent du fer en barres, en gueuses ou, pour quelques-unes, de l'acier en barres. Le total des commandes d'artillerie pour l'année 1786 suffit à décrire l'importance de ces deux sites aux échelles nationale et régionale : 483 pièces d'artillerie sont commandées aux fonderies d'Indret, de Framont, de Ruelle et Forge Neuve. Si Indret et Framont produisent l'essentiel des gros calibres (de 18 à 36) avec 216 pièces n'en réservant que 54 à l'établissement de la Touvre, Ruelle et Forge Neuve doivent produire 150 pièces de petits calibres (12 et moins). La production du binôme manufacturier représente 51% de la masse de fonte de fer à livrer dans l'année (31% pour le seul site d'Indret, et 18% pour Framont)²⁶⁸. Deux enseignements procèdent de ces proportions : sur le moyen terme, en moins de trente ans, la perte de réticularité du processus productif d'artillerie d'Angoumois-Périgord au profit d'un binôme royalisé d'établissements industriels produit une polarisation totale de la production de l'artillerie de Marine de l'arrière-pays après la guerre d'Indépendance Américaine, neutralisant de fait la dynamique de contractualisation avec les fournisseurs fondamentaux et complémentaires qui livraient encore l'artillerie durant la guerre de Sept-Ans. Dans cette recomposition du réseau de production à l'échelle du royaume, il faut également lire le déclassement relatif des forges de l'arrière-pays d'Angoumois qu'illustre une production axée sur des petits calibres qui s'inscrit dans la recherche d'une spécialisation des fonderies et foreries à l'échelle du royaume à la veille de la Révolution française.

La forte contraction du réseau manufacturier se lit dans le croisement enquêtes sur les forges produites entre 1766 et 1789 à la demande des intendants de Bordeaux et Limoges. Celle de 1771 est inspirée par la nécessité de connaître la production métropolitaine des fers dans le contexte des importations en fers suédois et russes. Si l'Angoumois n'est représenté que dans l'état des forges et minières de la généralité de Limoges de 1788²⁶⁹, l'évolution de la carte des forges du Périgord repose sur 4 états : un état des paroisses du Nontronnais équipées de forges

²⁶⁸ Proportions obtenues à partir du tableau réalisé par PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 372 d'après AN, Marine, D3 34, État de ce que les forges d'Indret, Ruelle, Forge Neuve et Framont pourront fournir pendant l'année 1786, 1786.

²⁶⁹ ADHV, C 428, Intendance de Limoges, État des forges existant dans la généralité de Limoges, 1788.

à fer et à canons de septembre 1766²⁷⁰, un autre à pour le Périgord répertoriant ces équipements en 1771²⁷¹, un mémoire du fournisseur de canons François Delapouge, également propriétaire de la forge de Sous-Puyrigard (Nontron) de 1774²⁷² et un état de 1789. L'évolution du réseau manufacturier d'artillerie se fonde ici sur les forges des élections d'Angoulême et de Nontron. En 1766, sur les 27 forges du Nontronnais, 4 sont à l'arrêt (Jomelières, Chez Bigot, La Plaine, Rudeau), dont une produisait encore des canons. Celle de Jommelières produisait du fer, des gueuses et des canons durant la guerre de Sept-Ans. En 1771, le maître de forge Vallade n'y produit que de l'acier en barres et du fer brut. Les 4 autres forges produisant des canons en Périgord en 1766 (La Chapelle, La Mothe, Etouars 1 et La Vallade) fondent encore en 1771, mais en 1774, seule la forge de La Mothe produit encore des canons jusqu'au calibre 12. La forge d'Etouars ne produit que des bombes alors qu'elle produisait encore des canons les années précédentes. La forge de la Chapelle est indiquée à l'arrêt. En 1768, elle produisait encore 200 canons et 30 mortiers pour l'Espagne. À la veille de sa cessation d'activité, ses dernières productions consistaient en gueuses, munitions (grenades et boulets), ustensiles de cuisine (poteries et chaudrons) et chaudières. En 1766, les 5 forges à canons du Périgord étaient exploitées par des fournisseurs du roi qui avaient contracté des marchés de fourniture triennaux durant la guerre de Sept-Ans qui s'éteignaient en 1765 : Blanchard de Sainte-Catherine exploitait 3 sites (La Chapelle, La Mothe et La Vallade). Enfin, François Delapouge, auteur du mémoire de 1774, rappelle que la forge de Bon Recueil, propriété de la comtesse d'Aydie, qu'il exploitait encore en 1766 est une des plus productives avec 600 à 650 quintaux de fonte du Nontronnais avec 600 à 650 quintaux de fonte de fer brut annuel et une gamme de production diversifiée : en 1774, la fonte de chaudrons, de chaudières à sucre pour les îles, de poteries fines a succédé aux canons, mortiers, crapauds, plaques, bombes et boulets. L'enquête de 1766 s'inscrit dans la recherche des capacités de production destinée à reconstituer les stocks d'artillerie de la Marine après le conflit de Sept-Ans. Elle décrit le repli des forges du Périgord sur des productions domestiques ou destinées aux manufactures alimentaires. En 1771, 4 nouveaux exploitants sont en charge d'une activité de fonte qui laisse peu de place à l'artillerie : seul Baynaud de Bellefonds à la forge de La Mothe de Feuillade produit des canons. En 1774, François Delapouge décrit les forges du Nontronnais en 3 groupes hiérarchisés :

²⁷⁰ ADD, 2C 19, Intendance de Bordeaux, État des paroisses de la subdélégation de Nontron qui ont des forges à fer et à canons, septembre 1766.

²⁷¹ ADG, C 1598, Intendance de Bordeaux, État des forges, fourneaux, martinets et autres usines à fondre, forges ou fabriques de fers, fontes et aciers et clincailleries, existant dans la région de Périgord au 1^{er} avril 1771 soit qu'elles soient ou non actuellement en valeur, 1771.

²⁷² Ibid., Mémoire de François Delapouge, ancien fournisseur de canons du Roy, 7 février 1774.

9 principales²⁷³ combinant 3 avantages (la proximité des forêts, l'abondance du minerai environnant, la modernité avec un équipement en fourneaux doubles conçus par Montalembert), 8 autres complémentaires²⁷⁴ et 10 établissements jugés périphériques²⁷⁵ n'ayant qu'un seul fourneau et ne pouvant produire que peu d'ouvrages en plus d'être éloigné des zones de minières de fer.

Fonderie de Ruelle	24	18	12	6	4	obusier	mortier 12	mortier 9	mortier 8	mortier 6	pierrier	bombes
1769		40				230	36	2	6			4900
1770		50	40			238		2	6		30	
1772	50		80	40	40		24					
1773		30	100	60	50							
Total	50	120	220	100	90	468	60	4	12	0	30	4900

Source : d'après NOGUES André, La Fonderie de Ruelle au service de la Royale, 1989, p. 185.

Tableau 49: commandes d'artillerie à la forge de Ruelle sous Louis Baynaud (1769-1774).

En Angoumois, l'essentiel de la production d'artillerie repose progressivement après la guerre de Sept-Ans sur les fonderies-foreries de Ruelle, totalement royalisée en 1782. L'enquête sur l'état des forges de la subdélégation d'Angoulême de 1788 indique que la forge de Pont-Rouchaud est en ruine depuis une dizaine d'années, celles de Rancogne et Planchemeunier sont « absolument détruite[s] », la première depuis 20 ans, la seconde depuis 10 ans. Ces trois forges représentaient un parc d'équipement de 8 fourneaux et 3 affineries. Les autres forges d'Angoumois produisent essentiellement des fers : hormis la forge de Ruelle (4 500 quintaux de fonte de fer brut en plus des 8 000 quintaux de fonte de canon de fer), les forges de Montizon et Champlaurier, à Roussines et Saint-Claud sont les plus productives avec 1 400 à 1 500 quintaux de fer brut produit chaque année. Le fourneau de la forge de Rougnac est en ruine et l'affinerie traite encore 1 500 quintaux de fer brut. Au Gond, l'entrepreneur Clavaud modernise les infrastructures et a établi un martinet pour fondre et battre le cuivre, tandis qu'à Combiers, le maître de forge produit des chaudières pour les raffineries à sucre. Le temps de la régie Baynaud à Ruelle traduit la concentration de l'essentiel de la production d'artillerie sur la Touvre. Après la régie Maritz, entre 1765 et 1774, l'entrepreneur Louis Baynaud s'engage pour 30 000 quintaux à l'horizon 1765 puis 40 000 quintaux à livrer entre 1766 et 1769. Entre 1769

²⁷³ Jomelières, Forge-Neuve, La Chapelle, La Mothe, Bon Recueil, Le Rudeau, Combiers, Cancaux, Étouars.

²⁷⁴ Lamondeau, Puyrigard, Brouillaud, Chez Lavenaud, Forge-Basse, Chez Baillet, Chez Mauzat, Ballerand.

²⁷⁵ La Vallade, Chez Bigot, Chez Gabarier, Le Coupet, La Plaine, La Papeterie, La Salamonie, Lamaque, Chapelas, Forge-Neuve.

et 1773, le programme de fonte projette 76 mortiers, 468 obusiers, 30 pierriers, 580 canons de 4 à 24 et 4 900 bombes²⁷⁶. La production est destinée à la Marine, aux côtes métropolitaines et aux colonies. Entre 1774 et 1782, la propriété de la forge passe du marquis de Montalembert, réhabilité dans sa propriété en 1772, à la Couronne. En 1774, la forge de Ruelle est vendue au comte d'Artois qui l'échange en 1776 avec le roi contre des propriétés forestières de la forêt de Senonches en Champagne, après avoir engagé 41 800 livres de travaux. L'activité de fonte est arrêtée entre 1774 et le second semestre 1777 et les commandes prévues sont produites dans une forge qu'affirme Baynaud au comte de Javerlhac : la forge de La Mothe à Feuillade. Il n'y a pas eu de report sur les autres forges de l'arrière-pays qui auraient pu produire des canons pour la Marine, certainement pour des raisons financières, l'Etat s'étant engagé à hauteur de 23 743 livres dans les équipements de Forge Neuve qui reprend son activité en 1779. Le contexte de guerre est par ailleurs en soi un argument limitant les dépenses d'investissement. Dans la mesure où Baynaud était exploitant de la forge du comte de Javerlhac depuis déjà quelques années, le report sur cette structure était une solution évidente qui ne supposait aucune autre démarche de contractualisation, si ce n'est localement, un contrat avec le comte de Javerlhac. En 1782, le fils de Louis Baynaud, Mathieu, exploitant la fonderie de Forge-Neuve, se retrouve à superviser la production de Ruelle à la suite de Jean-Baptiste Loulaigue. Les deux sites sont affiliés en 1781 à la nouvelle fonderie et manufacture royale d'Indret, construite entre 1777 et 1779, nouveau fleuron de la production d'artillerie de Marine. Ruelle et Forge-Neuve deviennent fonderies et manufactures royales en 1782²⁷⁷. La liaison des fonderies de Ruelle et Forge-Neuve avec Indret marque le déclassement relatif de la fonderie de Ruelle et sa spécialisation fonctionnelle dans l'activité de forage : en 1779, le site de Forge-Neuve est équipé par la Couronne de 2 machines à forer. Avec Forge-Neuve, les deux sites ne fondent essentiellement que des canons de petits calibres (moins de 18 livres) après la guerre d'indépendance américaine. En 1781, Ruelle et La Mothe fondaient 331 pièces d'artillerie dont 193 des calibres 36 à 18 et 138 des calibres inférieurs. En 1786, Ruelle produit 54 pièces de 36 à 18 (près de deux fois moins qu'Indret qui en fond 124), et 20 de 12 à 6 tandis que 130 pièces de 12 à 6 sortent de la fonderie de Forge-Neuve (soit 4 fois plus que ceux fondus à Indret – 33 pièces). Entre 1787 et 1791, la signature de contrats de fourniture avec les forges de La Mothe et de La Chapelle respectivement pour 2 et 9 ans s'explique par les grands travaux menés aux fonderies-foreries de Ruelle qui limitent sa production : un grand programme de réhabilitation réalisé sous la direction de l'inspecteur D'Aubigny est financé par La Couronne. D'un montant

²⁷⁶ NOGUES André, *op. cit.*, p. 185.

²⁷⁷ NOGUES André, *op. cit.*, p. 185 ; PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 370.

de 440 235 livres, il prévoit notamment l'aménagement d'un vaste champ d'épreuves de canons. Après avoir pris la route en poste depuis Rochefort le 30 décembre 1785, l'ingénieur de la Marine Pierre Touffaire séjourne une dizaine de jours à Ruelle en janvier 1786 pour effectuer une levée de terrain²⁷⁸, travail préparatoire aux aménagements d'Aubigny. L'ingénieur envoie ensuite un projet général de Ruelle mûri à Rochefort le 8 avril 1786 et coordonne depuis l'arsenal l'avancée des travaux jusqu'en 1792, attendu qu'il est en charge de divers aménagements dans le port militaire. Le 6 juillet 1787, il reçoit à Rochefort « le détail de ce qui se fait à Ruelle ». En 1790, il surveille la dépense du chantier des fonderies depuis Saintes et reçoit l'ordre de régler les travaux. Il envoie en 1791 Rivoald réaliser la copie des toisés de Ruelle. En mai 1792, l'agent est chargé de diriger et inspecter des ouvrages qui ne sont pas encore achevés en novembre, puisque le ministre demande un projet et un devis de ce qui reste à faire. La concentration de la production d'artillerie de Marine marque le choix de Ruelle (et Forge-Neuve) dans l'arrière-pays d'Angoumois par la captation (1755-1776) et la royalisation (après 1776) de la manufacture d'artillerie. Après les travaux du comte d'Artois, les Ponts-et-Chaussées entrevoient la possibilité de faire de Ruelle le port spécialisé dans l'embarquement des canons de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord. La reprise de l'activité de fonte et forage au second semestre 1777 s'est accompagné du projet de rendre la Touvre navigable pour établir une liaison directe entre Ruelle et l'arsenal charentais, limitant la rupture de charge induite par la voiture par terre entre les forges et le port de L'Houmeau. L'ingénieur Trésaguet le suggère dans une lettre à De Sartine en 1780 :

« Je profite avec empressement, Monsieur, de l'occasion que les discussions me procurent de vous entretenir de navigation pour vous observer les avantages que je crois que le service de la Marine trouverait en rendant la rivière de Touvre navigable depuis la forge de Ruelle jusqu'à la Charente sur une distance d'environ une lieue, ce qui serait d'une petite dépense, et ce me semble d'une grande économie pour le transport des canons et autres instruments de guerre qui se fabriquent en cette forge et dans toutes celles du Périgord dont le transport par terre jusqu'au port de L'Houmeau, les charges et décharges sur des voitures, ensuite sur des bateaux, augmentent nécessairement la dépense tandis que l'embarquement pouvant se faire aux forges même de Ruelle, il n'y aurait plus d'interruption jusqu'à Rochefort. L'ingénieur chargé par arrêt du Conseil de la navigation de la Charente, proposa celle de la Touvre, mais tout l'avantage qui en

²⁷⁸ CHARPY Jacques (éd.), *Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Touffaire (1777-1794)*, Rennes, PUR, 2011, p. 282-283.

pourrait résulter étant principalement pour le service de la Marine, la dense ne peut s'en faire que sur les fonds de ce département »²⁷⁹.

L'arrière-pays d'Angoumois est parallèlement à cette dynamique de concentration de la production un espace d'expérimentation et de conversion des productions en lien avec la Marine. Au nord de l'Angoumois, la forge d'Aizie, dite de Ruffec, est vendue en 1762 par le duc de Saint-Simon au comte de Broglie. Soucieux d'innovation, il établit des moulins économiques sur les bords de la Charente à Condac, expérimente en 1767 les trains de flottage du bois depuis Verteuil et participe à la conversion sidérurgie de la forge de Ruffec. Dès 1769, elle produit de l'acier pour l'arsenal de Rochefort suite à la perte des débouchés des fers d'Aizie en 1768 avec le monopole d'approvisionnement de Babaud de La Chaussade. L'orientation vers l'acier, produit déjà dès 1766 à La Charité-sur-Loire, fait entrer la forge de Ruffec, dans le cercle limité des premiers producteurs d'acier de la marine que rejoint la fonderie d'Amboise en 1772. Jacques-Augustin Chrétien signe en 1769 un contrat de fourniture d'acier pour des livraisons entre janvier 1770 et décembre 1775 dans tous les arsenaux de la Marine du royaume. Le contrat est renouvelé en 1776 et couvre la guerre d'indépendance américaine. La conversion du fer à l'acier du Ruffécois pérennise le lien construit entre ce petit foyer sidérurgique et l'arsenal charentais depuis les années 1730. Entre 1769 et 1772, les méthodes de moulage pensées par Buffon et les assemblages de fers (forgé et de fonte) prescrits par De Souville pour la fabrication des canons sont au cœur d'expérimentations aux forges de Ruelle²⁸⁰. À la forge du Gond, Clavaud a équipé dans les années 1780 la fonderie-forerie d'un martinet à fondre et battre le cuivre d'après l'enquête de 1788. Cette orientation ne participe-t-elle pas d'une recherche d'une activité de fonte alternative qui s'expliquerait par le monopole de production des forges de Ruelle et Forge-Neuve et le nouveau segment de fourniture que suppose les expérimentations puis la pratique du doublage en cuivre²⁸¹ dès 1766 des navires de la flotte de guerre ? Ces expérimentations et ces conversions manifestent une lecture des dynamiques de la Marine par les entrepreneurs de l'arrière-pays pour saisir des opportunités de production dans les segments d'inactivité des sites industriels par suite de la perte d'un contrat d'approvisionnement ou la concentration de la production de l'artillerie de Marine autour de très peu d'établissements. En Saintonge, l'essentiel de la production destinée à l'artillerie consiste en la production et la fourniture de poudres de la manufacture de Saint-Jean-d'Angély.

²⁷⁹ AN, F14 1189 1, Travaux Publics, Navigation de la Charente, Projet de réponse à la lettre du 28 août de M. de Sartine, ministre de la Marine, vers 1780.

²⁸⁰ PLOUVIEZ David, *op. cit.*, p. 361.

²⁸¹ LLINARES Sylviane, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, t. 1, Paris, Librairie de l'Inde, 1995, p. 127-135.

Entre 1777 et 1780, la fabrique en aurait consommé près d'un million pesant²⁸² et la production de guerre est à la hausse. Pour faire face à des besoins croissants, Necker, alors directeur général du trésor royal, demande à l'intendant de La Rochelle Meulan-d'Abois d'étendre la recherche et l'activité de nitrières et de salpêtrières en Saintonge en s'intéressant aux « débris et [...] recoupes que l'on trouve dans les carrières de Saint-Mêmes près Saintes et dans celles de Saint-Vaize, de Saint-Savinien sur les bords de la Charente »²⁸³. Il propose d'envoyer des ouvriers de la poudrière de Saint-Jean-d'Angély pour « former les habitants de ces cantons [...] sur ce nouveau genre d'industrie »²⁸⁴. Le 21 août 1780, Romme, professeur royal des gardes de la Marine à Rochefort, correspondant de l'académie des Sciences, ayant établi une nitrière à Rochefort, est autorisée à créer des nitrières pour « faire exploiter les terres salpêtrées de Saintes et de Jarnac, ainsi que [...] dans les carrières de Saint-Savinien »²⁸⁵.

Entre la fondation de l'arsenal de Rochefort et 1792, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et le Périgord sont le cadre de la constitution d'un réseau de manufactures d'artillerie de la Marine qui procède de la rencontre entre un tissu productif travaillant le fer dans des forges et la diffusion de besoins militaires pour la flotte de guerre du roi par ses agents. Tant du côté de l'arsenal de Rochefort que du côté des maîtres fondeurs se produit une captation de l'intérêt de produire de l'artillerie de Marine, source d'opportunités pour des maîtres fondeurs de l'intérieur ou des officiers de la Marine mettant la main ou exploitant le patrimoine des forges de l'arrière-pays. Après une phase de prospection coïncidant avec la naissance de l'arsenal s'élabore un réseau de production d'artillerie territorialement vaste, vivant au rythme d'une alternance entre temps de guerre et temps de paix. La guerre de la Ligue d'Augsbourg a marqué le point d'approfondissement maximal de l'extension et de la structuration du réseau de production avec une affectation des productions pour les arsenaux du Ponant et du Levant. Après 1697, l'activité du réseau est fortement ralentie, situation de crise freinée par la reprise de la construction navale dès 1719 et des besoins en artillerie neuve, portés principalement par Brest. La guerre de Sept-Ans par ses besoins en artillerie tardivement évalués et diffusés met en évidence un contraste entre des fournisseurs trop optimistes et peu au fait des capacités de leurs forges jusqu'en 1755. La structuration de réseaux de production par l'initiative individuelle (de Ruffray) ou sur ordre de la Couronne (Maritz et La Martinière) garantit un rattrapage qui atténue la crise d'approvisionnement de la veille de la guerre de Sept-Ans. Entre

²⁸² ADCM, C 210, Intendance de La Rochelle, pièce n°81, De Glatigny à Meulan d'Abois, 21 août 1780.

²⁸³ ADCM, C 210, Intendance de La Rochelle, pièce n°84, Necker à Meulan d'Abois, 3 décembre 1778,

²⁸⁴ *Ibidem*.

²⁸⁵ ADCM, C 210, Intendance de La Rochelle, pièce n°81, De Glatigny à Meulan d'Abois, 21 août 1780.

1763 et 1792, les recompositions du réseau de production d'artillerie consacrent un binôme manufacturier (Ruelle-Forge-Neuve), en raison de sa captation et de sa royalisation par la Couronne au sein d'un réseau de production pensé à l'échelle du royaume. C'est le temps d'une forte spécialisation fonctionnelle des manufactures de fer.

III. DES FOURNITURES DE VINS ET D'EAUX-DE-VIE : APPROVISIONNER LA MARINE EN VIVRES DE L'ARRIÈRE-PAYS

1. Lire la projection maritime du vignoble de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans l'Ordonnance de 1689 et l'adjudication de 1703.

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est un arrière-pays viticole. Il s'apparente à un cellier atlantique, dont les chais abritent des barriques de vins et des pièces d'eau-de-vie à même de satisfaire les besoins de la Marine du Ponant. L'implantation de l'arsenal de Rochefort a produit un débouché nouveau pour ces productions dont il est difficile d'identifier les circulations au temps de Louis XIV. En 1673, le maître de gabarre Jean Touvivier accumule un retard au pas fluvial de Châteauneuf « pour voiturier du vin pour les vaisseaux du Roi »²⁸⁶. Et au-delà de l'arsenal, durant tout le XVIII^e siècle, l'approvisionnement colonial est une « spécialité locale rochefortaise »²⁸⁷ qui fait de La Nouvelle-France et des Antilles françaises des marchés à approvisionner pour les troupes et l'administration coloniale. Les eaux-de-vie chargées en 1694 sur le Poly et la Salamandre²⁸⁸ provenaient-elles de l'arrière-pays, attendu que l'arsenal de Rochefort était en charge de fournir les entreprises de Lemoine d'Iberville pour l'Acadie et la baie d'Hudson ? L'Envieux, la Bretonne et la Charente, tout trois destinés pour l'Acadie et le Canada ont à leur bord des barriques d'eau-de-vie achetées entre 80 et 114 livres la barrique²⁸⁹. Le marché d'adjudication au rabais pour la fourniture de marchandises pour le Canada du 16 février 1695, annoncé par affiches dans les villes de Saintes, Bordeaux, La Rochelle et Nantes, inclut 700 aunes d'étamines brune et grise de Saintes et Saint-Jean-d'Angély et de l'eau-de-vie de Cognac logée en 15 tonneaux de fûts de Bordeaux et en demi-

²⁸⁶ ADC, 140B 12, Maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois, Visite fluviale de la rivière de Charente, 1673, f° 10.

²⁸⁷ MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p. 56.

²⁸⁸ *Ibid.*, p. 57.

²⁸⁹ SHDR, 1R 5, Bureau des colonies de Rochefort, Fourniture de marchandises pour l'Acadie et le Canada, 13 janvier 1695, pièce n°1 ; *Ibid.*, 12 mai 1695, pièce n°6.

barrique²⁹⁰. Peu de marchés d'adjudication des vivres sont hélas conservés pour le XVIII^e siècle²⁹¹. Celui de 1703 donne un aperçu des besoins et des fournisseurs de vins et d'eaux-de-vie pour l'arsenal de Rochefort.

L'Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine de 1689 décrit en son livre X la fourniture des vivres. En quoi ses articles renseignent-ils sur les modalités de la circulation des vins de l'arrière-pays vers l'arsenal charentais à défaut d'une appréciation quantitative ? Trois facteurs déduits de l'analyse des articles des 4 titres du livre donnent des clefs de compréhension. Tout d'abord, un facteur géographique lié aux situations du vignoble et de l'arsenal. L'Ordonnance exclut des fournitures au Ponant les vins blancs, les vins de l'île de Ré, du Poitou et de la région de Nantes, les vins urillés de La Rochelle et les vins du Languedoc (pour le Levant) au profit d'un vin rouge « pur et couvert, sain et net »²⁹². L'application de l'Ordonnance dans le ressort de l'arrondissement de Rochefort ne pouvait que produire l'opportunité de fourniture auprès des marchands de vins et des négociants en relation avec l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Par ailleurs, l'article 8 du même titre reconnaît un rôle logistique à Rochefort dans les convois de vivres vers Brest et les ports de la Manche²⁹³ qui peut conditionner une stimulation d'approvisionnement en vins et en eaux-de-vie d'un arrière-pays viticole proche, connecté à l'arsenal par la Charente et traitant avec le port-entrepôt du commerce européen des vins de l'arrière-pays : Charente. Le second facteur est calendaire et contextuel : il repose sur une base d'approvisionnement fixe annualisé qui peut être complétée par un approvisionnement ponctuel au fil de l'eau lié au contexte des besoins selon les articles du titre « Des conditions du traité pour la fourniture des vivres »²⁹⁴. Le munitionnaire reçoit chaque début d'année des estimations d'armement et il doit assurer l'approvisionnement en vivres du magasin général et des magasins particuliers en fonction du nombre et de la qualité des vaisseaux qu'il est prévu d'armer durant l'année. Un nombre d'armements plus important vers les outre-mer ou en temps de guerre peut donc solliciter l'arrière-pays viticole en plus d'une contribution annuelle contractualisée auprès de différents fournisseurs à condition que l'appel à fourniture soit établi 3 mois avant pour les besoins d'une douzaine de vaisseaux, et 3 mois à 6 semaines pour ceux de 6 vaisseaux. D'après l'article 3 du même titre, le munitionnaire doit remplacer les provisions au fur et « à mesure que la fourniture des premières

²⁹⁰ SHDR, 1R 5, Bureau des colonies de Rochefort, Adjudication au rabais des munitions et marchandises pour la colonie du Canada, 16 février 1695.

²⁹¹ SHDR, 6 E2 23, Vivres de la Marine, Marchés d'adjudication, 1771-1776.

²⁹² Articles 2 et 3, Titre 2, De la préparation et embarquement des vivres, Livre X, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689*, Paris, Chez Prault, 1764, p. 193-194.

²⁹³ Articles 8 et 12, Titre 2, Livre X, *op. cit.*, p. 195 et 197.

²⁹⁴ Articles 1 à 3, Titre 1^{er}, Livre X, *op. cit.*, p. 190-191.

aura été faite aux vaisseaux armés »²⁹⁵ et s'assurer d'avoir toujours dans le magasin général des vivres à Rochefort et Brest un stock de vivres nécessaires à l'armement de 4 vaisseaux de 3^{ème} et 4^{ème} rang. L'Ordonnance de 1765 apporte une modification : le munitionnaire reçoit désormais deux états, l'un en octobre pour les armements du printemps, le second en mars pour les armements de l'automne²⁹⁶. Le troisième facteur est relatif à la consommation à bord. Si la base de la ration du matelot ou du soldat à bord est constituée de « 18 onces de biscuit et de trois-quarts d'une pinte de vin mesure de Paris abrevés d'autant d'eau »²⁹⁷, le munitionnaire doit prévoir 10% de biscuits et 12% de vin d'augmentation pour déchets et coulage qui peuvent survenir durant la campagne. De même la consommation d'eau-de-vie par l'équipage est préférée au vin sur les voyages de long cours « des côtes de l'Océan et îles de l'Amérique, Indes Orientales et Occidentales » et l'article 8 précise l'équivalence dans la prévision des vivres avec 1 barrique d'eau-de-vie pour un tonneau de vin²⁹⁸. Toutes les productions viticoles livrées à l'arsenal sont goûtées. Ces trois facteurs inscrits dans l'Ordonnance de la Marine de 1689 décrivent un cadre de la sollicitation, évolutive dans le temps et l'espace productif, du vignoble de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à la fin du XVII^e siècle. Les envois de vins voiturés par le gabarier Jean Touvier en 1673 étaient réalisés dans le contexte de la guerre de Hollande tandis que les marchés de fournitures de 1703 prenaient place dans celui de la guerre d'escadre des premiers temps de la guerre de Succession d'Espagne. La vocation des consommations d'alcools produits dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est triple : à l'arsenal pour le monde des officiers, les gens de mer en attente d'armement ou les ouvriers employés (Rochefort et Brest principalement), à bord du navire pour l'équipage pour le temps de la campagne ou outre-mer dans les colonies (Nouvelle-France, Antilles et comptoirs d'Afrique) pour les troupes et l'administration coloniale²⁹⁹. Le 24 septembre 1716, la facture adressée au lieutenant de vaisseau Dussault qui commande la frégate Le Paon comporte 20 ancrs d'eau-de-vie³⁰⁰.

²⁹⁵ Article 3, *Ibid.*, p. 191.

²⁹⁶ Article 937, Titre LXXX, Des vivres, Livre XII, *Ordonnance concernant la Marine du 25 mars 1765*, Paris, Imprimerie royale, 1765, p. 236.

²⁹⁷ Article 5, Titre 3, De la distribution des vivres sur les vaisseaux, Livre X, *op. cit.*, p. 203.

²⁹⁸ Article 8, *Ibid.*, p. 205.

²⁹⁹ À partir des portraits-robots de cargaisons définis par Sébastien Martin, les Vivres sont principalement représentés dans les cargaisons vers la Nouvelle-France (avec des textiles) et les Antilles (avec des armes et des munitions) jusqu'en 1763, MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 60-72.

³⁰⁰ SHDR, 1R 11, Bureau des colonies de Rochefort, Facture des marchandises du sieur Dussault, lieutenant de vaisseau commandant la frégate du roi Le Paon pour les rafraîchissements dont il aura besoin pendant la campagne, 24 septembre 1716.

Fourniture critériée	candidat adjudicataire		profession	résidence	quantité proposée	prix proposé	avis de la Marine
53 tonneaux	1	Denis	marchand	Rochefort	18 tonneaux	160 / tonneau	adjudgé
vin rouge (bon, loyal, marchand)	2	De La Motte			30 tonneaux	160 / tonneau	adjudgé
Saintonge					Contractualisation		90,57 %
46 tonneaux	1	Tardy			40 tonneaux	200 / tonneau	adjudgé
vin rouge							
Bordeaux					Contractualisation		86,96 %
75 tonneaux	1	Denis	marchand	Rochefort	30 tonneaux	160 / tonneau	adjudgé
vin blanc (bon, loyal, marchand)	2	De La Motte			58 tonneaux	160 / tonneau	adjudgé
Grande Borderies Cognac					Contractualisation		117,33 %
300 quintaux	1	Gabillé, François	boulangier	Rochefort	300 quintaux	11, 5 / quintal	adjudgé
farine (fin minot, avec quarts)							
Baigneaux (Guyenne)					Contractualisation		100,00 %
15 barriques	1	Denis	marchand	Rochefort	15 barriques	66,5 / barrique	adjudgé
eau-de-vie							
rivière Charente					Contractualisation		100,00 %
37,5 tonneaux	1	De La Motte			28 tonneaux	135 / tonneau	adjudgé
vin blanc 2 ans (bon, loyal, marchand)	2	Garnier, Antoine	marchand	Chérac	22 tonneaux	170 / tonneau	rejeté
Grande Borderies Cognac					Contractualisation		74,67 %

Tableau 50: offres et adjudications de fournitures de vivres (vins, eaux-de-vie, farine) pour l'arsenal de Rochefort (1703).

Les adjudications des vivres se font au rabais et les besoins justifient deux sessions d'enchères dans les bureaux de l'intendance de la Marine. En février 1703, les Vivres de la Marine recherchent 100 tonneaux de vins rouges de Chassors à livrer en deux fois et 100 tonneaux de vins des grandes borderies de Cognac³⁰¹. Devant Michel Bégon, la fourniture des vins de Chassors est adjugée au sieur Lardreau de Marennes. Premier enchérisseur à 216 livres le tonneau, après les offres au rabais de deux concurrents, il se propose de livrer ces vins à 162 livres le tonneau. Il remporte également la fourniture des vins de Grandes Borderies à 157 livres le tonneau sur Denis et Tardy. Les « conditions de l'adjudication à faire le 27 octobre 1703 pour la fourniture des vins dont on a besoin pour le reste de l'année 1703 » livrent un aperçu de l'approvisionnement en produits viticole de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Le document permet de suivre le processus d'affectation des fournitures avant et après la séance d'adjudication qui se tient à l'intendance de la Marine de Rochefort. Avant l'adjudication, l'intendance dresse la liste des besoins pour la Marine sans qu'il soit précisé la destination des approvisionnements (une consommation dans l'arsenal, ou une réexpédition pour un autre arsenal du Ponant ?) : la quantité, l'origine géographique du produit (une province, une région, une localité parfois) et sa qualité. Sous chaque item de fourniture se succèdent les offres signées faites par les marchands : chaque marchand candidat à l'adjudication propose une quantité et un tarif par pièce. Il peut préciser une localité de

³⁰¹ SHDR, 6 E2 ?, pièce n°19, Subsistances, Conditions de l'adjudication à faire par monsieur Bégon intendant de la Marine à Rochefort le 22 janvier 1703 pour la fourniture des vivres et marchandises ci-après pour le service de la Marine pendant la dite année, 1703.

fourniture pour asseoir la qualité de son approvisionnement. Dans un second temps, lors de la séance d'adjudication précédant la rédaction des marchés de fourniture, la mention « adjudgé » est apostillée sous la signature de l'offre du fournisseur. Face à la rareté des pièces relatives aux adjudications des vivres de la Marine de Rochefort pour le XVIII^e siècle, ce type d'archives permet de suivre le processus de la contractualisation des fournitures. Quels enseignements tirer de ces conditions d'adjudication ?

En 1703, les vins rouges de Saintonge, les vins blancs des Grandes Borderies de Cognac et les eaux-de-vie du Cognaçais circulent par voie d'eau vers l'arsenal. L'adjudication étant réalisée le 27 octobre, elle suppose une estimation des besoins en vins pour novembre et décembre 1703. Pour deux mois, les Vivres de la Marine recherchent 46 tonneaux de vin de Bordeaux, 300 quintaux de farine de fin minot de Baigneaux (Guyenne), 53 tonneaux de vin rouge, 15 barriques d'eau-de-vie et 112,5 tonneaux de vin blanc des Grandes Borderies de Cognac. Étendue à l'année, la fourniture des vins et eaux-de-vie d'arrière-pays de Saintonge-Angoumois peut être estimée à 675 tonneaux de vin blanc, 318 tonneaux de vin rouge et 90 barriques d'eau-de-vie. Les fournisseurs sont principalement des marchands de Rochefort. Gabillé, marchand-boulangier, s'approvisionne en farines de Guyenne et l'adjudication d'un contrat de fourniture constitue une opportunité intéressante tandis qu'elle révèle l'absence de candidats à la fourniture de produits céréaliers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Le marchand Denis est certainement un marchand en vins. Il peut fournir aussi bien des vins rouges que des vins blancs et des eaux-de-vie, indice d'une connaissance du marché des alcools de l'arrière-pays avec lequel il travaille. Deux modalités à préciser : soit il fait livrer dans des chais à Rochefort la marchandise à approvisionner, soit il négocie avec un marchand ou négociant de l'intérieur la livraison aux Vivres de Rochefort. En tout état de cause, il circule dans l'arrière-pays pour réaliser ses achats et se tient au fait de l'état du marché. Le seul marchand de l'arrière-pays est indiqué de Chérac : Antoine Garnier propose à la Marine des vins blanc à un prix moins avantageux (supérieur de 25%) que ceux du marchand De La Motte. Sa proposition de fourniture dénote des mobilités de marchands de l'intérieur auprès de l'intendance pour vendre à la Marine des vins. Enfin, la capacité à répondre aux besoins de la Marine apparaît satisfaisante : les fournitures sont adjudgées pour la livraison de plus des $\frac{3}{4}$ des besoins. Il manque moins de 10% des vins rouges de l'arrière-pays de Saintonge et moins de 13% des vins du Bordelais, certainement en raison de la date de l'adjudication qui suit de peu les vendanges de l'année en cours. Le rejet de la proposition de fourniture d'Antoine Garnier est compensé par le surplus de 13 tonneaux de vin rouge de Saintonge acheté à Denis et De La Motte. La fourniture en vins blancs de Grandes Borderies de Cognac est excédentaire. Les conditions de

l'adjudication de 1703 décrivent des fournitures de vins d'arrière-pays qui reposent surtout sur une mobilité vers l'intérieur de marchands rochefortais au fait du marché des eaux-de-vie et des vins rouges et blancs produits. Les candidats à la fourniture des vins sont peu nombreux en 1703. La prospection des vins et eaux-de-vie dépend surtout du monde marchand situé en aval. Il est étonnant de ne voir aucun marchand ou négociant de l'arrière-pays cognaçais ou du port-entrepôt de Charente, dont le trafic est axé sur l'exportation des vins d'arrière-pays en Europe. Le circuit des vins est-il fortement segmenté entre approvisionnements de la Marine et commerces de cabotage européen ? Ou bien ces marchands et négociants sont-ils masqués par les marchands rochefortais faisant les offres à l'intendance ?

2. Lire la construction de l'opportunité de fournir la Marine dans la correspondance de Bouniot Père & Fils (1731-1740)

C'est une correspondance éditée de 1244 lettres qui attend ses historiens. Le copie de lettres des négociants cognaçais Abraham et Pierre Bouniot, père et fils, entre 1731 et 1740³⁰², offre un éclairage sur une famille protestante de marchands d'origine pontoise qui a saisie l'opportunité de fournir des vins et des eaux-de-vie à la Marine de Rochefort parmi ses autres activités commerciales à la veille des années 1730. De 1732 à 1739³⁰³, 1 130 lettres sont expédiées par Bouniot à 146 destinataires. Avec 467 lettres pour Rochefort, soit 41% du volume épistolaire, ces lettres permettent de comprendre les modalités de l'organisation de la fourniture du point de vue des adjudicataires de l'arrière-pays cognaçais et la constitution du réseau de fourniture d'Abraham et Pierre pour répondre aux besoins de la Marine de Rochefort.

Tout d'abord, Abraham Bouniot est issu d'une famille de marchands couteliers de Pons en Saintonge. La famille construit une trajectoire professionnelle et familiale qui la lie aux villes fluviales de la Charente et au vignoble du Cognaçais avant les années 1730. Né en 1679 à Pons, Abraham épouse le 4 février 1704 Jeanne Agnès Rullier, fille d'un menuisier³⁰⁴. Quatre enfants naissent de leur union : Pierre-Jean-Abraham, le second, est baptisé le 14 octobre 1706 à l'église Saint-Léger de Cognac. Dès l'âge de 27 ans, il s'associe à son père. L'acte de baptême désigne encore le père comme maître coutelier³⁰⁵. Pourtant, Abraham réalise un commerce liant l'estuaire et les côtes de Saintonge et d'Aunis avec l'arrière-pays cognaçais en achetant dans

³⁰² BRAASTAD Alain (éd.), *Le copie de lettres (1731-1740) des sieurs Bouniot Père & Fils, négociants à Cognac*, AHSA, t. LXV, SAHSA, 2015.

³⁰³ Les lettres des années 1731 et 1740 ne couvrent qu'une partie de l'année.

³⁰⁴ ADCM, registre non coté, BMS, Pons, 1692-1727, 4 février 1704 f° 156r.

³⁰⁵ ADC, 3 E 108 / 11, BMS, Cognac, Saint-Léger, 14 octobre 1706, f° 27v.

les places portuaires de Rochefort, Tonny-Charente et La Rochelle des fers d'Espagne, d'Allemagne ou de Suède, du charbon de Newcastle, des douelles de merrain de Lorraine ou d'Allemagne, des planches de sapin, des bouteilles vides, des morues séchées, du beurre irlandais et du sucre en pains. Il débite ces marchandises en les vendant certes à Bordeaux mais aussi et surtout à Cognac, dans l'arrière-pays. Installé désormais à Cognac, les Bouniot conservent des liens avec Pons où vit un frère d'Abraham, Pierre, marchand, et avec Amsterdam où vit un cousin, Jean, certainement le fils de Pierre. En 1722, l'intérêt des Bouniot pour la production viticole prend forme lorsqu'Abraham, alors âgé de 43 ans, prend à ferme du marquis d'Ars, Jean-Louis de Brémond, les terres et le logis de la Garde à Salignac. En 1730, Pierre, âgé de 24 ans épouse la fille du marchand bourgeois et juge consulaire d'Angoulême Jean Sazerac, lui-même fils d'une famille de maîtres fondeurs de cloches de Saintes. En 1733, l'investissement dans la terre prend forme avec l'achat de la métairie de Chez Saulnier à Pérignac, vendue par Etienne de Saint-Orens, seigneur de Cressé pour 16 000 livres d'immobilier et 300 livres d'équipements de production viticole (un treuil, un pressoir et des vaisseaux vinaires). Le montant de l'achat s'il est le résultat de fonds provenant du père et du fils s'explique par un commerce rémunérateur, éventuellement par l'apport d'une partie de la dot de l'épouse Sazerac dans le capital du fils, ou des bénéfices des premières fournitures aux vivres de la Marine depuis 1725³⁰⁶. Père et fils, désormais propriétaires d'un vignoble et du matériel de vinification, font produire des vins et des eaux-de-vie sur leur propriété et les terres qu'ils ont à ferme du marquis, puis stockent les alcools, vinifiés ou distillés, issus de leurs vignobles de Salignac et Pérignac, dans les chais de La Garde. En 1732, Pierre Bouniot perd son épouse à la naissance de son fils Jean et entreprend dès 1735 une tournée pour établir de nouveaux correspondants dans le royaume. La famille Bouniot incarne un intérêt pour le vignoble dans un triple contexte : la diffusion de la pratique de la distillation des vins, l'implantation et la construction de réseaux marchands en Cognçais par des négociants d'origine étrangère comme les Martell³⁰⁷ qui font le « choix de Cognac »³⁰⁸ et les sollicitations du service des colonies de Rochefort associés à la maîtrise du temps des armements³⁰⁹. Produire

³⁰⁶ « depuis 14 ans que nous fournissons des vins aux vivres nous n'en avons pris qu'une seule fois à Angoulême », Lettre 1204b, Bouniot Fils à De Sainte-Hermine, 16 décembre 1739, BRAASTAD Alain (éd.), *op. cit.*, p. 351.

³⁰⁷ JACQUET Gwendoline, *Le réseau Jean Martell en Centre-Ouest, d'après sa correspondance privée (1721-1722), mémoire de master 1, Université de Poitiers, 2008 ; Id., Jean Martell et ses successeurs : Organisation d'un réseau de négoce et son évolution durant le XVIII^e siècle (1720-1778), à partir de la correspondance des Martell, mémoire de master 2, Université de Poitiers, 2015.*

³⁰⁸ CULLEN Louis M., *Le Choix de Cognac : l'établissement des négociants irlandais en eau-de-vie au XVIII^e siècle*, Paris, Le Croît Vif, 2006.

³⁰⁹ Sébastien Martin a réalisé un calendrier des opérations du service des colonies pour l'année 1740 met en évidence les actions générées par le service des colonies entre l'ordre donné par la Couronne des navires à armer et les départs échelonnés des bâtiments, MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 228-229.

du vin rouge et des eaux-de-vie pour la Marine constitue une opportunité de spécialiser son activité commerciale dans un contexte où l'essentiel de la production transite par l'entrepôt fluvial de Charente pour l'Europe du Nord. Comment lire dans la correspondance cette saisie de l'opportunité de fournir la Marine entre 1731 et 1740 ?

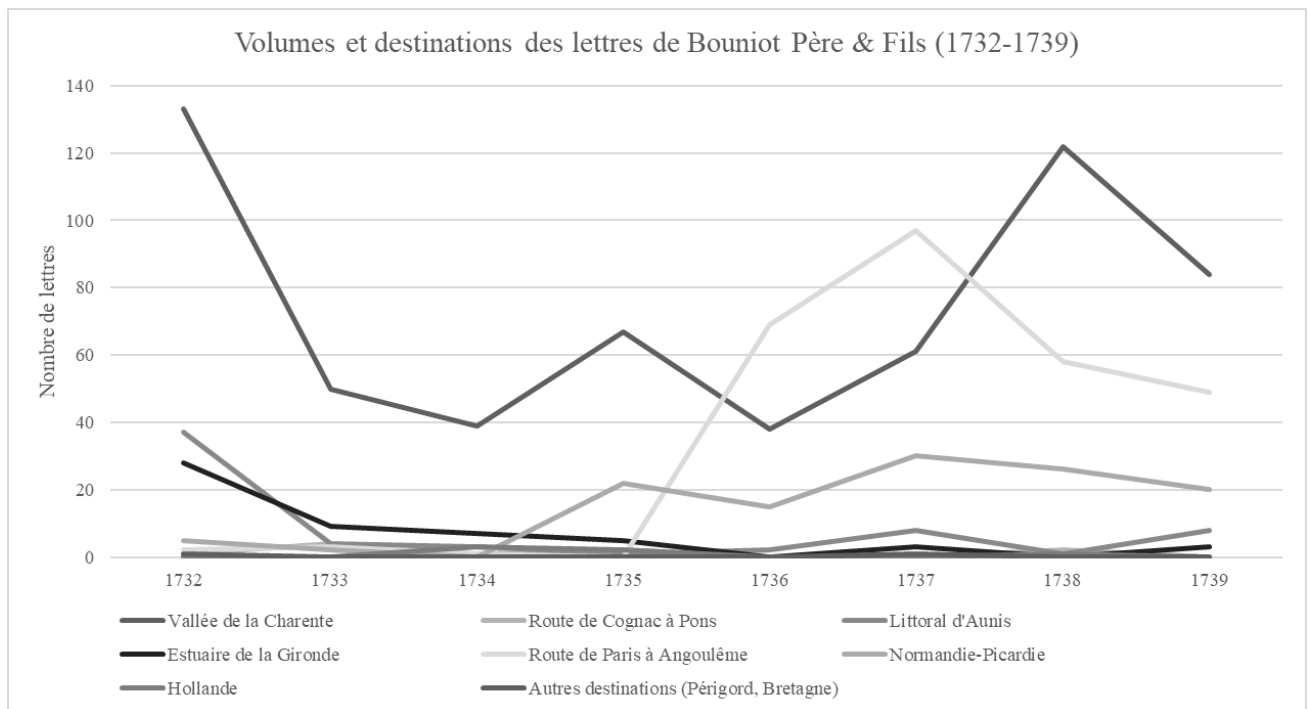


Figure 64: volumes et destination des lettres de Bouniot Père & Fils (1732-1739).

Le volume et les destinations régionales des lettres écrites par Abraham et Pierre entre 1732 et 1739 est un premier marqueur : 594 lettres sont adressées à des destinataires de la vallée de la Charente³¹⁰, dont 467 à des interlocuteurs de Rochefort, premier pôle de correspondance devant celui de Charente (107 lettres). Le volume de lettres adressées à Rochefort est 2 à 4 fois supérieur à celui des lettres adressées à Charente (92 pour 39 en 1732, 97 pour 24 en 1738, 67 pour 13 en 1739). Le second pôle de correspondance comprend, avec 279 lettres, les grandes villes marchandes situées sur la route de la voiture des eaux-de-vie, principalement Orléans (92 lettres), Châtellerauld (87 lettres) et Paris (77 lettres). Les villes des régions portuaires de Normandie-Picardie forment le troisième pôle d'envoi avec 54 lettres pour Yvetot, 40 lettres pour Le Havre et 23 lettres pour Rouen. Cette lecture évolutive du volume de lettres manifeste la volonté d'ancrer le commerce des vins et des eaux-de-vie en diversifiant les horizons : consolider le lien avec la Marine de Rochefort, établir des relations commerciales avec la région

³¹⁰ Saintes (8 lettres), Angoulême (7 lettres), Soubise (2 lettres), Saint-Jean-d'Angély, Cressé et Saintonge (3 lettres).

capitale et les grandes villes marchandes intermédiaires entre l'Angoumois et l'Île-de-France en exploitant le couloir routier, enfin prospector des marchés septentrionaux. Abraham Bouniot en informe ses correspondants comme le Rétois Daniaud à qui il écrit en avril 1735 : « Nous laissons le commerce du fer, charbon et autres et nous restreignons à celui du sapin, vin et eau[-de-vie] »³¹¹.

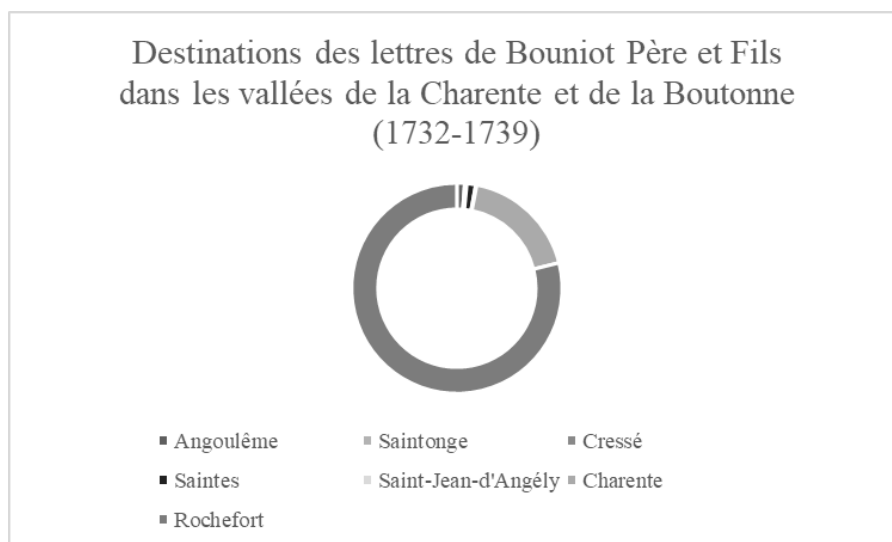


Figure 65: destinations des lettres de Bouniot Père et Fils dans les vallées de la Charente et de la Boutonne (1732-1739).

Au fil de la décennie 1730, les agents de l'administration de la Marine et les officiers des vaisseaux du Roi deviennent progressivement les principaux correspondants d'Abraham et Pierre. À partir de 1733, ils représentent plus de 57% des destinataires de Bouniot à Rochefort (83.6% en 1739). Qui sont ces destinataires ? Philippe-Laurent de Brémond est directeur général des vivres de la Marine au port de Rochefort. Il reçoit 237 lettres des Bouniot. Rothier et Valentin, commis employés au magasin des vivres de l'arsenal reçoivent 14 lettres. Le second devient directeur général des vivres en février 1740³¹². Ponctuellement, il échange avec le marchand Hèbre L'Aîné, associé à divers marchés de fourniture pour l'arsenal. Les officiers de vaisseaux en reçoivent 41. Parmi eux se trouvent le lieutenant de vaisseau Charles Bernon, les capitaines De L'Étendue, De Chaon, Desmontis, La Galissonnière, Taffanel de La Jonquière ou l'enseigne de vaisseau Le Conte-Duquesne. En mars 1732, Bouniot informe Le Conte-Duquesne sur une commande de « dix tonneaux de vin rouge bien logé et bien bon et 15 barriques d'eau-de-vie en 30 quarts qu'[il] livrer[ait] avec plaisir »³¹³. Une lettre d'août 1733

³¹¹ BRAASTAD Alain (éd.), *op. cit.*, Lettre 445a, Bouniot Père à Daniaud, 23 avril 1735, p. 139.

³¹² BRAASTAD Alain (éd.), *op. cit.*, lettre 1240b, Bouniot Fils à Valentin, 17 février 1740, p. 360.

³¹³ *Ibid.*, lettre 127b, Bouniot Fils à Le Conte-Duquesne, 22 mars 1732, p. 44.

relative à l'acquittement des créances de ce capitaine indique que les vins étaient destinés « pour la table et compte de monsieur Duquesne » sur le navire le *Profond* armé pour le port du Cap à Saint-Domingue³¹⁴. En septembre 1732, Charles Bernon reçoit notification de l'envoi de 9 pièces d'eau de vie pour son compte et 8 barriques de vin blanc des Borderies de Cognac pour le lieutenant de vaisseau Meschin³¹⁵. Bouniot informe en avril 1734 le capitaine De Chaon du chargement sur la gabarre de Florant de « 11 tonneaux de vin rouge très bon et un tonneau aussi de vin blanc des Moyennes Borderies de Cognac »³¹⁶ avec 40 boisseaux de blé d'Espagne pour son armement. Nicolas Desmontis, promu enseigne de vaisseau en 1732, prépare un voyage de long cours pour Cayenne et la Martinique en 1735 sur la Gironde. Il demande 13 tonneaux de vin rouge à 80 livres le tonneau, 2 pièces d'eau-de-vie, 4 barriques de blé d'Espagne et 12 pots de moutarde³¹⁷. L'échange de lettres avec le capitaine De La Jonquière est le plus dense avec 18 lettres écrites pour l'année 1738. Les Bouniot s'étaient déjà chargés d'une fourniture de 200 quarts d'eau-de-vie et 20 barriques de vin rouge pour ce capitaine qui armait le vaisseau le *Rubis* pour le Canada en 1733 sur la demande du marquis d'Ars qui les avait recommandés³¹⁸. Fin février 1738, Bouniot propose d'assurer le conditionnement en quarts d'eaux-de-vie à acheter promptement car la barrique a pris 5 livres d'augmentation (50 livres) et fait l'offre de fourniture du tonneau de vin rouge à 75 livres « bon, couvert, tiré au clair et logé en fûts neufs et bien rabattu comme vous le désirez rendus à Rochefort »³¹⁹. Fin mars, Bouniot procède à l'achat de 13 pièces d'eau-de-vie pour le capitaine, lui assurant un prix à 47 livres la barrique, en attendant ses ordres pour la suite des emplettes. Si La Jonquière est insistant dans la recherche d'un prix d'achat des eaux-de-vie au meilleur marché et dans le suivi de la qualité du conditionnement en quarts, c'est pour assurer la conservation des eaux-de-vie durant le voyage au long cours et une consommation d'un produit de qualité outre-atlantique, en Nouvelle-France. La densité des lettres écrites par le fils Bouniot procède de la nécessité d'assurer le capitaine d'une part de l'évolution du cours des eaux-de-vie sur le marché cognaçais et bordelais afin d'avoir la certitude de faire l'affaire la plus juste et d'autre part de suivre l'état d'avancement du conditionnement de celles-ci depuis l'approvisionnement des bois et des cercles jusqu'au chargement sur une gabare pour Rochefort à sa destination : le 26 avril 1738, 100 quarts d'eau-de-vie sont envoyés³²⁰. Durant le mois d'avril 1739, les Bouniot préparent une

³¹⁴ *Ibid.*, lettre 342b, Bouniot Fils à De Brémond, 22 août 1733, p. 101.

³¹⁵ *Ibid.*, lettre 245b, Bouniot Fils à Bernon, 2 septembre 1732, p. 74.

³¹⁶ *Ibid.*, lettre 383b, Bouniot Fils à De Chaon, 14 avril 1734, p. 118

³¹⁷ *Ibid.*, lettre 413b, Bouniot Fils à Desmontis, 1^{er} janvier 1735, p. 130.

³¹⁸ *Ibid.*, lettre 316b, Bouniot Fils à De Brémond d'Ars, 4 avril 1733, p. 92.

³¹⁹ *Ibid.*, lettre 884b, Bouniot Fils à De La Jonquière, 22 février 1738, p. 272-273.

³²⁰ *Ibid.*, lettre 958a, Bouniot Père à De La Jonquière, 26 avril 1738, p. 292.

commande pour La Galissonnière qui s'apprête à prendre la mer sur le Rubis pour Louisbourg : 29,75 tonneaux de vin rouge de Saintonge logés en fûts de Bordeaux, 3 tonneaux de vin rouge en fûts de pays et 94 quarts d'eau-de-vie. La commande en alcools ayant dû être transmise fin mars, le 4 avril, le vin « qui est de très bonne qualité et couvert » est acheté. Bouniot fils assure que l'eau-de-vie « sera de la meilleure qualité et de bonne preuve, toute eau-de-vie de Cognac »³²¹. L'annonce de la réalisation du « logement » des eaux-de-vie dans les quarts dans leur « atelier par des meilleurs ouvriers du pays »³²² vise à rassurer le client sur la crainte d'une perte de liqueur par manque d'application et donc sur le contrôle de la qualité par Bouniot Père & Fils. Le 22 avril, les envois débutent³²³, et le 20 mai, une autre commande du capitaine leur parvient pour 10 tonneaux de vin rouge³²⁴ livrés expressément.

Correspondance de Bonniot Père & Fils avec Rochefort	92	44	34	56	35	42	97	67
	44,4%	61,1%	63,0%	56,6%	28,2%	21,2%	46,2%	40,9%
Correspondants dans la Marine de Rochefort	1732	1733	1734	1735	1736	1737	1738	1739
chef d'escadre des armées navales du roi								1
capitaine des vaisseaux du roi			1	2			18	6
lieutenant des vaisseaux du roi	4	1	1	2		1	1	
enseigne des vaisseaux du roi	5							
directeur général des vivres de la Marine du port	19	28	20	36	27	23	42	42
employé au magasin des vivres de la Marine du port		2		2			4	6
officier de la Marine du port					1			1
Total Marine	28	31	22	42	28	24	65	56
Autres correspondants: marchands, négociants, courtiers, transitaires	64	13	12	14	7	18	32	11
Part Marine dans correspondance vers Rochefort	30,4%	70,5%	64,7%	75,0%	80,0%	57,1%	67,0%	83,6%
Part autres correspondants de Rochefort dans correspondance vers Rochefort	69,6%	29,5%	35,3%	25,0%	20,0%	42,9%	33,0%	16,4%
Part Marine dans correspondance vers toutes destinations	13,5%	43,1%	40,7%	42,4%	22,6%	12,1%	31,0%	34,1%

Tableau 51: profession des destinataires des lettres de Bouniot Père et Fils à Rochefort (1732-1739).

Les opérations d'approvisionnement, de l'achat des vins et des eaux-de-vie à la livraison au magasin des Vivres de l'arsenal de Rochefort justifient la croissance du volume de lettres écrites. Le rythme de la correspondance est quelque peu dicté par le directeur général des vivres et Pierre Bouniot justifie ainsi la rédaction de plusieurs de ses lettres : « Comme vous nous avez recommandé de vous donner avis tous les ordinaires de toutes les cargaisons de vin que nous ferions et comme quoi nous en ferons, nous avons l'honneur de vous dire que le nommé Blanchard dit Douteux est parti d'ici hier matin qui est chargé de 148 barriques de vin pour les Vivres »³²⁵. Les lettres commerciales des Bouniot traduisent les points et les lignes du réseau

³²¹ *Ibid.*, lettre 1087b, Bouniot Fils à La Galissonnière, 4 avril 1739, p. 323.

³²² *Ibidem.*

³²³ *Ibid.*, lettre 1096a, Bouniot Père à La Galissonnière, 22 avril 1739, p. 326.

³²⁴ *Ibid.*, lettre 1112a, Bouniot Père à La Galissonnière, 20 mai 1739, p. 329.

³²⁵ *Ibid.*, lettre 1215b, Bouniot Fils à Valentin, 23 décembre 1739, p. 354.

de fourniture des vins entre l'arrière-pays et le magasin des vivres. Elles renferment quatre catégories de renseignements : le rappel des commandes chiffrées en tonneaux de vin ou en pièces d'eau-de-vie, la progression des achats d'alcools en fonction des prix du marché, les envois en cours et à venir et, ponctuellement, la prospection pour d'autres fournitures de vivres ou matériaux. En novembre 1733, Brémond recherche un fournisseur de viande de cochon qui accepterait de fournir pour 15 livres le quintal³²⁶. Bouniot fait appel au marchand d'Angoulême Sazerac qui se renseigne en Périgord et ne trouve que le marchand Desnaud de Gaurat qui accepterait moyennant 18 livres rendus à Rochefort, offre rejetée par la Marine. En avril 1735, le directeur général des vivres recherche du bois de chauffage pour 28 livres le cent. Le marchand Sazerac réalise l'envoi début août³²⁷. En septembre 1735, Bouniot fait une offre de 200 quintaux de blé froment à 5 livres 10 sous le quintal mais il conseillait déjà au directeur des vivres de regarder vers le Poitou :

« Il y a apparence dans tout ce pays ici qu'il se manquera d'un quart qu'il n'y ait autant de froment comme ce qu'il y avait l'année dernière mais il y aura beaucoup plus de gros grains c'est ce que nous appelons baillarge, orge et blé d'Espagne et tout cela tiendra lieu et empêchera que le froment augmente. L'on dit que le Poitou est bon tant mieux c'est un grand bien pour ce pays ici »³²⁸.

En 1738, alors que le directeur général des vivres Brémond demande les modalités d'une fourniture de 1000 quintaux de farine en quarts sous un mois rendus à Rochefort, Abraham Bouniot lui indique que le délai est trop court et que seuls 150 peuvent être expédiés³²⁹.

Le volume des envois que renseigne la correspondance est un autre marqueur de la spécialisation dans l'activité de fourniture des vins de la Marine. En février 1733, Bouniot père informe les négociants Corregeolle et Duthil de Bordeaux de son absence à la foire de la cité en raison des « occupations dans [les] fournitures de vins et d'eaux-de-vie pour les magasins de Brest et Rochefort »³³⁰. En janvier 1740, Bouniot Fils informe Canel de Saint-Malo qu'il est chargé d'acheter 1 200 tonneaux pour Brest et Rochefort³³¹, alors que les fournitures de 1732

³²⁶ *Ibid.*, Lettre 350b, Bouniot Fils à De Brémond, 25 novembre 1733, p. 105 ; Lettre 351b, Bouniot Fils à De Brémond, 28 novembre 1733, p. 105-106 ; Lettre 352a, Bouniot Père à De Brémond, 2 décembre 1733, p. 106 ; Lettre 353b, Bouniot Fils à De Brémond, 5 décembre 1733, p. 106-107.

³²⁷ *Ibid.*, lettre 468a, Bouniot Père à De Brémond, 23 juillet 1735, p. 146.

³²⁸ *Ibid.*, lettre 470a, Bouniot Père à De Brémond, 30 juillet 1735, p. 146.

³²⁹ *Ibid.*, lettre 1048a, Bouniot Père à De Brémond, 10 décembre 1738, p. 314-315.

³³⁰ *Ibid.*, lettre 309a, Bouniot Père à Corregeolle, 28 février 1733, p. 91 ; *Ibid.*, lettre 310a, Bouniot Père à Duthil, 28 février 1733, p. 91.

³³¹ *Ibid.*, lettre 1227b, Bouniot Fils à Canel, 16 janvier 1740, p. 357.

et 1735 en prévoyaient 500 à 600³³². Fin janvier 1740, la fourniture attendue de Bouniot est augmentée : 100 barriques de vin supplémentaire pour Brest et la quantité de « deux mois de vin de Saintonge pour chaque armement [de vaisseaux] au lieu de 15 jours auxquels vous étiez fixé et que c'est à nous à nous arranger sur cet avis »³³³. La société Bouniot Père et Fils semble capable à la fin des années 1730 de faire face aux fluctuations des demandes de la Marine tout en répondant à des besoins qui ont été multipliés par deux en moins d'une décennie. L'arsenal breton stimule la demande. Pourtant les années 1730 ne sont pas des années de grands armements. À partir de l'exploitation des mentions d'envois dans les lettres des années 1733, 1734, 1738 et 1739, considérant que pour le fret, 1 tonneau (unité de facturation) équivaut à 6 barriques, Abraham et Pierre Bouniot envoient à l'arsenal 1754 tonneaux de vin rouge de Saintonge ce qui représente le chargement de 10 524 barriques chargées, représentant 284 148 veltes ou 2 153 842 litres de vins rouges. Concernant les eaux-de-vie de Cognac, 477 pièces sont expédiées durant ces 4 années soit un volume de 40 545 veltes ou 307 653 litres. En termes de flux entre l'arrière-pays cognaçais et l'arsenal, 94 gabares sont affrétées par Bouniot Père et Fils durant ces 4 années³³⁴. À l'exception de l'année 1738, le volume des vins expédiés augmente : + 30% entre 1734 et 1735 + 10% entre 1735 et 1739). Le nombre de gabares mobilisées pour les envois d'alcools augmente parallèlement au fil des années 1730 : 15 en 1734 et 31 en 1739 avec en moyenne 163 barriques par bâtiment en 1734 et 111 barriques en 1739. La mobilisation d'un nombre de gabares plus important vise à répondre à des besoins croissants pour les arsenaux de Rochefort et Brest certes mais aussi à pallier la récurrence des basses eaux de la Charente par la division des chargements sur différents bâtiments marchands d'un même tonnage ou de tonnage inférieur.

Le volume croissant de la correspondance de Bouniot Père et Fils doit par conséquent être envisagé selon deux niveaux de lecture : l'application à réaliser l'adjudication obtenue durant l'année et la perspective sous-jacente de pouvoir la prolonger l'année suivante. Les marchés d'adjudication des vins et eaux-de-vie sont généralement conclus dans le dernier tiers de l'année. Ils suivent le temps des vendanges et l'expertise s'ensuivant sur la qualité des vins que réalisent le père et le fils dans leurs vignobles mais également dans ceux de la région. Fin septembre 1733, Pierre Bouniot notifie à De Brémond le prix des eaux-de-vie de Cognac sur le marché du Canton (62 livres la barrique de 27 veltes) de la ville. Le courrier fournit l'occasion

³³² *Ibid.*, lettre 50a, Bouniot Père à Daniaud Des Groix, 14 novembre 1731, p. 25 ; *Ibid.*, lettre 408b, Bouniot Fils à De Brémond, 23 octobre 1734, p. 128.

³³³ *Ibid.*, lettre 1230b, Bouniot Fils à Valentin, 30 janvier 1740, p. 358.

³³⁴ Calcul réalisé à partir de l'addition du nombre de gabares chargées et envoyées à Rochefort durant les années 1734, 1735, 1738 et 1739.

de formuler un avis sur l'imminente récolte et d'annoncer sa venue pour renouveler la police de la fourniture des vins pour l'année 1734 alors qu'elle manifeste une période d'attente, de jointure entre la fin d'un premier marché et son renouvellement, qui peut être synonyme d'une fourniture ponctuelle :

« Plusieurs disent que depuis le mois d'août dernier, il y a fait des contretemps qui n'ont pas été favorable pour les vignes. Il en manque plus de raisins noirs dans les vignes que de blancs. Je m'en vais commencer à vendanger mes vignes lundi prochain, j'en aurai pour six jours et puis pour autres six jours à faire vendanger celles qui sont dans la seigneurie de La Garde dont j'en suis fermier et après je ferai un tour du côté du pays haut pour voir à peu près la quantité et la qualité et la couleur des vins rouge et ensuite j'aurai l'honneur d'aller à Rochefort vous voir et renouveler si vous le voulez bien la police pour la fourniture des vins rouge en cours. Si en attendant il y a quelque chose pour votre service, je vous prie s'il vous plaît de disposer entièrement de tout ce qui dépend de celui qui est d'un très profond respect Monsieur »³³⁵.

En octobre 1734, la tournée d'expertise des vins dans le « pays haut », c'est-à-dire le vignoble en amont de Cognac, dure 4 jours. Pour père et le fils, elle est source d'optimisme : le vin est plus couvert, d'une meilleure couleur et la quantité récoltée est plus abondante d'un quart pour les vins rouge et d'un tiers pour les vins blancs par rapport à la récolte 1733³³⁶. Dans ce contexte, Bouniot propose de fournir 600 tonneaux à 75 livres l'unité et précise que « s'il en faut davantage nous ferons un nouveau marché »³³⁷. La lettre d'octobre 1734 est d'autant plus intéressante qu'elle traduit dans un contexte d'abondantes récoltes l'application d'arguments pour convaincre la Marine d'opter pour une hausse du volume à fournir. Pierre Bouniot multiplie les hypothèses pouvant menacer l'approvisionnement par une hausse du prix des alcools pour préparer la projection possible d'une fourniture abondante à réaliser en peu de temps et ainsi inviter la Marine à se prononcer vite en leur faveur : la demande rochelaise ou bretonne peut porter le prix de la barrique à 80 livres l'unité, une gelée en avril ou mai de l'année suivante conduirait à payer cette même barrique jusqu'à 100 livres. Les basses eaux de la Charente augmentent le coût du transport de 3 à 10 livres la barrique, donc en achetant à un prix très bon marché proposé par le candidat à l'adjudication, la Marine atténue relativement la dépense d'approvisionnement en n'appliquant un surcoût qui serait lié moins au produit qu'à son acheminement. Fournissant la Marine depuis 1725, les Bouniot ont conscience d'être

³³⁵ *Ibid.*, lettre 346b, Bouniot Fils à De Brémond, 26 septembre 1733, p. 103.

³³⁶ *Ibid.*, lettre 408b, Bouniot Fils à De Brémond, 23 octobre 1734, p. 128.

³³⁷ *Ibidem.*

indispensable : « Nous souhaitons fort que nos offres vous conviennent et ne croyons pas que d'autres les fassent au-dessous de nous, nous vous prions s'il vous plaît nous le faire savoir si par envie il y a quelqu'un qui diminue et aussi ne point dire à personne le prix que nous le quittons »³³⁸. En octobre 1738, les deux négociants annoncent qu'après leur tournée « où se ramassent les bons vins rouges »³³⁹, la production des vins devrait être inférieure d'un tiers à celle de 1738, ce qui devrait occasionner une hausse du prix de la barrique. Ils demandent que leur soit accordée la préférence dans l'adjudication des fournitures de 1739, assurent le directeur des vivres de leur capacité à livrer des alcools en attendant le prochain marché. Comme le marché de 1738 semble rempli et qu'ils attendent des ordres, ils sollicitent De Brémond de les mettre en relation avec des capitaines de vaisseaux rochefortais pour leurs besoins en eaux-de-vie.

Envoi Bouniot 1734-1739	Vins rouges de Saintonge				Eaux-de-vie		
	Année	Tonneaux facturés	Barriques frêtées	Contenance (en veltes)	Contenance (en litres)	Pièces frêtées	Contenance (en veltes)
-	1 tonneau = 4 barriques facturées	1 tonneau = 6 barriques affrêtées	1 barrique de 27 veltes = 204.66 l.	1 velte de Cognac = 7.58 l.	-	1 pièce = 80 à 90 veltes (base 85)	1 velte de Cognac = 7.58 l.
1734	408	2448	66 096	501 008	10	850	6 443
1735	534	3204	86 508	655 731	90	7650	57 987
1738	236	1416	38 232	289 799	300	25 500	18 950
1739	576	3456	93 312	707 305	77.5	6 587,5	49 933.25
Total	1754	10524	284 148	2 153 842	477.5	40 587,5	307 653.25

Tableau 52: volume des envois de vins et d'eaux-de-vie par Bouniot Père & Fils (1734-1739) d'après le copie de lettres.

Outre les stratégies argumentatives assises sur l'expertise du vignoble et du marché des eaux-de-vie pour assurer la réputation et la confiance des négociants, l'application à réaliser la fourniture repose sur le respect des procédures de circulations des alcools de Saintonge vers l'arsenal. La qualité de l'information sur la circulation des alcools transparaît dans les lettres de Bouniot et témoigne de l'application des procédures réglementaires. Elle apparaît comme source de crédit auprès de la Marine. L'essentiel des lettres a donc pour objet la demande d'envois de passeports pour l'expédition gratis des barriques et pièces d'eau-de-vie ou la

³³⁸ *Ibidem*.

³³⁹ *Ibid.*, lettre 1035b, Bouniot Fils à De Brémond, 25 octobre 1738, p. 310.

sollicitation de lettres de change pour la perception des avances ou l'acquittement des sommes restantes dues par les Vivres. La correspondance insère la société Bouniot Père & Fils dans un réseau formalitaire et financier qui lie Cognac, Rochefort et Paris. Pour l'année 1734, Abraham et Pierre demandent ainsi au directeur général des vivres De Brémond 11 passeports pour la voiture de 420 tonneaux et un congé gratis pour des vins venant de Sireuil en Angoumois en amont du bureau de la Traite de Charente de Châteauneuf. Ils n'hésitent pas réitérer leurs demandes de passeports en l'absence de réponse sous huitaine. En 1739, des passeports sont remis à Bouniot pour 740 tonneaux de vin rouge. Les passeports et congés remis aux gabariers permettent de franchir les péages et les bureaux de perception de la traite de Charente sans acquitter le droit lié au passage ou à la nature de la cargaison. Ils manifestent une circulation de cargaisons au nom de la Couronne. Relativement à l'aspect financier, les lettres de change pour la fourniture des vins et eaux-de-vie sont émises en deux temps, après le marché d'adjudication, pour la réalisation des achats, et à la fin de l'approvisionnement, en cas de grandes avances de l'adjudicataire. Les traites se présentent sous la forme de lettres de change de 2 000 à 8 000 livres à tirer sur le trésorier général des vivres de la Marine à Paris : De Rozeville. En novembre 1738, dans le contexte de hausse du prix des vins rouges (100 à 102 livres le tonneau ou 6 barriques frétées), Abraham et Pierre reçoivent 10 traites pour 14 000 livres d'avances pour honorer un marché de fourniture signé le mois même pour 130 tonneaux ou 780 barriques frétées. Elles sont livrées sous 4 mois (février 1739). À cette correspondance de procédures, complétées par les lettres notifiant réception de ces pièces de formalités et de trésorerie, s'ajoute un volume important de lettres renseignant sur l'état des expéditions réalisées, en cours ou projetées. Le contrat de fourniture de novembre 1731 pour 1732 induit le respect d'un délai de livraison des alcools de 3 semaines après la demande des Vivres³⁴⁰. Les deux négociants cognaçais estiment le plus souvent la durée de l'acheminement entre Cognac et Rochefort à 2 ou 3 jours dans des conditions normales de navigation. La lettre de Pierre Bouniot au directeur général des vivres de Rochefort De Brémond du 19 novembre 1739 fournit un bon exemple de ces lettres de suivi, soucieuses de décrire un investissement continu des négociants et un mouvement continu des vins et eaux-de-vie vers l'arsenal :

« Nous avons l'honneur de vous donner avis qu'hier est parti d'ici [Cognac] le nommé Garnier de cette ville chargé de 118 barriques de vin pour les Vivres à votre adresse. Il arrivera vendredi. Aujourd'hui, Monsieur, nous allons expédier Morille aussi maître de gabare de Cognac. Il aura environ 134 barriques de vin pour même

³⁴⁰ *Ibid.*, lettre 51b, Bouniot Fils à De Brémond, 17 novembre 1731, p. 25.

destination. Ce dernier arrivera à Rochefort samedi prochain. Nous sommes actuellement à même d'en faire charger 50 tonneaux au port de Juat [Saint-Simon] et nous tiendrons à nos engagements en toutes façons. C'est ce que nous pouvons vous assurer et que nous avons l'honneur d'être d'un profond respect »³⁴¹

Cette première approche quantitative de la correspondance de Bouniot Père et Fils décrit la captation de l'opportunité de fournir la Marine en vins et en eaux-de-vie et les modalités de la fourniture des alcools destinés au service du port et aux équipages. Surtout, elle décrit la spécialisation commerciale du père et du fils sur les vins et les eaux-de-vie. Elle manifeste également la construction d'une image négociante, fondée sur le sens de l'expertise et la célérité de l'approvisionnement entre les débuts de l'administration Maurepas et la veille de la guerre de Succession d'Autriche. Abraham et Pierre Bouniot ont construit en une quinzaine d'années un réseau de fourniture de la Marine à l'échelle de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois capable de répondre à une demande fixe et complémentaire des Vivres de la Marine des arsenaux du Ponant.

3. Entre opportunité, potentiel et contraintes : le réseau segmenté de la fourniture des vins et des eaux-de-vie de Bouniot Père & Fils dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (années 1730).

À partir des lettres de Bouniot Père et Fils pour les années 1734, 1735, 1738 et 1739, il est possible de réaliser une cartographie schématique du réseau d'approvisionnements et de fournitures en vins rouges et blancs de Saintonge et en eaux-de-vie de Cognac (*cf.* figure 21). L'intérêt de cette correspondance réside dans la possibilité d'approcher un réseau construit, éprouvé et modifié à partir de l'identification d'atouts et d'inconvénients procédant des satisfactions et déceptions exprimées par Abraham et Pierre dans leur correspondance.

L'approvisionnement en vins et en eaux-de-vie de Bouniot Père et Fils repose sur trois sources : les vignobles Bouniot, affermés (Salignac) ou en propriété (Pérignac), le marché des vins et eaux-de-vie, principalement celui du Canton à Cognac, l'achat auprès d'autres propriétaires dont les vignobles sont visités par Abraham et Pierre. Le cœur des fournisseurs et propriétaires de vignobles de Bouniot se trouve à « Jarnac ou à 7 ou 8 paroisses autour »³⁴². L'enquête de l'intendance de 1774 indique des surfaces en vignes parmi les plus importantes

³⁴¹ *Ibid.*, lettre 1196b, Bouniot Fils à De Brémond, 19 novembre 1739, p. 349.

³⁴² *Ibid.*, lettre 381b, Bouniot Fils à De Brémond, 20 mars 1734, p. 117-118.

du Cognçais à Jarnac (500 journaux) et dans les paroisses environnantes³⁴³ : Sigogne (1 200 journaux), Chassors (800 journaux), Foussignac (600 journaux), Fleurac (250 journaux) ou Réparsac (248 journaux) peuvent illustrer le voisinage jarnacais où les Bouniot achètent les vins. Les lettres ne donnent de visibilité des fournisseurs qu'aux plus grands à l'exception de Monsieur Vacheron de Louzac en Cognçais auquel Abraham Bouniot confirme l'achat de 4 pièces d'eau-de-vie³⁴⁴ en 1733. Ces grands fournisseurs sont aussi bien des collaborateurs que des concurrents. En 1731, une prévision d'achat de 80 barriques échoue parce que le comte de Jarnac, en désaccord avec le prix d'achat de la barrique proposé, préfère négocier directement avec Rochefort, estimant que la part du prix qui lui reviendrait en le vendant à Bouniot serait trop modeste et que leur profit serait peut-être trop grand. Les vins expertisés et choisis par les négociants leurs sont refusés par le comte qui les envoie directement à l'arsenal³⁴⁵. En décembre 1735, après expertise des vins du comte, Bouniot Père et Fils lui achètent 20 tonneaux (soit 120 barriques frêtées) sur les 36 estimés bons pour les Vivres de la Marine :

« Nous avons l'honneur de vous dire que nous fûmes dimanche dernier chez Monsieur le Comte de Jarnac, nous avons goûté quelques barriques de son vin. Il en a 36 tonneaux. Il n'en a voulu vendre que 20 que nous avons fait marché avec lui à 65 livres le tonneau. Il a bien compris que nous n'aurons point de profit avec lui au contraire. Nous irons tout le goûter et prendrons le meilleur quand vous en ordonnerez la première fois. »³⁴⁶.

Le 26 janvier suivant, le comte demande que les vins vendus soient retirés de ses caves³⁴⁷. Cette aire d'approvisionnements réguliers en vins et eaux-de-vie à fournir à la Marine est complétée ponctuellement par la sollicitation d'autres vignobles périphériques au Jarnacais pour deux raisons étroitement liées : le prix du marché et la disponibilité en vins à vendre, elle-même dépendante de l'état de la récolte passée. En novembre 1732, Abraham Bouniot ne recommande pas à White de La Rochelle les eaux-de-vie des bouilleurs d'Angoumois à moins que ses besoins ne le contraignent d'en acheter en raison du prix des droits des aides d'une part et de la différence de qualité avec les eaux-de-vie de Champagne saintongeaise : « L'eau-de-vie de pays [l'Angoumois] n'est point si bonne que celle de nos Champagne, elle diffère par conséquent du prix »³⁴⁸. Relativement aux vins destinés à la

³⁴³ Voir Chapitre 2, I, 3, b.

³⁴⁴ BRAASTAD Alain (éd.), *op. cit.*, lettre 332b, Bouniot Père à Vacheron, 9 février 1732, p. 97.

³⁴⁵ *Ibid.*, lettre 105b, Bouniot Fils à De Brémond, 9 février 1732, p. 39.

³⁴⁶ *Ibid.*, lettre 509b, Bouniot Fils à De Brémond, 31 décembre 1735, p. 159.

³⁴⁷ *Ibid.*, lettre 514b, Bouniot Fils à De Brémond, 21 janvier 1736, p. 161.

³⁴⁸ *Ibid.*, lettre 277b, Bouniot Père à White, 26 novembre 1732, p. 83.

Marine, en novembre 1733, Abraham Bouniot se rend auprès du marquis de Charras à Neuvicq qui l'a invité à venir expertiser les vins de son vignoble tandis qu'il passait à Cognac. Dans un contexte de forte hausse du prix du tonneau (jusqu'à 120 livres), le vignoble du marquis situé à Neuvicq, au nord de Jarnac, associe, malgré un prix élevé, qualité et quantité :

« Mon fils est actuellement à faire charger et moi je suis arrivé hier au soir de Neuvicq goûter 40 tonneaux de vin de Monsieur le marquis de Charras qui avait passé ici il y a quatre jours et m'avait dit que si le vin me convenait qu'il me le donnerait à 110 l. le tonneau. Le vin est très délicat, logé en vieille futaille mais bonne, si bien que j'ai quitté une lettre à son homme d'affaire qui lui fera tenir incessamment à Charras qui est à 12 lieues de cet endroit et lui marque que j'accepte son vin à 110 livres. Ainsi il me l'a laissé en passant à Cognac, je compte qu'il est à nous. Voilà le plus beau cellier de toute la province en vins rouges mais nous y prendrons de manière secrètement qui feront les 400 tonneaux que vous demandez et à bon compte c'est-à-dire qu'il ne passera depuis 110 jusqu'à 115 livres à moins qu'il ne vienne quelques demandes d'ailleurs. Nous n'irons jamais à 115, nous avons à cœur les intérêts de messieurs les munitionnaires et les votre monsieur ».

L'achat de 40 tonneaux parmi les 400 commandés par la Marine est une opportunité double : écouler des vins et construire une réputation de qualité de produit pour le marquis en s'appuyant sur des adjudicataires éprouvés, compléter un approvisionnement pour des adjudicataires qui étendent leur aire de préemption. Cet exemple illustre les canaux de la formation des offres de vente et d'achats d'eaux-de-vie et l'extension vers le nord d'une aire d'achats circonscrite au pays jarnacais. Un cas de conflit d'usage nuance cette extension et met en relief les obstacles qui critèrisent l'aire de chalandise des Bouniot. En janvier 1734, Pierre Bouniot informe le directeur général des vivres De Brémond des difficultés qu'il rencontre dans l'acheminement de vins qui viennent d'Angoumois. Ne pouvant s'approvisionner en vins et eaux-de-vie du côté de Jarnac en ce début d'année parce qu'ils sont plus chers qu'à l'accoutumé (115 à 120 livres le tonneau contre 70 à 80 livres en 1731) et parce que la quantité commandée par la Marine est plus importante que pour 1733, Bouniot Père et Fils ont réalisé une tournée et acheté des vins en amont de Châteauneuf, « sachant que cette année, il y avait d'excellents vins du côté de Sireuil, vers La Mothe Charente et de plusieurs autres bons crus aux environs, nous avons pris le parti en dernier lieu d'y aller faire grande partie de nos emplettes »³⁴⁹. Ce n'était pas une nouveauté, en 1731, Bouniot Père et Fils achète « le vin de monsieur le vice-sénéchal d'Angoulême qui a son bien à une lieue de Châteauneuf ». Or ces vins étant d'Angoumois, ils

³⁴⁹ *Ibid.*, lettre 365b, Bouniot Fils à De Brémond, 30 janvier 1734, p. 111.

sont soumis au paiement des droits d'entrée en Saintonge au bureau des aides de Châteauneuf. Le directeur du bureau de perception, Rodeau, refuse de délivrer des congés gratuits malgré les passeports délivrés par les Vivres justifiant la destination et les prescriptions de l'Ordonnance de 1689. Et les gabarriers passant les ponts de Châteauneuf sont arrêtés par le directeur et contraint de payer les droits. Pierre Bouniot demande donc à De Brémond d'agir pour l'exemption de ce droit d'entrée en Saintonge au titre de l'approvisionnement de la Marine. En 1731 pourtant, les vins du vice-sénéchal sont passés sans payer de droit ! En février 1734, la société reçoit la requête adressée à l'intendant de La Rochelle Bignon de Blanzay par le directeur général des vivres et la décharge autorisant l'exemption de la perception des droits des aides sur les cargaisons d'alcools destinées à la Marine : « Nous croyons bien qu'après qu'il l'aura vu qu'il ne nous inquiètera pas en faisant descendre des vins et en passant à Châteauneuf sans payer les droits qu'il prétendait leur être dus tout autant qu'ils le seront pour le compte du munitionnaire »³⁵⁰. Or en mars suivant, Rodeau saisit les vins destinés à la Marine provenant des vignobles du secteur de Sireuil. Cet événement conditionne la place des vignobles situés en amont de Châteauneuf dans la géographie de l'approvisionnement de Bouniot Père & Fils. En effet, l'année suivante, répondant à la sollicitation de la dame de Sainte-Hermine d'aller goûter les vins d'Arnaud de Ronsenac à Champniers au nord d'Angoulême, Pierre Bouniot informe De Brémond que l'achat de ses vins ne se ferait qu'à la condition d'une commande supplémentaire à la fourniture contractualisée et satisfaite : « Je lui [Madame de Sainte-Hermine] fis connaître la difficulté qu'il y avait à faire passer ces vins à Messieurs les commissaires, cependant je lui dis que j'irai le goûter et sitôt que je fus arrivé ici quelques jours après vous nous fîtes l'honneur de nous écrire et nous ordonner de nous arrêter à 600 tonneaux au lieu de 700 que notre police portait. Nous vous assurons avec vérité que nous en avons 625 tonneaux d'achetés y compris celui que vous avez reçu. C'est ce que j'ai aussi l'honneur d'écrire à Madame de Sainte-Hermine aujourd'hui que au moins qu'il ne nous vienne de nouvel ordre de vous nous ne pouvons point aller goûter celui de Monsieur le président »³⁵¹. La correspondance de Bouniot donne donc un aperçu des vignobles de préemption sélectionnés par les deux négociants cognaçais et des facteurs qui entrent en jeu dans leur choix : la qualité du vin et les externalités facilitant ou préjudiciant l'efficacité de l'approvisionnement, comme l'éloignement, la barrière fiscale ou la concurrence. Elle décrit également la construction des relations de contractualisation de l'achat des vins et des eaux-de-vie.

³⁵⁰ *Ibid.*, lettre 367b, Bouniot Fils à De Brémond, 6 février 1734, p. 113.

³⁵¹ *Ibid.*, lettre 417b, Bouniot Fils à De Brémond, 15 janvier 1735, p. 131.

Aux zones de préemptions répondent les points de stockage et d'expédition des alcools vers le magasin aux vivres où la qualité des produits est éprouvée par les commis. Les Bouniot s'appuient sur plusieurs entrepôts et ports fluviaux où se trouvent des chais ou magasins dont ils sont propriétaires, fermiers ou bien autorisés à stocker : sur le fleuve de l'amont vers l'aval, les lettres évoquent Juac³⁵² et Saint-Simon³⁵³, Saintonge-Bassac³⁵⁴ ou Vinade³⁵⁵, Jarnac³⁵⁶, le Lys³⁵⁷, Brives³⁵⁸ et Port Chauvaud³⁵⁹ (Dompierre). Mentions sont faites d'un chai à Foussignac en Jarnacais et d'un autre à Salignac, sur la propriété affermée au marquis. L'importation de douelles et de cercles de fer par Salomon de Rochefort pour la fabrication des barriques indique deux très petits ports en lien étroit avec les chais des négociants à La Garde et Cressé : la Pesade et Jarnouzeau³⁶⁰ dans l'aval immédiat de Cognac. Les étapes portuaires de Saintonge, Brives et Port-Chauvaud sont surtout associées à des points de rupture de charge et de jonction entre acheminement fluvial et chargements sur les voitures des rouliers pour expédier vins et eaux-de-vie vers le nord sur la route de Châtelleraut, Orléans et Paris. Ce chapelet fluvial de lieux de stockage et de chargement confirme la zone préemption jarnacaise dans l'approvisionnement en vins et eaux-de-vie des fournisseurs Bouniot. La recherche d'une optimisation du stockage par Bouniot Père et Fils tend à privilégier le port de Jarnac comme principal lieu d'entrepôt des vins et eaux-de-vie. Les négociants cognaçais cherchent à rationaliser le transport des alcools pour les Vivres. Les basses eaux fréquentes de la rivière de Charente ralentissent l'acheminement des vins vers Rochefort et induisent un surcoût de la voiture fluviale par la division des chargements sur plusieurs gabares. Abraham et Pierre Bouniot demandent l'autorisation d'établir un magasin sur le port Gros Jean à Jarnac pour y faire voiturier les vins et eaux-de-vie et constituer un pôle de stockage principal d'où charger les alcools directement pour l'arsenal de Rochefort. La lettre du 17 novembre 1731 d'Abraham Bouniot à De Brémond est limpide sur le sujet :

« Monsieur, nous vous prions très humblement d'avoir la bonté pour nous de vous donner la peine d'écrire à Messieurs de la Compagnie et leur faire connaître que comme nous sommes engagés avec vous Monsieur pour fournir tous les vins de Saintonge qu'on pourra avoir besoin pour le sports de Brest et Rochefort pendant toute

³⁵² *Ibid.*, lettre 587b, Bouniot Père à De Brémond, 10 novembre 1736, p. 181.

³⁵³ *Ibid.*, lettre 591a, Bouniot Fils à De Brémond, 14 novembre 1736, p. 183.

³⁵⁴ *Ibid.*, lettre 697b, Bouniot Père à Irvoix, 3 avril 1737, p. 216.

³⁵⁵ *Ibid.*, lettre 694a, Bouniot Fils à Delahaye, 30 mars 1737, p. 216.

³⁵⁶ *Ibid.*, lettre 51b, Bouniot Père à De Brémond, 17 novembre 1731, p. 25.

³⁵⁷ *Ibid.*, lettre 53b, Bouniot Père à Lériget de Rougère, 17 novembre 1731, p. 26.

³⁵⁸ *Ibid.*, lettre 265b, Bouniot Père à Régnier, 11 octobre 1732.

³⁵⁹ *Ibid.*, lettre 562b, Bouniot Père à Delahaye, 20 octobre 1736, p. 174.

³⁶⁰ *Ibid.*, lettre 857a, Bouniot Fils à Salomon, 29 janvier 1738, p. 266.

l'année prochaine 1732 et que nous sommes aussi engagés de vous le rendre à Rochefort après trois semaines que vous l'aurez demandé et comme souvent il peut arriver que les chemins seront impraticables par l'eau et peut-être des glaces et qu'il serait impossible de pouvoir voiturier et aussi peut-être dans le temps qu'on en aurait le plus besoin à Rochefort et à Brest cela ne manquerait pas de déranger et nous empêcher de tenir à tous nos engagements malgré toutes les peines et soins que nous pourrions prendre et demanderez s'il vous plaît qu'on nous envoie une permission d'avoir un magasin dans la ville de Jarnac sur le port pour y faire voiturier en la belle saison tout le vin que nous jugerons à propos en payant les droits du premier enlèvement comme l'on a coutume de faire et puis quand l'on nous demanderait, nous irions au bureau prendre un permis et nous nous soumettrons de rapporter un certificat de vous monsieur et monsieur le commissaire et garde magasin comme quoi les dits vins auront été déchargés dans les magasins de Rochefort. L'on ne devrait faire aucune difficulté puisque juste et ainsi nous aurions toujours dans ce magasin de bons vins toujours prêts à charger et par conséquent il n'y aurait point de retardement en aucune saison ».

Par cet établissement, Bouniot Père et Fils seraient à même de satisfaire dans le temps et dans l'espace les commandes fixes et complémentaires de la Marine. La suite de la correspondance n'évoque pas explicitement ce projet de magasin mais plusieurs éléments indique sa réalisation, notamment à travers les lettres adressées au négociant de Châtelleraut Delahaye pour lui indiquer de négocier la voiture des rouliers qu'il envoie pour ses livraisons à la destination de Jarnac. Si, en 1735, le comte de Jarnac demande que le vin rouge acheté par les négociants Bouniot soit retiré de ces caves, l'année suivante, des eaux-de-vie pour Delahaye sont entreposées à Jarnac en attendant les voitures des rouliers pour les prendre en charge. De même, en 1737, un commissionnaire de Bouniot délivre les barriques et pièces d'eau-de-vie aux voituriers, tandis que Bouniot Fils informe De Brémond le 1^{er} mai que lui et son père sont arrivés « hier au soir des livraisons sur Jarnac »³⁶¹. En janvier 1738, Delahaye de Châtelleraut doit de nouveau envoyer des rouliers à Jarnac auprès du tonnelier Tricoire et du « maître de chai Charles Faure dudit lieu lequel est chargé de nos ordres ». La gestion des stocks est confiée à un personnel en charge du magasin.

L'obsession du temps et de l'efficacité de l'environnement d'approvisionnement est constante dans les lettres de Bouniot Père et Fils et construit l'image de magasins des vivres de la Marine en attente continuelle de livraisons pour les arsenaux charentais et bretons. La question du temps est un indicateur de la tension qui innerve constamment le réseau de la

³⁶¹ *Ibid.*, lettre 715a, Bouniot Fils à De Brémond, 1 mai 1737, p. 224.

fourniture des vins de Bouniot Père et Fils parce qu'il est situé entre un horizon d'attente portuaire sur la côte atlantique, celui de vaisseaux en cours d'armement ou de magasins en attente d'approvisionnement, et la maille des navettes des gabares entre l'estuaire et l'arrière-pays dont il faut capter les itinéraires. S'ils sont maîtres des achats et de l'approvisionnement, le contrôle de la voiture fluviale leur échappe totalement et induit de longues justifications devant le directeur général des vivres de la Marine de Rochefort. La fourniture des vins de l'année 1734 livre un bon exemple de la tension induite par le temps de l'approvisionnement :

« Vous nous marquez qu'il faut dépêcher de faire des 400 tonneaux [2 400 barriques] et vous le faire parvenir incessamment et que vous avez journellement une barque qui attend sa cargaison pour partir pour Brest. À cela Monsieur nous pouvons bien vous assurer que nous ne perdons pas un petit moment et qu'il ne sera pas de notre faute si n'arrive pas sitôt comme nous le souhaiterions. Nous avons trois gabares d'arrêtées mais il faut premier qu'ils arrivent à Angoulême et qu'ils déchargent leurs sels et puis ils se rendront sur les ports que nous leur avons indiqués et puis nous les chargerons de chacun environ 35 tonneaux [210 barriques]. Nous prendrons encore les gabares qui seront les plus parées. Il faudra peut-être bien augmenter de 20 sous par tonneau. Cependant les trois premières sont arrêtées au prix ordinaire de 3 l. par tonneau. S'ils arrivaient à nous manquer ce sera là que nous ferions sommations et protester contre eux et emploierions monsieur de Bellefonds [le commissaire aux classes de Saintes]. Nous veillerons bien à cela. Il est vrai que c'est misère de voir l'ennuyeux de notre rivière depuis Angoulême jusqu'à Cognac pour le peu d'eau, faut que les gabariers chargent et déchargent plus de dix fois, qu'ils mettent dans leurs petits bateaux pour passer la marchandise afin que leurs bâtiments puisse passer presque vide. Toute diligence que nous puissions faire monsieur vous ne pouvez recevoir de vin que dans 10 ou 12 jours peut-être environ 75 tonneaux »³⁶²

³⁶² *Ibid.*, lettre 372b, Bouniot Père à De Brémond, 24 février 1734, p. 114.

De l'arrière-pays à l'arsenal, approvisionner les Vivres de la Marine de Rochefort en vins et eau-de-vie: les fournitures de Bouniot Père et Fils (1734-1739).

Réalisation : Tardieu J.-C., Publisher, Flat Icons, 2019.
D'après BRPASTAD A. (éd), *Le copie de Lettres (1737-1740) des sieurs Bouniot Père & Fils, négociants à Cognac*, Archives Historiques de la Saintonge et de l'Aunis, LXV, Saintes, SAHSA, 2015.

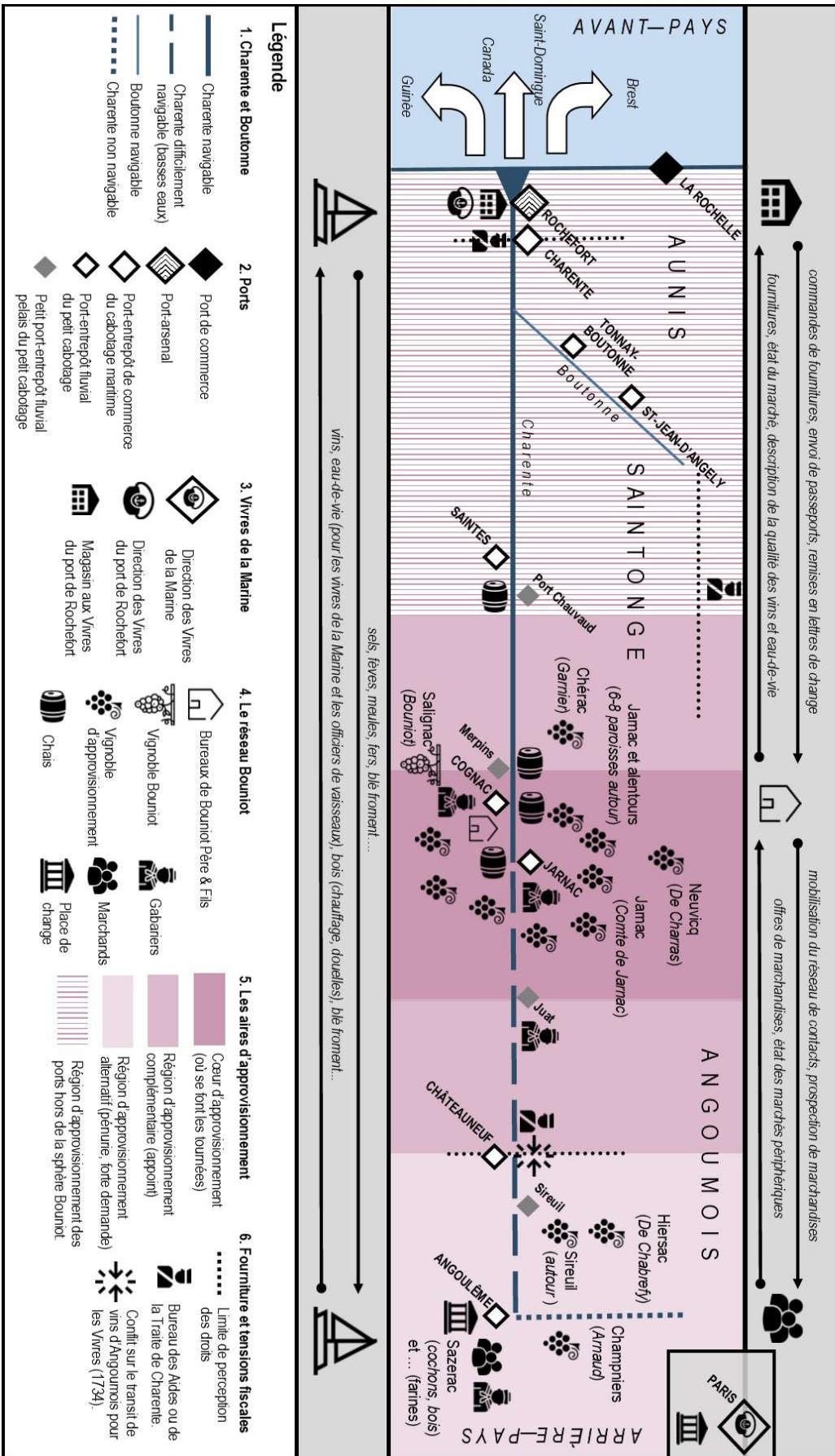


Figure 66: le réseau de fourniture en vins et eaux-de-vie de Bouniot Père et Fils pour les Vivres de Rochefort (1734-1739).

La tension sur les approvisionnements en vins et eaux-de-vie repose sur les contraintes temporelles³⁶³ de l'arsenal de Rochefort. Elle se lit à travers 4 facteurs qui réduisent ou allongent ce temps d'approvisionnement. Le premier est la disponibilité en vins et eaux-de-vie pour la Marine dans l'arrière-pays. Fonction de la qualité climatique et du degré d'ouverture des propriétaires de vignobles au débouché de la Marine, la disponibilité en vins rouges et en eaux-de-vie après les vendanges évolue d'une année sur l'autre. Les tournées d'expertise de Bouniot visent à établir un état des vins commercialisables à la Marine. Le second facteur est l'achat des alcools. Le jeu du marché des alcools dans l'arrière-pays a sa temporalité propre et Bouniot Père et Fils essaie d'en transmettre pédagogiquement l'esprit aux Vivres de la Marine. Il suppose des circulations d'expertise et de négociation dans l'arrière-pays viticole : une récolte abondante et un prix d'achat bon marché réduisent le délai alors qu'une récolte mauvaise contraint à agrandir l'aire de préemption. Des gelées hivernales ou printanières, des pluies estivales abondantes ont un impact sur le prix des alcools produits. Une tendance au prix bas sur les marchés des vins et des eaux-de-vie au Canton de Cognac réduit le temps d'achat tandis que des prix haut font le jeu de l'attente qu'il faut justifier dans les courriers adressés à De Brémond ou au capitaine désireux de faire une bonne affaire. Abraham Bouniot justifie d'avoir acheté ou non des pièces d'eau-de-vie ou des tonneaux en fonction de l'affluence ou des opinions qui circulent. L'attente de l'achat est ponctuellement décrite comme une bienveillance. Entre le marché de fourniture et le processus d'achat, la satisfaction des besoins de la Marine suppose la segmentation du temps et de l'espace d'approvisionnement du fournisseur. Le troisième facteur repose sur l'état changeant de la navigation qui produit une connexion lisse ou en pointillés avec l'arsenal. L'abondance des eaux fluviales réduit le prix du fret à bord de gabares qui peuvent naviguer à pleine charge, surtout en aval de Jarnac. En amont, en revanche, la navigation est ralentie de 6 à 9 mois de l'année par les basses eaux qui limitent la jauge des bâtiments marchands ou supposent de recourir à de faibles tonnages. Dans les deux cas, la voiture fluviale est plus chère dans le temps des basses eaux. La flotte de gabares disponibles pour le cabotage est un autre critère de navigation à prendre en compte. Naviguant entre Angoulême et l'estuaire, les gabares ne transportent pas uniquement des vins et des eaux-de-vie. Papiers d'Angoulême, bois de chauffage, céréales, artilleries de Marine transitent sur le fleuve. Bouniot Père et Fils doit identifier constamment le volume qui peut leur être octroyé à bord dans une navigation de cabotage qui fait étape dans les petits ports fluviaux. Les vins et les eaux-de-vie de Bouniot peuvent constituer la cargaison totale d'un maître de gabare ou se

³⁶³ PLOUVIEZ David, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 117, 3, 2010, p. 55-72.

loger parmi un chargement incomplet. Cette segmentation à l'échelle d'une flotte ou d'une cargaison de gabare augmente nécessairement le temps d'accomplissement du marché de fourniture. Le quatrième facteur réside dans la qualité de la ressource humaine. Deux figures s'opposent ici : en aval, le directeur général des vivres et ses commis émettent des passeports indexés sur la jauge des bâtiments marchands pour fluidifier le trafic des alcools tandis qu'en amont, sur la base d'une limite fiscale, le directeur des aides de Châteauneuf fait saisir une partie des vins destinés à la Marine, préjudiciant l'objectif chiffré de la police de fourniture signé. Le retard du départ de gabares chargés des vins pour la Marine peut dépendre d'un manque de main-d'œuvre. En 1756, Pierre Bonniot, « commissionnaire pour le magasin des vivres au port de Rochefort », demande au maître Pierre Thomas, dont la gabare est amarrée sur le port Gros-Jean à Jarnac, pourquoi, depuis 3 semaines, il n'est toujours pas parti pour Rochefort alors qu'il doit voiturier « 33 tonneaux ou environs de vin rouge pour conduire par ordre de Sa Majesté ainsi qu'ont fait plusieurs autres gabares de la rivière de Charente pour le service de la Marine »³⁶⁴. Le gabarier répond qu'il n'a pas pu mettre voile parce qu'« à défaut de matelot, il ne lui a pas été possible de partir, que s'il en avait il ne demanderait pas mieux que de descendre à Rochefort » et « qu'il allait faire son tour, que s'il pouvait trouver quelque monde, il partirait dès demain matin ». Cette sommation, outre le fait d'indiquer que Bouniot Père et Fils est toujours adjudicataire des vins au début de la guerre de Sept-Ans, indice d'une confiance solide de 30 ans au service de la Marine, témoigne d'un manque de main-d'œuvre à associer certainement aux levées de matelots du fleuve pour le service du roi dans le cadre des armements de guerre. Ces 4 facteurs sont producteurs d'une tension dans le territoire construit des approvisionnements en vins et en eaux-de-vie de l'arsenal qui repose sur des éléments climatique, commerciaux, logistiques et humains. La correspondance de Bouniot Père et Fils croise l'atout de la proximité géographique de l'arsenal de Rochefort avec les temporalités propres aux différentes étapes qui construisent la connexion avec l'arsenal pour en décrire finement les avantages et les inconvénients. Les lettres d'Abraham et Pierre Bouniot mettent en lumière, de la même manière que pour le système productif d'artillerie de Marine, le rôle d'acteurs liés à la Marine ou regardant vers celle-ci, dans la capillarisation de l'espace d'arrière-pays.

L'analyse de l'exploitation des potentialités de ressources pour la Marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois livre la compréhension des modalités de la projection maritime, océane et ultra-marine d'un voisinage du Ponant dans la diversité des territoires d'exploitation

³⁶⁴ ADC, 2E 21 854, Notariat, Étude Roux, Jarnac, Sommation à la requête de Pierre Bonniot à Pierre Thomas, 14 mars 1756.

et de production construits et liés avec Rochefort. En adoptant, à partir des sources, le point de vue des terres intérieures dans leur rapport avec les arsenaux de Marine du Ponant et du Levant, la lecture de l'approvisionnement permet de saisir la dimension réactive ou organisationnelle d'une périphérie maritime à dominante rurale³⁶⁵ dans ses territoires et ses sociétés tant en temps de paix qu'en temps de guerre entre 1666 et 1792 mais également dans l'équilibre géographique qui la lie avec les ports atlantiques et méditerranéens d'une part et les autres aires de préemption et de production d'autre part. L'implantation de l'arsenal de Rochefort a créé une périphérie de ressources où puiser dans le cadre d'un arrière-pays fondamental de l'arsenal charentais jusqu'à la veille de la guerre de la Ligue d'Augsbourg avant que celui-ci ne devienne également l'arrière-pays des autres arsenaux du royaume et des outre-mer américains au point même de devenir premiers dans l'impératif de la demande d'approvisionnements. L'étude de trois domaines de fournitures (les bois, l'artillerie et les vivres) a mis en évidence la double dialectique de spécialisation et de diversification de l'approvisionnement dans l'arrière-pays³⁶⁶. Si la fourniture des bois, des vins et des eaux-de-vie dessinent des aires coïncidentes dans une large partie de l'espace d'arrière-pays, la production de l'artillerie est fortement territorialisée en Angoumois-Périgord en connexion avec les réserves forestières et minières du Périgord. À l'ombre d'une révolution maritime illustrée dans les arsenaux et sur les théâtres de conflits maritimes, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois a bénéficié de la dimension technique de cette révolution³⁶⁷ qui a constitué un stimulant économique : le vaisseau de ligne et l'artillerie pour une marine de guerre d'escadres recherchant la puissance de feu. La dimension étatique de cette révolution, la centralisation de la Marine³⁶⁸, produit la captation du territoire de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans l'horizon de la Marine et sa connexion aux rythmes dictés par le temps de l'arsenal d'une part, par les circulations d'agents en charge de la prospection, de l'expertise, de l'inspection ou du transfert technologique de savoir-faire et d'autre part par la captation par voie d'achat ou de ferme du patrimoine de production pour l'affecter au service de la Marine. Le réseau manufacturier de l'artillerie de Marine illustre une liaison entre intérêts privés et intérêts d'État que les temps de guerre ne révèlent qu'avec plus d'acuité. À l'inverse, la fourniture des bois et des vins met en exergue une gamme variée de fournisseurs d'arrière-pays captant l'opportunité de l'approvisionnement de la Marine. Ces

³⁶⁵ LE MAO Caroline, MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, p. 15.

³⁶⁶ CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PÉRON Françoise, *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, p. 67.

³⁶⁷ VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « La révolution maritime a-t-elle existé en France au XVII^e siècle ? », *Revue d'Histoire Maritime*, 14, 2011, p. 280.

³⁶⁸ *Ibid.*, p. 279.

deux ressources dont la commande est indexée sur les rythmes de la construction navale pour le bois et les besoins de consommation du port, des équipages et des sociétés d'outre-mer pour les vins et les eaux-de-vie manifestent une influence de la Marine qui dépasse territorialement le couloir fluvial de la Charente et socialement le monde des négociants et des marchands pour multiplier les points de liaison. L'identification des fournisseurs situés en amont des fournisseurs de la Marine témoigne de l'imprégnation par capillarisation des sociétés d'arrière-pays. Les lignes de communication (le fleuve, la route, le chemin), les lieux de rencontre, urbains ou ruraux (le marché des vins et des eaux-de-vie, le chai de stockage, le vignoble, la parcelle forestière, l'étude notariale, le bureau de l'intendance pour l'adjudication des vivres, le château ou le quai fluvial) et les échanges d'informations par l'écrit ou le déplacement (l'enquête, la lettre, l'état de marchandises, la discussion, la visite) transparaissent dans le volume documentaire circulant entre la région-capitale et l'arrière-pays, entre la région-capitale et Rochefort d'une part, entre Rochefort et l'arrière-pays d'autre part, enfin au sein-même de l'arrière-pays pour dessiner les contours des circuits de connexions liés à la projection maritime, la représentation d'un territoire plurifonctionnel par les acteurs de l'arsenal et les fournisseurs et l'aire d'influence de l'opportunité de produire pour la Marine et approvisionner l'arsenal.

Chapitre 6 : les Classes de la Marine dans un voisinage du Ponant, la constitution d'une aire professionnelle et ses effets dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (XVII^e-XVIII^e siècle)

Les études sur les marins d'arrière-pays sont plutôt rares dans une historiographie maritime qui a principalement décliné les portraits des sociétés littorales, atlantiques et méditerranéennes, de gens de mer entre le règne de Louis XIV et la naissance de l'Inscription Maritime. Anne-Marie Cocula-Vaillières a ouvert la voie à l'étude des gens de mer de l'arrière-pays en décrivant les actions des commissaires aux classes de la Dordogne à la fin du XVIII^e siècle et le profil du batelier-marin de cette vallée en esquissant les contours de son engagement, de gré ou de force, face à l'appel de la mer à partir des archives du fond du bureau des Classes, des registres de l'Amirauté de Bordeaux et des matricules des gens de mer de la basse et moyenne Dordogne¹ tenus par les commissaires des quartiers de Libourne, Bergerac ou Souillac. Pour le Centre-Ouest, l'activité des classes et les gens de mer du quartier de Marennes sont bien connus en raison d'une abondante disponibilité en sources : Thierry Sauzeau a pu s'appuyer sur 36 registres de matricules pour mettre en évidence finement les circuits administratifs qui impliquent le bureau des Classes dans le parcours professionnel du matelot ou de l'officier marinier² du quartier de la Seudre. Relativement à la vallée de la Charente, l'activité des bureaux des Classes et les parcours de marins ne peuvent se donner à voir sur le temps long en raison de la forte segmentation chronologique de la documentation matriculaire³. Les études sur le recrutement des matelots et soldats pour la Marine se limitent alors à la seconde moitié du XVII^e siècle. Elles reposent essentiellement sur la correspondance échangée entre Rochefort et Versailles et interrogent la capacité de la Couronne à mobiliser la ressource humaine nécessaire à une flotte de guerre aux effectifs croissants : pour René Mémain, deux régimes des Classes se succèdent autour de la réforme du recrutement suivant l'entrée dans la guerre de Hollande, le premier entre 1668 et 1673, le second entre 1673 et 1688

¹ COCULA-VAILLIÈRES Anne-Marie, *La Dordogne des bateliers*, Paris, Tallandier, 1981, p. 359-373.

² 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 gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e-milieu XIX^e siècle) : les carrières de trois cohortes de Marins du Quartier de Marennes inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat, Université de Poitiers, 2002.

³ Cf. Partie I, Chapitre 1, I, 1.

avant le temps d'une crise des équipages⁴. Thérèse de Martel reconstitue l'évolution de l'attribution du détail des classes entre le début de la guerre de Hollande et la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg⁵ dans l'arrondissement de Rochefort. L'exploitation des dépêches des Classes au XVIII^e siècle, associée aux épaves des quartiers maritimes d'arrière-pays permet de redonner une étoffe chronologique à la lecture de l'évolution de l'implantation de l'administration de la Marine dans la vallée de la Charente entre la fondation de l'arsenal et la naissance de l'Inscription Maritime en 1795. La mise en place du système des classes⁶ procède de la nécessité de disposer d'une main-d'œuvre navigante (matelots et officiers marinières) capable de répondre aux besoins des armements des arsenaux du roi. À une logique de recensement nominatif des marins (1665-1669) succède progressivement à partir de l'Ordonnance du 19 avril 1670 la construction d'un cadre de recrutement expérimenté, mis à l'épreuve, et réformé périodiquement par la Couronne. Son fonctionnement repose sur la figure du commissaire de la Marine établi dans le quartier maritime et s'apparente à un service militaire. Défini et illustré par des situations exemplaires dans l'*Ordonnance de la Marine* de 1689⁷, il repose sur trois éléments qui constituent le classement du matelot ou de l'officier marinier : le recensement des hommes faisant profession de navigation par leur inscription sur une table ou une matricule administrative, leur division en trois groupes ou Classes de service mobilisées par levées selon une rotation trisannuelle – souvent plus théorique que pratique – en fonction des besoins des armements et le suivi administratif du parcours des gens de mer par un agent de la Marine, le commissaire aux Classes. Du point de vue de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, le système des Classes est une innovation administrative liée à l'extension de l'aire de recrutement professionnel des marins du roi⁸ : elle est l'indice de la royalisation croissante de la flotte militaire⁹. La diffusion des Classes dans l'arrière-pays livre un aperçu du canal administratif produisant la captation de la ressource humaine de navigation.

⁴ MÉMAIN René, *Matelots et soldats des vaisseaux du roi. Les levées d'hommes sur la côte du Centre-Ouest de la France au temps de Colbert et de Seignelay (1661-1690)*, Paris, Hachette, 1936.

⁵ DE MARTEL Marie-Thérèse, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697) : aspects de la vie des gens de mer*, Paris, Service Historique de la Marine, 1982.

⁶ HILAIRE-PÉREZ Liliane, *L'Expérience de la mer. Les Européens et les espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, Seli Arslan, 1997, p. 164-169 ; MEYER Jean, « Classes », BÉLY Lucien, *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 2010 (1996), p. 260-261 ; VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « Inscription Maritime », BLUCHE François, *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 2005 (1990), p. 760 ; Id., « Matelots », *Ibid.*, p. 993 ; MARION Marcel, *Dictionnaire des institutions de la France, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, 1999 (1923).

⁷ Livre VIII, Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine, Paris, Chez Étienne Michalet, 1689, p. 125-154.

⁸ Chapitre 7 « Lever marins et soldats : agir ou déléguer » et chapitre 8 « D'où tirer les hommes ? », CHALINE Olivier, *Les Armées du Roi. Le Grand chantier (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 147-169.

⁹ VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, SEDES, 1996.

En cela, l'administration des Classes joue un rôle dans la connexion maritime et océane en établissant une balance professionnelle entre la coutumière navigation fluviale de cabotage d'Angoulême à l'estuaire et la navigation maritime, pour le service du Roi ou du commerce, sur les côtes d'Europe ou au long cours, perspective nouvelle muée en horizon professionnel durable au XVIII^e siècle. Ce troisième chapitre consacré à la construction de la projection maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois repose sur l'exploitation de deux viviers de sources : les dépêches, lettres et mémoires du bureau des Classes échangés avec les commissaires aux Classes, les registres rescapés des quartiers de Saintes et Angoulême. Quels rôles joue l'installation progressive de l'administration des Classes de la Marine en Saintonge-Angoumois dans la médiatisation de la projection océane de l'arrière-pays ? Une approche de la progression géographique des bureaux des Classes dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois renseigne tout d'abord sur l'extension de l'aire d'influence de la Marine et les conséquences de son ancrage dans les terres intérieures. L'étude des fonctions des commissaires aux Classes de l'arrière-pays précise par ailleurs les modalités de cette extension de l'aire d'influence au-delà de leur rôle premier de recrutement des matelots pour le roi. En étendant la sphère professionnelle des commissaires aux autres institutions en relation avec les Classes de la Marine dans l'arrière-pays, il devient possible d'approfondir la prégnance de l'horizon maritime dans les terres intérieures.

I. DE LA LIGNE FLUVIALE AUX CONFINS PROVINCIAUX : LA CONSTITUTION D'UNE AIRE DE RECRUTEMENT DES GENS DE MER DANS L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS

Entre 1670 et 1795, le bassin de recrutement des gens de mer dans l'arrière-pays évolue dans son territoire. D'un périmètre fluvial, limité dans les années 1670, puis allongé dès les années 1680, il prend l'aspect, après la guerre de Sept-Ans, d'une aire aux contours dilués dans les confins provinciaux d'Angoumois, du Limousin et du Poitou.

1. Un premier département de la rivière de Charente : l'aval fluvial (années 1660-années 1680)

Avant 1682, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est absent des premiers périmètres de recensement et de recrutement de la Marine de Rochefort tels que les livrent les archives, ce

qui ne signifie pas l'absence de marins d'arrière-pays sur les vaisseaux du roi ou les navires marchands. L'attention de l'administration est centrée sur les côtes du Poitou, de l'Aunis et de la Saintonge, entendus dans leur définition maritime. L'Ordonnance du 17 décembre 1665 insiste sur les actions à mener dans les villes et bourgs maritimes par les gouverneurs : elle prescrit pour l'enrôlement des « matelots et mariniers qui seront nécessaires pour tous les vaisseaux de Sa Majesté » de « fermer les ports de Poitou et de Saintonge jusqu'à ce qu'on en ait fait la revue ». Les gouverneurs doivent tenir un état certain des matelots et mariniers et garantir le remplacement d'un déserteur par un homme de la même localité d'origine. L'ordonnance du 22 septembre 1668 prescrit aux gouverneurs des provinces maritimes de « faire procéder au rôle et dénombrement de tous les mariniers et matelots dans toutes les villes et communautés des côtes maritimes pour être ensuite partagées en trois classes comme il s'est fait depuis peu dans les gouvernements de La Rochelle, Brouage et Isles de Saintonge ». Sous l'égide de Colbert de Terron se met en place l'expérimentation d'un système des classes sur les côtes d'Aunis et de Saintonge, mis à l'épreuve lors des guerres de Hollande.

Sur les côtes et les îles de Saintonge, les solutions envisagées pour mobiliser des matelots n'atteignent que peu les terres intérieures : la question de l'exemption de la taille devient l'outil de négociation du service sur les vaisseaux du roi avec les sociétés littorales. En 1667, l'intendant de la Marine de Rochefort Demuin propose à Colbert de diminuer la taille de 14 paroisses de Saintonge maritime pour obtenir le recrutement de plus de matelots. En 1669, les habitants du pays de Royan ne parviennent pas à obtenir un dégrèvement de la taille car ils ne souhaitent pas fournir un effectif suffisamment conséquent de matelots. En 1673, les 34 paroisses formant le pays abonné de Brouage ou de Marennes, entre les îles et les côtes de Saintonge d'une part et la rive gauche de la Charente d'autre part représentent un bassin de 2 274 matelots présents dans les paroisses et 1 563 « en Perse ou aux Îles »¹⁰, soit 68% d'entre eux embarqués sur des vaisseaux durant les débuts de la guerre de Hollande. Ces chiffres donnent un premier ordre de grandeur de la ressource humaine navigante disponible et mobilisée pour la Couronne, quoique le périmètre soit dicté par la fiscalité privilégiée de l'abonnement, en l'absence d'un état des matelots des sociétés littorales. Les paroisses – saintongeaises – de la rive gauche de la Charente présentent le taux de mobilisation le moins important du pays abonné avec 28% des inscrits embarqués. Le recrutement est polarisé par la Seudre, l'île d'Oléron et le chapelet des petits ports de l'estuaire comme Talmont. En 1676, le recrutement des équipages est plus laborieux : les besoins pour les armements sont plus

¹⁰ MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 33-35.

nombreux et le roi exige la mise à disposition de 3 400 matelots en vertu de l'abonnement, selon l'équivalence 10 matelots pour 100 livres de taille. En 1677, l'abonnement est suspendu et le recrutement se fait sans prendre en compte la rotation des Classes qui avait été réduite à 2 ans. Après la paix de Nimègue, le maintien d'une disponibilité en matelots proportionnelle au montant de l'abonnement est une préoccupation pour le commissaire du quartier de Marennes Verneuil qui recense finalement 3 607 matelots en 1681. Cette hausse du nombre de gens de mer du littoral saintongeais est fragilisée par l'émigration par suite des opérations de surveillance et de persécutions des protestants sous l'intendance Demuin dès la seconde moitié des années 1670, avant la Révocation de l'Édit de Nantes en 1685. Parmi les 1 208 officiers mariniers de l'ensemble du département de Rochefort, 669 sont huguenots d'après l'inspecteur général des Classes Usson de Bonrepas, « presque tous originaires de La Tremblade et de l'Isle d'Arvert ».

Localités	Nombre de matelots en paroisses	En Perse ou aux îles	Taux
Seudre rive droite			
Saint-Just, Nieulle	47	42	89,3%
Marennes	352	271	76,9%
Montierneuf, Saint-Aignan	5	3	60,0%
Brouage, Hiers, Saint-Fort, Malaigre	101	50	49,5%
Saint-Jean-d'Angle	5	2	40%
Seudre rive gauche			
Arvert, La Tremblade, Étaules, Les Mathes, Dirée, Fouilloux, Avalon, Chaillevette	1114	786	70,5%
Charente rive gauche			
Soubise, Saint-Nazaire, Saint-Froult, Moëze, Baugey, Saint-Martin-des-Lauriers, Les Epaux	171	48	28,0 %
Île d'Oléron			
Le Château, Saint-Pierre, Dolus, Saint-Trojan, Saint-Georges, Saint-Denis	339	265	78,0%
Gironde rive droite			
Talmont	141	96	68,0%
Total	2274	1563	68,7%

Tableau 53: nombre de matelots connu dans les paroisses du pays abonné de Brouage (1673), d'après MÉMAIN René, *op. cit.*, p. 33-35.

Deux enseignements de la trajectoire des classes en Saintonge maritime sont à tirer pour comprendre l'absence de projection dans l'arrière-pays fluvial charentais de la Marine. Les expérimentations, par la voie du privilège ou de la contrainte, dans la formation d'un vivier de gens de mer entre 1665 et 1681 dans le pays abonné de Brouage manifestent l'absence de nécessité de prospecter et mobiliser les navigants de l'arrière-pays fluvial charentais dans les premiers temps de l'arsenal de Rochefort, parce que l'aire de recrutement du littoral océanique et de la Seudre suffisent, malgré les vicissitudes des levées. Cela ne signifie pas une ignorance

du vivier des matelots de l'arrière-pays charentais. Mais, aux côtés des autres viviers littoraux d'Aunis ou du Poitou, les effectifs étaient suffisants pour les armements : si l'escadre des Indes partie de Rochefort en mars 1670 est mue par 2 100 hommes d'équipage, celle du comte d'Estrées contre les corsaires d'Afrique en 1671 en mobilise 3 400. La guerre de Hollande, par la hausse des besoins en ressource humaine navigante, a fait du littoral océanique saintongeais un laboratoire des manières de penser le recrutement des gens de mer pour les vaisseaux du roi et un observatoire de la réaction de ces sociétés maritimes face à la contrainte étatique au point de poser les prémices de la constitution d'un pays de marins du roi. Si la projection spatiale de la Marine en Saintonge n'intègre pas encore l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, c'est également en raison du statut formel et informel que revêt l'administration de la Marine en Saintonge : d'une part recruter et professionnaliser, d'autre part, surveiller et neutraliser l'importante présence protestante.

Entre l'édit de Nancy d'août 1673 pour l'enrôlement des matelots dans les provinces maritimes qui crée les commissaires de Marine et la tournée d'Usson de Bonrepas à Rochefort en 1683, en vertu de sa commission d'inspection pour le contrôle des Classes de juin¹¹, la définition des périmètres de recensement et de recrutement donne une visibilité, plus qu'elle n'intègre, à quelques localités fluviales en amont du pays abonné de Brouage. En effet, un état des départements de la Marine adressé à Seignelay décrit le département de Rochefort comme constitué de 5 départements : Poitou, La Rochelle, Rivière de Charente, Isles et Côtes de Saintonge et Bordeaux. Cet état précise les arrière-pays de navigation fluviale dont les navigants sont immatriculés. René Mémain date cet état de 1683 ou 1684 à partir de la liste des commissaires de Marine en fonction. Il procéderait d'une production documentaire qui associe l'inspection générale à la recherche d'une statistique territoriale (état du territoire) par Colbert de Seignelay peu après sa prise de fonction. Dans cette production, l'état des départements et commissaires de Marine avec la nomenclature des paroisses constitue un tableau de synthèse synonyme d'un bilan de l'activité de l'inspecteur général de Bonrepas. C'est également pour l'inspecteur général des Classes et le secrétaire d'Etat à la Marine un outil heuristique d'identification des périmètres de compétences dans le cadre de la transmission des ordres aux commissaires dont on connaît précisément le territoire d'action. Dans cet état, le pays abonné de Brouage ne forme plus une entité de référence au profit d'une insertion dans un vaste

¹¹ AN, Marine, B2 48, Commission d'intendant de la Marine pour l'inspection des Classes du royaume pour le sieur Usson de Bonrepas, 10 juin 1683. La désignation exacte de Bonrepas est « intendant de la Marine ayant soin et l'inspection générale des officiers marinières et matelots de toutes les côtes des paroisses maritimes de notre royaume tant en Levant qu'en Ponant ».

département maritime incluant l'île d'Oléron, la Seudre et son voisinage, la côte girondine jusqu'à Saint-Dizant-du-Gua et une aire d'arrière-pays bornée du sud-est vers le nord-ouest par Saint-Genis-de-Saintonge, Pons et Thézac. Quelques localités de la rive droite de la Seudre, limitrophes des paroisses fluviales de la Charente, intègrent le désormais département de la rivière de Charente dirigé depuis Rochefort : Saint-Froult, Moëze, Beaugeay, Saint-Aignan et Saint-Jean-d'Angle. Ces 5 localités sont complétées par Fouras sur la rive droite et 4 localités fluviales discontinues dans leur répartition : de l'aval vers l'amont, Charente, Saint-Savinien, Port-d'Envaux et Taillebourg. À la différence du département des Isles et Costes de Saintonge, celui de Charente, dirigé par le commissaire Talon, beaucoup plus petit, juxtapose une surface continue et contenue sur l'aire estuarienne en rive gauche, complétée de points portuaires intégrés au commerce de cabotage sur les côtes du royaume et d'Europe. Une confirmation de la géographie du département de la rivière de Charente est donnée par le rôle Seignelay des bâtiments de commerce de 1686¹² qui reprend cette nomenclature territoriale. La géographie du département de la rivière de Charente intègre donc l'arrière-pays fluvial jusqu'à l'aval de Saintes. La région fluviale située en amont de la capitale saintongaise n'entre pas dans la définition de la province maritime. Le rôle de 1686 confirme le constat du pays abonné de Brouage : la Couronne s'appuie préférentiellement sur les lieux connectés à la mer. Par ailleurs, le recensement des gens de mer a déjà étendu ses horizons jusqu'à Saint-Macaire dans la vallée de la Garonne et Génissac, en amont de Libourne, dans celle de la Dordogne. Le vivier des potentiels marins du roi associait déjà les principaux corridors fluviaux du vaste département de Rochefort. En effectif, le département de la rivière de Charente rassemble 7 fois moins de matelots et officiers marins que celui de Verneuil avec 453 marins en 1686 contre 3 481 pour le département des Isles et Costes de Saintonge. À l'échelle du grand département de Rochefort et de ses 10 439 marins, le commissaire Talon ne supervise que 4,3% de l'effectif. Il est peu probable que l'Ordonnance pour les armées navales et arsenaux de 1689 entende différemment le périmètre centré sur l'estuaire du département de la rivière de Charente¹³ dans la mesure où le texte de l'Ordonnance sanctionne un cadre construit depuis plusieurs années. En revanche, la perspective de la guerre joue un rôle dans la redéfinition géographique du département dans les années 1690.

¹² AMD, B19, Rôle general des bastimens de mer employez au commerce [...], après 1686.

¹³ Article 3, Titre 1, Livre VIII, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine*, Paris, Chez Estienne Michalet, 1689, p. 126-127.

2. Du détail des classes au recensement : le second département de la rivière de Charente, la ligne fluviale (années 1690-années 1750).

En 1721, un mémoire anonyme, conservé dans les fonds du bureau des Classes de la Marine, insiste sur la nécessité d'établir un règlement sur l'étendue et les limites des quartiers des Classes : « Il n'y en a point aussi qui fixe les paroisses qui doivent dépendre de chaque quartier, l'usage fait à cet égard ce qu'une ordonnance devrait faire, il paraîtrait convenable cependant d'établir à ce sujet une règle qui ne puisse être changée »¹⁴. Dans une période de Régence qui établit un bilan sur la Marine et agit pour sa progressive reconstitution, cet extrait est à même de décrire une situation géographique des quartiers des Classes vécue et critiquée faite d'essais et de recompositions régulières sans parvenir à des délimitations fixes depuis le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois fait partie de ces territoires prospectés par la Marine mais comme le rappelle Marie-Thérèse de Martel, faute d'archives, les évolutions du cadre géographique du recrutement des gens de mer sont difficiles à percevoir, quand bien même la Saintonge est un des territoires d'expérimentation et de définition du système des Classes depuis 1669¹⁵. À l'appui de son assertion, la documentation consultée par l'inspecteur général des classes Pierre Arnoul dès la fin juillet 1693 fait montre d'une grande inégalité : le département de Saint-Malo livre au regard de l'inspecteur une carte de sa circonscription qu'il ne trouve aucunement lors de sa visite de l'arrondissement de Rochefort¹⁶.

Depuis 1673 existe donc le département de la rivière de Charente, confirmé dans sa désignation par l'Ordonnance de 1689. Le flou géographique de son périmètre contraint à produire une hypothèse de la chronologie de ses recompositions entre le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg et le début de la guerre de Sept-Ans en s'appuyant sur les ordres et les dépêches adressés à l'intendance de Rochefort, les documents du Travail du Ministre et les listes générales des officiers d'administration et agents entretenus.

Jusqu'en 1692, il semblerait que le département de la rivière de Charente perdure dans sa configuration géographique héritée des années 1680 et que son vivier en ressource humaine navigante s'épuise dès 1690. En 1689, alors que le département de la rivière de Charente totalise 516 officiers mariniers et matelots, dont 151 relevant de la classe de service et 365 pouvant

¹⁴ AN, Marine, C4 1, Classes, Travail du Ministre, Mémoire sur les classes faisant voir la nécessité qu'il y a d'établir par un règlement la répartition en départements et quartiers des paroisses sujettes aux classes..., 1721, f°1r-3v.

¹⁵ DE MARTEL Marie Thérèse, *op. cit.*, p. 10.

¹⁶ *Ibid.*, p. 6.

embarquer au commerce, ce sont 100 matelots que le commissaire Talon, toujours en fonction, doit lever pour les armements rochefortais. En novembre 1688, 61 matelots du département avaient embarqué sur le *Marin* commandé par Guillotin pour la Guinée et les Îles de l'Amérique. L'aire du quartier, jusqu'à Taillebourg, semble donc avoir été sollicitée pour la grande escadre du Ponant, la garde des côtes et les approvisionnements de l'Acadie et des Îles de l'Amérique, trois théâtres professionnels sous-tendant l'armement de 25 bâtiments en 1689. Mais difficile d'apprécier l'origine des mariners engagés des localités du département de la rivière de Charente. En 1690, la levée attendue du commissaire dans le département de la rivière de Charente est portée à 400 officiers mariners et matelots. La rotation des classes pour l'année 1690 est mise à mal puisque les besoins supposent la mobilisation des $\frac{3}{4}$ des immatriculés. Si la part de l'arrière-pays demeure marginale dans l'effectif global (moins d'un quart de l'effectif de 1 800 matelots à lever par Racine, commissaire de Marennes), l'onde de la mobilisation professionnelle étend son écho dans la vallée du fleuve Charente, puisque les localités sont plus sollicitées pour le recrutement. En 1691, l'insuffisance des gens de mer est palpable pour les besoins de l'arsenal de Rochefort. L'importance des besoins en équipages pour les armements de guerre destinés à l'affaire d'Irlande mobilise en parallèle de la levée de 1 000 matelots du quartier de Marennes par le commissaire Racine, près de 4 000 matelots venus du Languedoc et de Provence pour embarquer sur les vaisseaux du Roi dans les arsenaux du Ponant¹⁷. Les matelots de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ne sont pas prévus dans les préparatifs de la campagne : Louis XIV ordonne à Pontchartrain d'assurer la levée de 2 350 officiers mariners et matelots sur les côtes de l'arrondissement de Rochefort : 1 000 doivent être levés dans le département de Bordeaux, 1 000 dans celui des Isle et Costes de Saintonge, les 350 restants dans les quartiers de La Rochelle et des Sables. Michel Bégon devait assurer également l'approvisionnement et la sécurité du Canada : 1 200 des marins du Languedoc et de Provence se sont ainsi retrouvés répartis dans les équipages pour l'Amérique du Nord. Les îles de l'Amérique étaient également au centre de l'attention de l'intendant : il arme au départ de La Rochelle 7 vaisseaux, 2 corvettes et 2 frégates avec 7 à 8 000 soldats à bord et l'équivalent de 7 mois de vivres. Pour les armements de 1692, 600 matelots basques, 1 000 de Guyenne, 100 de la vallée de la Dordogne et 600 du quartier de Marennes sont attendus dans l'arsenal et si nécessaire, le supplément est à lever dans les quartiers de La Rochelle et des Sables-d'Olonnes. L'absence du département de la rivière de Charente dans la géographie des levées pour 1692 confirme le faible effectif et la saturation du vivier d'arrière-pays. Si les ordres du roi et les

¹⁷ *Ibid.*, p. 172.

dépêches du secrétaire d'État à la Marine n'évoquent pas le périmètre du département de la rivière de Charente, c'est d'une part en raison de la confiance accordée à la disponibilité et la qualité professionnelle des gens de mer de la Seudre et certainement à l'épuisement de la déjà modeste ressource humaine navigante du département de la rivière de Charente durant les armements de 1689 et 1690, le total de l'effectif théoriquement levé par Talon atteignant 500 matelots pour 516 immatriculés.

Le 6 novembre 1692, une dépêche de la Marine concernant les Classes est adressée au sieur Pointel lui signifiant qu'il est affecté au service des Classes du département de la rivière de Charente pour en « prendre le soin »¹⁸ en supplément de sa fonction de commissaire d'artillerie. La dépêche précise également que Villiers-d'Arbonne « pourra toujours prendre soin de celui d'Angoulême ». Qui sont ces deux hommes ? Qu'est-il permis de penser sur la géographie du département de la rivière de Charente ? Nicolas de Pointel est commissaire de Marine et commissaire ordinaire de l'artillerie en Angoumois-Périgord. Il succède au sieur Gaillard dans le département car le Secrétaire d'État considère que la gestion du bureau des Classes de Rochefort est « incompatible » avec l'administration d'un département fluvial des Classes¹⁹. Cette redéfinition des bureaux et de leur périmètre est un indice d'extension géographique des Classes dans la vallée de la Charente. D'après la dépêche, Villiers-d'Arbonne doit faire les fonctions de commissaire de Marine du département d'Angoulême. La fin de l'année 1692 témoigne-t-elle de la constitution d'un nouveau département d'arrière-pays ou celui-ci est-il le produit de la sanction donnée par le pouvoir royal à l'extension par la pratique de l'aire de recrutement des gens de mer depuis Rochefort et Saintes ? Et dans l'affirmative, cette extension est-elle le produit des levées du commissaire du département ou des trajectoires de marinières du fleuve qui les portent vers la côte et produisent, pour la Couronne ou l'intendant de Marine, l'opportunité de capter l'espace de l'arrière-pays bien en amont de Saintes en créant un nouveau quartier ? Dans la mesure où Pointel était commissaire de l'artillerie d'Angoumois-Périgord avant de prendre la direction du département de la rivière de Charente, il a pu être le médiateur d'une solution d'extension du périmètre de recrutement des gens de mer, accoutumé à l'ambiance fluviale du port d'Angoulême où sont transportés les canons de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord pour être chargés sur des gabares destinées pour l'arsenal. La dépêche que reçoit Pointel le 6 novembre 1692 pour l'affecter au département de la rivière de Charente lui ordonne en effet de travailler au périmètre du quartier des Classes :

¹⁸ AN, Marine, C4 40, Ordres du Roi et Dépêches du Ministre, à Pointel, 6 novembre 1692, f°44v.

¹⁹ AN, Marine, C4 40, Ordres du Roi et Dépêches du Ministre, à Gaillard, 6 novembre 1692, f°44v

« Je vous ai choisi pour en prendre le soin à l'avenir, son étendue sera depuis son embouchure jusqu'à Angoulême et vous y joindrez les paroisses de la Boutonne où vous croirez qu'il se pourra trouver des matelots, vous aurez soin de partager toute cette étendue en trois quartiers à peu près égaux, le sieur Villiers d'Arbonne pourra toujours prendre le soin de celui d'Angoulême outre l'inspection que vous aurez sur les autres. Il ne vous sera pas bien difficile de vous acquitter de cet emploi et de prendre en même temps le soin des fontes de Périgord comme vous avez fait jusqu'à présent »²⁰.

Pointel doit donc définir un périmètre géographique des Classes et installer trois bureaux de quartiers maritimes : Rochefort (en supplément du bureau des matelots de l'arsenal ou bureau des armements), Saintes et Angoulême. Dans ce contexte, l'inspection de l'arrondissement de Rochefort par Pierre Arnoul en juin 1693 sanctionnerait une évolution de terrain née des nécessités de guerre qui ont intensifié la relation entre l'arrière-pays manufacturier et l'arsenal. Cette hypothèse est d'autant plus plausible qu'elle peut être étayée par deux arguments. Le premier est géographique. Les armements de la flotte de guerre de la Ligue d'Augsbourg étendent à l'échelle du royaume la recherche des candidats à la mer dans les arrière-pays fluviaux : la ligne fluviale de la Dordogne connecte les pays de Bergerac et de Souillac jusqu'à Tauriac à l'aire de recrutement de l'arsenal. Sur la Loire, en aval d'Angers, la région d'Ingrandes est le nouvel horizon intérieur de recrutement. D'Arles, l'aire de recrutement rhodanienne est repoussée en amont jusqu'au Pont-Saint-Esprit. En cela, l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois ne constitue pas une exception, d'autant qu'il est directement relié à un arsenal des plus stratégiques, en lien étroit avec Brest, durant la guerre de Neuf Ans. Le second argument procède des levées des années 1693 à 1696 : il est demandé à Nicolas de Pointel de ne pas enrôler vigneron et artisans et de se limiter aux gabarriers et garçons gabarriers²¹. En novembre 1695, Pointel doit assurer la levée pour les campagnes de 1696 de 650 officiers marinières et matelots pour le département de la rivière de Charente tandis que le commissaire de Marennes doit en lever 1 000. La réduction de l'écart entre les levées des deux départements fournit un indicateur de l'extension, dans celui du département de la Charente, du bassin de marinières mobilisables pour les vaisseaux du roi.

²⁰ AN, Marine, C4 40, Ordres du Roi et Dépêches du Ministre, à Pointel, 6 novembre 1692, f° 44v-45r.

²¹ DE MARTEL, *op. cit.*

La Rochelle (1682-1696) - Équipages Matelots d'arrière-pays	1682	1683	1684	1685	1686	1687	1688	1689	1690	1691	1692	1693	1694	1695	1696	Total
Fleuve Charente - Aval de Saintes																95
Charente			2	1	1	3	2	2	2					2		13
Saint Savinien	10	10	12	4	1	2	1	2	11	3	1		1	2	6	66
Port d'Envaux			1			1	1		2			1		1	1	8
Taillebourg		3												5		8
Fleuve Charente - Amont de Saintes																36
Ruffec						1										1
Angoulême			1						1	1	1				3	7
Jarnac		1													1	2
Cognac		1		1								8				10
Saintes	2	1	1						2		1		1	2		10
Thénac															1	1
Saint Jean d'Angély		2	1							1		1				5
Saintonge - Hors zone fluviale																6
Barbezieux							1									1
Jonzac		1														1
Pons									1	1						2
Saint Grégoire d'Ardennes												1				1
Cravans		1														1
Autre province - Limousin																1
Limoges										1						1

Source : ADCM, B 235, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, 1682-1696.

Tableau 54: origine de 140 matelots d'arrière-pays embarqués sur un navire partant de La Rochelle d'après les rôles d'équipage (1682-1696).

L'exploitation des rôles d'équipage du port de La Rochelle entre 1682 et 1696²² confirme le fait que la mise en place du quartier d'Angoulême dès 1692 sanctionne un arrière-pays qui regarde professionnellement vers l'océan. Sur les 140 matelots d'arrière-pays recensés dans les rôles d'équipage du port aunisien, 95 sont originaires des 4 localités de l'arrière-pays fluviomaritime du département de la rivière de Charente et 36 ont pris la route du port depuis l'amont de Saintes (Saintes, Cognac et Angoulême principalement) ou depuis la Boutonne, 12 avant la guerre de la Ligue d'Augsbourg et 24 durant le conflit. La constitution du quartier a pu être un catalyseur de l'orientation vers la mer des matelots de l'arrière-pays. L'absence de matelots de Charente, Saint-Savinien, Port-d'Envaux et Taillebourg sur les navires rochelais entre 1691 et 1694 peut s'interpréter doublement : le repli sur une navigation de cabotage qui reste le cœur d'activité de ces ports de l'arrière-pays (quoique la guerre la réduise), une sollicitation sur les vaisseaux du roi par les levées qui réduit le nombre de marins pouvant embarquer au commerce, *a fortiori* dans le contexte d'une suspension de la rotation des Classes. Avec la prudence qui sied à l'interprétation de chiffres modestes, l'absence de matelots

²² ADCM, B 235, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, 1682-1696. Nous remercions Jacques Péret d'avoir attiré notre attention sur cette source à l'occasion d'un échange sur les archives des gens de mer au XVII^e siècle.

d'Angoulême en 1693, 1694 et 1695 ou de Saintes (en 1691 et 1693) dans les équipages rochelais s'apparente à une interruption que les levées de matelots d'arrière-pays pour la flotte de guerre dans les désormais nouveaux quartiers de Saintes et Angoulême peuvent justifier à l'heure où Villiers-d'Arbonne est nommé commissaire d'Angoulême. Le cas de Cognac livre un autre élément dans ce contexte de guerre : 8 matelots de la cité de 23 à 25 ans embarquent sur 3 vaisseaux, la *Marianne* et la *Colombe* pour l'Amérique et l'*Industrie* pour les îles de l'Amérique. Sur la *Marianne* partie en octobre 1693, certainement pour l'Acadie ou le Canada se trouvent 5 d'entre eux : Guillaume Moreau, Guillaume Burnil, Martin Lanchère, Jean Limousin et Antoine Jucaud²³. Le caractère exceptionnel de l'effectif peut laisser penser à un amatelotage local, contraint ou voulu, pour l'armement supervisé par Bégon d'un navire de commerce destiné à l'approvisionnement colonial des colonies de Nouvelle-France. Bégon a pu mobiliser Pointel ou Villiers-d'Arbonne pour étendre l'aire de recrutement des matelots du département de la rivière de Charente. Enfin, deux matelots de Saintes, les frères Roulans, François et Gabriel, embarquent sur le navire corsaire l'*Emporté*, parti de Rochefort en mai 1695²⁴. Les besoins en équipage de la guerre d'escadre, de la guerre de course et des convois d'approvisionnements coloniaux coïncidant durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg étendent les sources de la mobilisation des gens de mer dans les arrière-pays fluviaux. Ils contribuent à connecter des localités parfois lointaines et légitiment la redéfinition des périmètres des circonscriptions des Classes de la Marine. Les rôles d'équipage du port de La Rochelle entre 1682 et 1696 présentent donc l'intérêt de manifester la présence de matelots d'arrière-pays sur les navires rochelais dans un temps de paix et un temps de guerre. L'absence d'une donnée régulière d'origine pour les localités en amont de Saintes autorise l'hypothèse d'une extension du bassin de recrutement des gens de mer dans l'arrière-pays tant pour la flotte de commerce (à travers le nombre de matelots inscrits dans les rôles d'équipage rochelais) que pour la flotte de guerre, car nécessairement les levées pour les armements de l'arsenal réduisent le vivier des navigants au commerce.

Cependant, la mise en place d'un département d'Angoulême recompose la répartition des périmètres internes au département de la rivière de Charente. D'après Marie-Thérèse de Martel, la tournée d'inspection d'Arnoul permet de confirmer une tripartition du département de la rivière de Charente en trois départements de l'aval vers l'amont : Rochefort, Saintes et Angoulême, conformément à la dépêche adressée à Pointel le 6 novembre 1692. À Rochefort, le sieur Gaillard, déchargé du département de la rivière de Charente a seulement « le soin du

²³ ADCM, B 235, Amirauté de La Rochelle, Rôle d'équipage de La Marianne, octobre 1693, f°285.

²⁴ *Ibid.*, Rôle d'équipage de l'Emporté, mai 1695, f° 326.

bureau de Rochefort, comme la partie de qu'[il fait] à présent [est] la plus importante ». L'inspecteur général des Classes lui demande dans la dépêche de novembre 1692 de remettre « les registres du département de la rivière de Charente au sieur Pointel qu'[il a] choisi pour cet emploi. ». Ce bureau des matelots doit être celui des armements et désarmements de l'arsenal. Pointel a-t-il installé les trois bureaux de Rochefort, Saintes et Angoulême ? En 1696, Jérôme de Pontchartrain suggère que le poste d'écrivain de la Marine de Saintes tenu par le nommé Bellefonds soit supprimé car les commis de Saint-Jean-d'Angély (Dubreuil) et d'Angoulême (Villiers-d'Arbonne) pourraient se partager la zone d'arrière-pays du département maritime. Trois agents de la Marine seraient installés dans l'arrière-pays. Pointel dirige ainsi le département depuis Rochefort attendu que des commis ou des chargés du détail des classes le représentent à Saint-Jean-d'Angély, Saintes et Angoulême ? La *Table des départements et des officiers qui sont employés avec leurs appointements* pour les années 1698 et 1699 clarifie la répartition. En 1697, le département de la rivière de Charente, est dirigé par le commissaire De Rodon. À Saintes est installé l'écrivain principal Bellefonds tandis qu'à Saint-Jean-d'Angély et Angoulême, deux commis, respectivement Dubreuil et Huet, sont chargés des Classes²⁵. Le département compte donc à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg 4 bureaux de quartiers : Rochefort, Saint-Jean-d'Angély, Saintes et Angoulême.

Au début du XVIII^e siècle, le quartier d'Angoulême est confirmé. Un acte notarié confirme la présence du bureau d'Angoulême, entre 1706 et 1714. Le 4 novembre 1705, Michel Luneau, « conseiller du roi commissaire de la Marine aux Classes du département d'Angoulême »²⁶ par l'édit de 1704, « demeurant de présent en son bureau au faubourg de L'Houmeau » loue et afferme pour 9 ans à la dame Pétaut, veuve d'un avocat, une « maison, chaix et bâtiment, écurie, jardin, cour [...] avec les deux morceaux de près » pour 230 livres par an. Succédant au commis Huet, Luneau porte un titre professionnel qui élève la place du bureau d'Angoulême au même rang que celui de Saintes. Entre 1705 et 1709, en pleine guerre de Succession d'Espagne, le commissaire s'est déplacé durant 116 journées pour effectuer des levées de matelots et des revues de soldats. Dans l'état des vacations qu'il signe, il indique s'être souvent rendu à Châteauneuf et avoir consacré 38 journées « pour avoir été dans les 43 paroisses qui composent le département pour y faire la revue générale de tous les matelots,

²⁵ AN, Marine, C4 131, Classes, pièce n°12, Table des départements et des officiers qui sont employés avec leurs appointements, 1697.

²⁶ ADC, 2E 321, Notariat, Étude Chauvin, Bail à ferme de la Dame Maffrant, veuve Pétaut, à Michel Luneau, 4 novembre 1705.

gabariers et bateliers pendant les mois de novembre et décembre 1709 »²⁷. La mention de 43 paroisses interroge : en ne comptant que les paroisses riveraines de la Charente et de la Boutonne consignées dans la matricule de la rivière de Charente ouverte en 1727, soit 41 localités, le périmètre d'Angoulême atteindrait les limites du département de Rochefort. Le département d'Angoulême serait alors une vaste circonscription, atteignant Charente, remettant en cause la tripartition en quartiers égaux qui a pu se faire jour à partir de l'inspection d'Arnoul en 1693²⁸. Quid du quartier de Saintes et du commis qui représente son commissaire à Saint-Jean-d'Angély ? Le département de la rivière de Charente serait donc encadré par deux principaux bureaux, l'un en aval dans l'arsenal, le second en amont, à Angoulême, sur le port de L'Houmeau, point nodal du chargement des canons, sur lequel la Couronne cherche à être particulièrement attentive depuis la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Il est peu probable que les 43 paroisses associent des localités fluviales et des localités extra-fluviales des versants de la vallée charentaise, sans quoi le cadre défini dans la matricule de 1727 serait une réduction géographique incohérente. Et Luneau précise dans son état des vacances qu'il lève matelots, gabariers et bateliers sur ordre de Michel Bégon à 6 reprises entre 1705 et 1709. Ces navigants ne se trouvent qu'en bords de fleuve. Finalement, la guerre de la Ligue d'Augsbourg a contribué à donner une première extension géographique lointaine au département de la rivière de Charente en associant un point de recrutement des gens de mer éloigné, Angoulême, à un pôle portuaire de transit de l'artillerie de Marine. Cette construction d'une coïncidence fonctionnelle (recruter et faire transiter) renforce le rôle de ce conflit maritime dans la structuration approfondie d'un arrière-pays se projetant de plus en plus vers la mer sous l'égide de la Couronne par le biais de son administration maritime. L'administration des Classes de la marine décrit ici le rôle d'une connexion de la société d'arrière-pays avec l'horizon professionnel maritime.

Quartier de Saintes - Personnel	1716	1720	1727	1737	1749	1750
Désignation	1 commis principal des classes	1 commis principal des classes	1 commis principal des classes	1 commissaire aux classes	1 commis spécial aux classes	1 commis principal des classes
Indemnités (appointements, loyer, frais de bureau)	900	900	900	1200	1300	1500
Nom	De Bellefonds	De Bellefonds	De Bellefonds	De Bellefonds	Giraud	Rollet
Prise de fonction	1 mai 1716	1 mai 1716	1 mai 1716	1 décembre 1728	1 janvier 1747	1 septembre 1750
Cote	AN, Marine, C2 83, f°5	AN, Marine, C2 53, f°183v	AN, Marine, C2 53, f°238v	AN, Marine, C2 53, f°325v	AN, Marine, C2 53, f°424v	AN, Marine, C2 83, f°120r

Tableau 55: le personnel du bureau du quartier de Saintes (1716-1750).

²⁷ ADCM, C164, Intendance de La Rochelle, Vacances de commissaire aux Classes depuis le mois d'octobre 1705 jusqu'à la fin de décembre 1709, 5 janvier 1710, pièce n° 46.

²⁸ DE MARTEL Marie-Thérèse, *op. cit.*, p. 16.

Le bail de Michel Luneau prend donc fin en décembre 1714. En avril 1716, le Conseil de Régence rend un édit supprimant notamment les 100 officiers commissaires de Marine aux Classes créées par les édits de 1702 et 1704. La désignation du département d'Angoulême disparaît des archives des Classes comme en attestent l'absence de dépêches des Classes adressées à Angoulême d'une part et l'absence d'agent des Classes en fonction à Angoulême. Les listes générales d'officiers d'administrations et d'agents entretenus indiquent en revanche la présence d'un bureau à Saintes. Le département ou quartier de Saintes apparaît comme le second du département de la rivière de Charente. Il est dirigé par un commis principal des Classes nommé le 1^{er} mai 1716, De Bellefonds, en fonction jusqu'à la fin de la guerre de Succession d'Autriche. Giraud et Rollet lui succèdent. Ce commis principal des Classes n'est pas nouveau dans l'arrière-pays : en 1692, un De Bellefonds reçoit une dépêche de l'inspecteur général des Classes au sujet des états fixes de matelots et des bâtiments de son quartier²⁹. Entre 1692 et 1716, l'expérience d'un département d'Angoulême est terminée et le bureau décisionnel revient à Saintes. Ce mouvement des bureaux correspond avec la fin du règne de Louis XIV et un temps relatif de paix. Surtout le secrétariat d'État de Maurepas a été synonyme de l'élaboration d'une statistique des gens de mer peu après la l'Ordonnance du 3 décembre 1726 déclinant la nomenclature des départements et quartiers des provinces maritimes du royaume de France. Le règlement au sujet des classes du 10 mai 1728 réaffirme dans son article premier la nécessité de ne commander que la Classe de service³⁰. L'élaboration d'une documentation matriculaire nouvelle et actualisée est un préalable indispensable. La matricule des gens de mer de la rivière de Charente ouverte en 1727 comporte une table qui distingue les 12 paroisses du « Bas de la rivière » qui forment le quartier maritime de Rochefort des 41 paroisses du « Haut de la rivière » qui constituent le périmètre du quartier de Saintes³¹. Les 48 matelots d'Angoulême apparaissent immatriculés dans le quartier de Saintes³² comme tous les marinières des localités en amont de Saintes. Durant la guerre de Sept Ans, l'étendue du quartier de Saintes est renseignée par un mémoire sur la situation du quartier de Saintes rédigé par Correnson, commis ordinaire des Classes, en 1759, et adressé à Nicolas Berryer, secrétaire d'Etat à la Marine³³. Outre la statistique livrée sur les statuts des gens de mer de son quartier, il précise que sa circonscription s'étend sur « environ vingt lieues de rivière depuis Charente jusqu'à

²⁹ AN, Marine, C4 40, à De Bellefonds, 19 mai 1692, f°6.

³⁰ BNF, Droit, économie, politique, F-21 107 (98), Ordonnance portant règlement au sujet des classes du personnel de la Marine, Paris, 1728.

³¹ AN, Marine, C4 220, Matricule des gens de mer de la rivière de Charente, 1727-1738, f° 1.

³² Ibid., f° 84v-90r.

³³ AN, Marine, C4 136, Copie d'un mémoire adressé par monseigneur de Berryer ministre de la Marine au sieur Correnson officier des classes au quartier de Saintes, avec les réponses, 28 mai 1759.

Angoulême ». Angoulême est à 12 lieues du chef-lieu du quartier, Jarnac à 7 comme Saint-Jean-d'Angély et Charente à 6 lieues. La centralité du bureau de Saintes ne fait aucun doute et Angoulême est le point le plus éloigné. Parallèlement, le quartier exerce une influence sur les localités non classées. En 1737, un état des changements intervenus parmi les gens de mer du quartier de Saintes depuis 1727 mentionne 3 matelots de Torsé « non comprise dans l'Ordonnance du 3 décembre 1726 »³⁴.

Quartier de Saintes - Personnel	1753	1754	1759
Chef de bureau	1 commis principal des classes	1 commis principal des classes	1 commis ordinaire
Indemnités (appointements, loyer, frais de bureau)	1500	1000	1000
Nom	Rollet	Bonneau	Correnson
Autre(s) agent(s)	1 commis	1 commis	1 commis aux écritures (300 l.) 1 écrivain (1300 l.) 1 commis (300 l.)
Cote	AN, Marine, C2 83, f° 152	AN, Marine, C2 83, f° 180v	AN, Marine, C4 156, f° 40v-41r.

Tableau 56: le personnel du bureau du quartier de Saintes (1750-1759).

Durant la guerre de Sept Ans, le personnel du bureau du quartier est complété d'un commis aux écritures, d'un écrivain et d'un second commis, indice d'une activité de recensement et de recrutement des gens de mer plus intense pour les armements de Rochefort. L'hypothèse d'une affectation à Angoulême de l'écrivain de la Marine, secondé par un commis, mérite d'être posée. En 1756, les dépêches adressées depuis le bureau des Classes au commissaire de Saintes Bonneau n'évoquent que le syndic des classes Lambert à Angoulême « qui étant très utile pour la Marine, doit être en cette considération traitée favorablement dans la taxation pour la taille et autre charges »³⁵. L'année suivante, Drahonnet est mentionné syndic des Classes à Saint-Jean-d'Angély³⁶ et le nouveau commissaire de Saintes Correnson agit pour commander au service les pêcheurs de la Touvre³⁷. La mention du commissaire aux Classes Dubois-Grenot à Angoulême dans les dépêches émises par le bureau des classes dès 1762³⁸ atteste de la réorganisation des quartiers du département de la rivière de Charente à la fin de la guerre de Sept Ans. Le dépouillement des rôles d'équipage du port de Rochefort depuis 1753

³⁴ AN, Marine, C4 132, Classes, Dépêches, État des changements survenus parmi les officiers et matelots du quartier de Saintes depuis la revue de 1727, 1737.

³⁵ AN, Marine, C4 77, Dépêches des Classes, à Bonneau, 5 mars 1756, p. 307.

³⁶ AN Marine, C4 78, Dépêches des Classes, à Correnson, 27 décembre 1757, p. 520.

³⁷ AN, Marine, C4 78, Dépêches des Classes, à Correnson, 24 juillet 1757, p. 250.

³⁸ AN, Marine, C4 83, Dépêches des Classes, à Dubois-Grenot, 28 novembre 1762, p. 662.

jusqu'à 1764 apporte un élément supplémentaire : jusqu'en 1764, les matelots embarqués sur les vaisseaux du roi à Rochefort originaires d'une paroisse entre Saintes et Angoulême sont indiqués comme dépendant du quartier de Saintes. Ainsi, en 1755, sur l'*Aigle*, parmi les matelots du quartier de Saintes, on trouve Jean Verguin et Jean Poussard d'Angoulême, Jean Michaud de Cognac et Jacques Rousseau d'Angeac³⁹. Trois mariniers de Cognac embarquant sur l'*Éveillé* sont mentionnés comme relevant du quartier de Saintes⁴⁰. Sur la *Chèvre*, partie la même année, c'est également le cas de trois matelots de Saint-Simon et Gondeville⁴¹. À partir de 1764, la mention de ces paroisses est associée au quartier d'Angoulême : l'armement de *L'Orient* à Rochefort mobilise des marins de ces mêmes localités de l'arrière-pays et ils sont indiqués comme provenant du quartier d'Angoulême : Jean Roy de Saint-Simon, Jean Moineau d'Angeac, Pierre Chauveau de Gondeville ou Jean Renard de Cognac⁴². En conséquence, le périmètre d'action du commissaire aux Classes de Saintes de 1716 à 1761 présente une cohérence que les besoins de la guerre de Sept Ans ont conduit à modifier. Dès 1762, un commissaire aux Classes est rétabli à Angoulême chargé des levées pour l'arsenal de Rochefort. Entre la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la fin de la guerre de Sept Ans, les contours de l'administration des Classes de l'arrière-pays évoluent dans la répartition des bureaux et la délimitation des périmètres d'action. Qu'elle soit constituée d'un ou plusieurs départements, qu'elle soit dirigée depuis Saintes ou depuis deux bureaux à partir de 1764, entre les années 1690 et l'Ordonnance du 3 décembre 1726 fixant les localités du département de la rivière de Charente, l'aire de recensement et de recrutement des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois s'est approfondie et linéarisée depuis Charente et Saint-Jean-d'Angély jusqu'à Angoulême pour inclure l'ensemble des paroisses riveraines du fleuve. Cette ligne fluviale coïncide avec le secteur navigable de la Charente à la veille des travaux de l'ingénieur Trésaguet. Après la guerre de Sept Ans, l'aire de recrutement juxtapose la circonscription définie par la Marine et une nébuleuse de localités périphériques à la vallée de la Charente illustrant la diffusion d'une onde professionnelle de la Marine jusqu'aux marges provinciales d'Angoumois.

³⁹ AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Aigle, 1755.

⁴⁰ *Ibid.*, L'Éveillé, 1755.

⁴¹ *Ibid.*, La Chèvre, 1755.

⁴² AN, Marine, C6 1060, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Orient, 1764.

3. Du fleuve aux confins provinciaux : les quartiers maritimes de Saintes et Angoulême entre territoire formel et périphérie informelle du recrutement (1765-1795).

De l'après-guerre de Sept Ans à la mise en place de l'Inscription Maritime en 1795, la géographie des quartiers maritimes de l'arrière-pays est stable comme en témoignent au début et à la fin de la guerre d'Indépendance Américaine l'ordonnance du roi portant établissement de commissaires et de syndics des classes de septembre 1776 et l'*Ordonnance du roi concernant les classes* du 31 octobre 1784. La première ordonnance établit 50 commissaires des Classes dont 7 dans le département de Rochefort. Un commissaire aux Classes est établi au bureau du quartier de Rochefort tandis que les quartiers de Saintes et Angoulême relèvent de l'article 3 de l'ordonnance : « Il sera établi dans les ports et villes moins considérables [...], conformément aux états qui seront arrêtés par Sa Majesté, des Syndics des Classes, au lieu et place des sous-commissaires de la Marine et des Classes ci-devant employés dans les dits ports et villes, supprimés par l'Ordonnance de ce jour »⁴³. D'après l'article 4, ces syndics « feront les fonctions de commissaires des Classes, en vertu d'un ordre du roi, et rendront compte au commissaire de leur département de tout ce qui concernera les Classes du quartier où ils auront été établis »⁴⁴. La hiérarchie entre le quartier de Rochefort et les quartiers d'arrière-pays transparait de l'aval vers l'amont de la rivière de Charente. Après le traité de Paris, l'ordonnance de 1784 décline la division des Classes en départements, quartiers et syndicats dans son titre 1^{er}. Le département de Rochefort comprend 10 quartiers dont 3 sur le cours de la Charente : Rochefort, Saintes et Angoulême⁴⁵. Les quartiers de Noirmoutier-Île d'Yeu, Saintes et Angoulême sont dirigés par des syndics des Classes faisant fonction de commissaires aux Classes. Le décret du 7 janvier 1791 maintient le système des Classes et confirme le classement des « bateliers et mariniers des bacs et bateaux et autres bâtiments sur les étangs, lacs, canaux et rivières dans l'intérieur du royaume »⁴⁶. Le décret du 25 octobre 1795 en créant l'Inscription Maritime confirme les dispositions de l'ordonnance de Castries de 1784 : les quartiers sont désormais confiés à des

⁴³ BNF, Droit, économie, politique, F-21249 (18), Ordonnance du roi portant établissement de commissaires et de syndics des Classes du 27 septembre 1776, Paris, 1776, article 3.

⁴⁴ *Ibid.*, article 4.

⁴⁵ Art. 4, Titre I, Ordonnance du roi concernant les Classes du 31 octobre 1782, *Ordonnances et reglemens concernant la Marine*, Toulon, Mallard, 1787, p. 221.

⁴⁶ Art. 3, Décret sur les Classes des gens de mer du 31 décembre 1790, BNF, F-42 685, *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies, t. 1, du 8 juin 1789 au 30 avril 1791*, Paris, Imprimerie de la République, 1787-1800, p. 219.

administrateurs de la Marine⁴⁷. Ces deux décrets ne détaillent cependant pas l'étendue géographique des circonscriptions maritimes.

Pour essayer de reconstruire un aperçu de l'extension de l'aire de recensement et de recrutement des gens de mer dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'exploitation d'un registre de levées du quartier de Saintes et d'une matricule du quartier d'Angoulême permet d'évaluer le passage d'une ligne fluviale de recrutement délimitée par l'Ordonnance du 3 décembre 1726 à un bassin professionnel élargi associant la vallée, ses versants et ses prolongements dans l'arrière-pays fluvial, en secteur navigable ou non.

Levées du quartier maritime de Saintes - Classement de l'origine géographique de 3126 levés en 5 niveaux d'éloignement (1770-1788).		Charente-Boutonne			
		Nb localités	Nb gens levés	Moyenne / localité	% gens levés
Niveau 1	Localités riveraines du fleuve	48	1935	40,3	61,9%
Niveau 2	Localités périfluviales	23	201	8,7	6,4%
Niveau 3	Localités extra-fluviales	66	463	7,0	14,8%
Niveau 4	Localités des quartiers maritimes périphériques	46	146	3,2	4,7%
	Quartier d'Angoulême	14	56	4,0	1,8%
	Localités riveraines du fleuve	6	36	6,0	1,2%
	Localités périfluviales	4	13	3,3	0,4%
	Localités extra-fluviales	4	7	1,8	0,2%
	Quartier de Royan	12	43	3,6	1,4%
	Quartier de Rochefort	6	21	3,5	0,7%
	Quartier de La Rochelle	8	16	2,0	0,5%
	Quartier de Marennes	5	8	1,6	0,3%
Niveau 5	Localités d'une autre province	> 9	33	-	1,1%
	Guyenne	1	1	-	0,0%
	Gascogne	-	1	-	0,0%
	Limousin	-	4	-	0,1%
	Poitou	8	21	-	0,7%
	Anjou	-	2	-	0,1%
	Bourgogne	-	3	-	0,1%
	Canada	-	1	-	0,0%
	Localités non identifiées	-	348	-	11,1%
		-	3126	-	100,0%

Source : d'après SHDR, 9 P2 2, Registre des levées du quartier de Saintes, 1770-1788.

Tableau 57: l'aire de recrutement étendue des travailleurs de la mer du quartier maritime de Saintes (1770-1788).

Le quartier de Saintes est de ceux de l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois celui qui connaît la plus forte extension. Le rôle des levées du quartier, rédigé entre 1770 et

⁴⁷ Art. 8 et 9, Section II, Décret concernant l'inscription maritime du 3 brumaire an IV, BNF, F-42 690, *Recueil des lois relatives à la Marine et aux colonies, t. 6, du 1^{er} vendémiaire an IV au 1^{er} frimaire an V*, Paris, Imprimerie de la République, 1787-1800, p. 51.

1788, tenu successivement par les commissaires aux Classes Cochelin, Huon de L'Étang et Lacheurié est exploité ici dans la dimension géographique qu'il permet de reconstituer. Composé de plusieurs listes de gens levés pour le service du port et les campagnes au roi sur les vaisseaux, il ne répertorie pas uniquement des gens de mer. Aux 171 officiers mariniers, 1 549 matelots, 105 novices et mousses s'ajoutent 242 cordiers et fileurs, 840 charpentiers, 2 forgerons, 194 tonneliers et 22 boulangers. Ce sont donc au total 3 126 travailleurs pour ou sur la mer qui sont sollicités. Le quartier de Saintes comptait 40 paroisses d'après l'Ordonnance de 1726. La constitution de celui d'Angoulême à la fin de la guerre de Sept-Ans l'a réduit à 24 paroisses riveraines du fleuve. Par un classement des 3 126 origines géographiques renseignées par le commissaire aux Classes sur 18 années, la précision du territoire de recrutement transparait. Pour construire une description cohérente, un classement en 5 niveaux géographiques peut-être utile. Le premier correspond à une localisation riveraine du fleuve Charente ou de son affluent navigable la Boutonne. Ce niveau présente l'intérêt de produire la comparaison avec la circonscription de 1726. Le second regroupe les localités péri-fluviales, c'est-à-dire les localités limitrophes des localités riveraines du fleuve Charente ou de son affluent navigable. Le troisième niveau rassemble les localités extra-fluviales, soit celles situées au-delà des localités du second niveau. Les localités du niveau 2 et 3 comprennent le plus souvent un affluent du fleuve Charente ou de la Boutonne sur leur territoire. Les niveaux 4 et 5 envisagent les localités des quartiers maritimes périphériques et des autres provinces, indices d'une mobilité du voisinage ou de la province plus éloignée vers la circonscription maritime de Saintes. Quelles conclusions tirer du registre des levées sur les contours du quartier maritime de Saintes dans la seconde moitié du XVIII^e siècle ?



Figure 67: extrait d'une carte manuscrite du quartier maritime de Saintes par M. Deshayes, 1756.

Tout d'abord, le recrutement sur la ligne fluviale de la Charente et de la Boutonne s'est densifié. De 24 paroisses répertoriées dans l'Ordonnance de 1726, l'autorité du commissaire s'étend désormais sur 48 localités riveraines du fleuve. Une carte du quartier de Saintes réalisée en 1756⁴⁸ pour justifier le fait que la paroisse de Gémozac n'a pas à relever du quartier maritime de Saintes donne un aperçu du quartier. Sur cette carte, Carillon et Saint-Jean-d'Angély sont les seules localités de l'affluent de la Boutonne à figurer parmi les paroisses relevant du quartier de Saintes. L'Ordonnance du roi pour la division et l'étendue des départements et quartiers de l'Intendance de Rochefort du 3 décembre 1726⁴⁹ confirme l'exactitude de la nomenclature de la carte. En la confrontant avec les occurrences géographiques du registre des levées de 1770-1788, l'intégration des paroisses de la Boutonne est évidente : si Saint-Jean-d'Angély reste le pôle du recrutement de la Boutonne avec 110 travailleurs sollicités, jusqu'à la confluence avec

⁴⁸ AN, Marine, C4 136, Plan de la rivière de Charente sur laquelle est inscrit toutes les paroisses dépendantes du quartier de Saintes ainsi que Sa Majesté l'a réglé par son ordonnance du 3 décembre 1726, 1756.

⁴⁹ BNF, Droit, économie, politique, F-21 104 (29), Ordonnance du roi pour la division et l'étendue des départements et quartiers de l'intendance de Rochefort et du département de Bayonne, Paris, 1726.

la Charente, La Vergne, Torxé, Les Nouillers, Tonny-Boutonne, Archingeay, Saint-Coutant et Champdolent ont été intégrées avec 60 travailleurs levés. L'augmentation du nombre de localités renseignées procède également d'une meilleure désignation géographique des lieux d'origine des travailleurs de la mer, au niveau du bourg ou du hameau. Ainsi, pour les levées de Dompierre-sur-Charente, les mentions associées sont Dompierre, Orlac ou Les Chauvauds. Pour Saintes sont précisés les paroisses ou les faubourgs de la ville voire même les bourgs périphériques comme Les Arciveaux. La nomenclature de la matricule de 1726 qui rassemblait parfois des localités par groupe⁵⁰ est devenue caduque par le travail de recensement et de recrutement des commissaires aux Classes de Saintes qui ont une meilleure connaissance géographique de leur circonscription. Sur 18 années de levées, les commissaires aux Classes ont privilégié le recrutement sur la ligne fluviale de la Charente et de la Boutonne avec 1 935 travailleurs (navigants ou artisans) sollicités pour l'arsenal, soit 61,9% de l'effectif global. Dans l'ordre décroissant, Saint-Savinien (273 travailleurs), Port-d'Envaux (251), Charente (159), Courcoury (157), Saintes (133), Taillebourg (119) demeurent les principaux pôles de recrutement des gens de mer. Le chapelet des localités péri-fluviales représente quant à lui 22 localités soit 6,6% des individus levés. Elles dessinent un arc sud-est-nord-ouest sur la rive gauche autour de Saintes : de Montils à Écurat par Berneuil, Préguiillac, La Jard, Nieul-Lès-Saintes, Pessines et Saint-Georges-des-Côteaux, ce secteur représente 146 des 207 travailleurs levés pour l'arsenal (soit 70,7%) dans les localités du niveau 2. Sur la rive droite, une guirlande de paroisses périfluviales joignant le Cognaçais (La-Chapelle-des-Pots, Saint-Sauvant et Louzac) s'insère dans le périmètre du quartier de Saintes : avec 17 travailleurs, la Chapelle-des-Pots envoie 10 tonneliers, 3 charpentiers calfats et 4 matelots entre 1770 et 1788. Les localités péri-fluviales ne sont donc pas toutes sollicitées également. Le profil de la ceinture des localités périphériques de Saintes peut se justifier doublement : du point de vue du commissaire aux Classes, il manifeste la recherche d'un approfondissement de l'aire de recrutement tandis que du point de vue des habitants il peut signifier la recherche et la saisie d'une opportunité professionnelle. Les localités du niveau 3 représentent le second pôle de recrutement du commissaire aux Classes de Saintes entre 1770 et 1788 avec 453 travailleurs issus de 59 localités. Le déséquilibre de l'extension de l'influence du quartier de Saintes entre la rive droite et la rive gauche de la Charente se dessine au profit de la seconde. Sur la rive

⁵⁰ La table de la matricule des gens de mer des quartiers de Saintes et Rochefort indique pour les paroisses du haut de la rivière (quartier de Saintes) « Carillon, Bors, Geay, Romegoux et Agonnay » ou « Saintes, Les Gonds, Courcoury et Chaniers », « Dompierre, Brives et Chérac », AN, Marine, C4 220, Matricule des gens de mer de la rivière de Charente, 1727-1738.

droite, la proximité de la province du Poitou et l'affluent de la Boutonne limitent l'extension à la région de Matha. Les localités extra-fluviales de la rive droite envoient 89 travailleurs levés à l'arsenal, venant principalement de Matha, Beauvais, Burie et Écoyeux. Loulay et Aulnay marquent la limite septentrionale maximale avec 10 travailleurs levés. Sur la rive gauche, l'extension de l'influence du quartier de Saintes esquisse un territoire atteignant les limites de la Saintonge et de l'Angoumois au sud (Montendre, Saint-Vallier, Chalais, Montboyer). L'essentiel du recrutement sur la rive gauche suit, depuis Saintes, les routes de Bordeaux et de Barbezieux, par Archiac ou Jonzac, avant de perdre en intensité aux limites de la province. La région de Pons, à l'est des limites d'un quartier de Royan qui longe l'estuaire, est une aire de recrutement complémentaire : l'espace formé par les petites villes de Pons, Saint-Genis, Jonzac, Archiac et le bourg d'Échebrune totalise 215 travailleurs affectés à l'arsenal, soit 45,5% du total des travailleurs des localités du niveau 3. Au nord-ouest et à l'ouest de Saintes, dans l'espace séparant la vallée de la Charente des quartiers maritimes de Rochefort et Marennes, le recrutement atteint Saint-Porchaire et Pont-L'Abbé, intègre Corme-Royal et Saint-Sulpice et représente 80 travailleurs soit 16,9% de l'effectif levé pour le quartier de Saintes. À la fin du XVIII^e siècle, si la ligne fluviale de la Charente et de la Boutonne reste le cœur du recrutement des Classes de la Marine dans l'arrière-pays de Saintonge, l'influence du quartier s'est développée sur l'ensemble de la province et a suivi les contours des quartiers maritimes périphériques (Royan, Marennes et Rochefort). Le rayonnement du quartier intègre totalement l'aire du midi saintongeais en contact avec l'Angoumois et la Guyenne. Près de 5% des travailleurs levés dans le quartier de Saintes sont originaires d'un quartier maritime périphérique avec une prédominance des circonscriptions maritimes (72 travailleurs originaires des quartiers de Royan, Marennes et Rochefort) sur les circonscriptions fluviales (56 travailleurs originaires du quartier d'Angoulême). Le quartier maritime d'Angoulême présente un profil d'évolution géographique plus contracté.

Matricule du quartier d'Angoulême - Classement de l'origine géographique de 520 gens de mer en 5 niveaux d'éloignement (1785-An IV).		Charente			
		Nb localités	Nb immatriculés	Moyenne / localité	% immatriculés
Niveau 1	Localités riveraines du fleuve	25	490	19,6	90,9%
Niveau 2	Localités périfluviales	10	21	2,1	3,9%
Niveau 3	Localités extra-fluviales	15	21	1,4	3,9%
Niveau 4	Localités des quartiers maritimes périphériques	0	0	0,0	0,0%
Niveau 5	Localités d'une autre province	6	7	1,2	1,3%
	Périgord	1	3	3,0	0,6%
	Limousin	2	3	1,5	0,6%
	Saintonge	1	1	1,0	0,2%
Source : d'après SHDR, 9 P3 22, Matricule du quartier des Classes d'Angoulême, 1785-1796).		-	539	-	100,0%

Tableau 58: l'aire d'immatriculation des gens de mer du quartier maritime d'Angoulême (1785-An IV).

L'extension de l'influence des Classes dans le quartier d'Angoulême ne décrit pas la même surface territoriale. L'analyse de l'origine résidentielle de 539 matelots et officiers marinières recensés dans la matricule du quartier d'Angoulême rend possible cette reconstitution. À partir de l'Ordonnance du 3 décembre 1726, le nombre de localités du quartier de Saintes ayant formé le quartier d'Angoulême à la fin de la guerre de Sept Ans était de 16 localités riveraines de Cognac à Angoulême. À l'exception d'Angoulême et Saint-Simon, Ces localités étaient regroupées par groupes de 2 ou 3 : « Cognac, Merpins, Crouin », « Bourg-Charente, Saint-Brice et La Trache », « Jarnac, Gondeville et Bassac », « Saint-Amant-de-Graves et Vibrac », « Angeac, Châteauneuf et Saint-Même »⁵¹. Le croisement de la table des localités de la matricule de 1727 avec celle des localités de la matricule de 1785 indique la même dynamique sur la ligne fluviale : les localités du niveau 1 du département de la rivière de Charente rassemblent l'année de la création de l'Inscription Maritime 25 localités. Avec l'absence de 2 localités de la nomenclature de 1726 (Saint-Brice et La Trache), ce sont 11 nouvelles localités qui sont associées à des immatriculations de matelots ou officiers marinières. Le quartier d'Angoulême étend son influence en aval de Cognac à Saint-Laurent au contact de la circonscription maritime de Saintes et en amont d'Angoulême, en secteur non navigable, à Mansle et Puyréaux. Faut-il voir un lien avec les travaux d'extension de la navigation de Trésaguet qui atteignent le méandre de Mansle au début des années 1780 ? La cité de Confolens sur la Vienne est le point d'immatriculation du quartier d'Angoulême le plus lointain dans les terres : en 1788, les deux frères Ducoq, Jean-Baptiste et François Xavier,

⁵¹ AN, Marine, C4 220, Matricule des gens de mer de la rivière de Charente, 1727-1738, f° 51-87.

attestés sur une ancienne matricule, sont fils d'un notaire⁵². En 1784, ils sont tous les deux au commerce à Bordeaux. Le premier est aide-pilote, le second novice matelot après avoir servi en qualité de mousse sur l'*Astrée* et l'*Actif*. Après avoir été notifiés plusieurs fois sans nouvelles entre 1789 et 1795, François-Xavier, reconnu et gratifié de 135 livres pour la qualité de son service dans la deuxième division de Rochefort, déclare à l'administrateur de la Marine d'Angoulême que son frère est mort en commandant un corsaire de Lorient. L'administrateur a mentionné également que Jean-Baptiste avait commandé un cutter anglais, le *Dragon*, et servi sur la *Diligente* et la *Bastide*. Cet exemple donne un aperçu de l'engagement dans la Marine depuis les confins provinciaux à la limite entre l'Angoumois et le Poitou. Les 7 nouvelles localités de niveau 1 du quartier correspondent aux immatriculations des 32 gens de mer vivant entre Châteauneuf et Angoulême à Fléac, Linars, Sireuil, Saint-Simeux, Champmillon, Saint-Seurin et Mosnac. Si le recensement des gens de mer du fleuve intègre des segments où il n'y avait aucune immatriculation comme dans le cas de la Boutonne pour le quartier de Saintes, l'extension de l'influence du quartier d'Angoulême dans les terres voisines du fleuve est très faible : 3.9% des immatriculés vivent dans une des 10 localités péri-fluviales, dont la répartition est assez dispersée sans qu'elles ne constituent une aire de recrutement comme dans la région de Pons. En amont d'Angoulême, dans les marges poitevines de l'Angoumois, Aigre et Villefagnan représentent 3 matelots. Autour d'Angoulême, seuls Champniers au nord, La Couronne, Saint-Estèphe au sud-ouest immatriculent une dizaine de gens de mer. En suivant la vallée de la Charente vers Cognac, de part et d'autre du fleuve, 7 matelots, successivement de Hiersac, Moulidars, Éraville, Bouteville et Segonzac, s'inscrivent sur la matricule du quartier. Relativement aux localités extra-fluviales, le sud de l'Angoumois, dans la zone de contact avec la Saintonge, regroupe une vingtaine de matelots : du sud-est d'Angoulême vers la Saintonge méridionale en rejoignant la route du carrosse de Bordeaux, Dirac, Dignac, Fouquebrune, Rouffiac, Blanzac, Ronsenac, Vignolles, Saint-Vallier ou encore Bors et Montmoreau abritent un à deux matelots, une situation d'exception que ces localités partagent au nord d'Angoulême avec La Rochefoucauld, Chasseneuil ou Saint-Claud et à l'ouest avec Mareuil en Rouillacais et Lignières entre Archiac et Châteauneuf. La surface territoriale du quartier d'Angoulême est assez caractéristique d'une situation périphérique dans le prolongement du quartier de Saintes. L'essentiel des immatriculations du quartier consolide la ligne fluviale professionnelle de navigation. Le rayonnement du quartier atteint cependant la Saintonge au sud et le Poitou au nord avec ces exceptions du métier de navigation révélatrices

⁵² SHDR, 9 P3 22, Quartier d'Angoulême, Matricule des Classes, 1785-1796, Confolens, Ducoq Jean-Baptiste & Ducoq François-Xavier Le Cadet.

de la pénétration de l'onde professionnelle maritime et de la capacité des sociétés des terres intérieures à se connecter et à candidater par l'immatriculation maritime à l'horizon professionnel océanique.

Niveau de localité	Officiers non mariniers	Chirurgiens
1 (fluviale)	116	67
Exemples	Saintes; Angoulême; Saint-Jean-d'Angély; Cognac	Saintes; Angoulême; Charente; Saint-Jean-d'Angély
2 (péri-fluviale)	8	2
Exemples	Ruffec; Segonzac; Saint-Sauvant	Ruffec; La Chapelle-des-Pots
3 (extra-fluviale)	44	82
Exemples	Pons; Aubeterre; Rioux; Montendre; Chalais	Jonzac; Aubeterre; Barbezieux; Pons; Archiac; Chalais
5 (autre province)	18	13
Exemples	Limoges; Tulle; Turennes; Ussel; Lagnac; Saint-Hilaire	Limoges; Tulle; Le Vigeois; Turennes
Total	186	164

Tableau 59: origine des officiers non mariniers et chirurgiens inscrits dans les rôles d'équipage des ports de Lorient, La Rochelle, Rochefort et Bordeaux (1719-1792).

En mobilisant les rôles d'équipage des ports de commerce et des arsenaux atlantiques pour recenser des professions non sujettes au classement, le territoire formel du classement maritime est complété par l'esquisse d'une périphérie informelle, diffuse, qui étend la perception de l'aire d'influence, plus seulement des Classes, mais plus généralement des métiers du bord. Les officiers chirurgiens et les officiers non mariniers forment deux catégories professionnelles à même de rendre visible cette périphérie informelle du recrutement des travailleurs sur mer. À partir d'un corpus formé des rôles d'équipages des ports de Lorient, La Rochelle, Rochefort et Bordeaux entre 1719 et 1792⁵³, 164 chirurgiens de 49 localités et 186 officiers non mariniers de 53 localités de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et du Limousin ont été recensés à bord des vaisseaux du roi et des navires marchands. Si ces 2 catégories professionnelles recrutent principalement dans les chefs-lieux des quartiers maritimes (19 chirurgiens de Saintes et 25 officiers non mariniers d'Angoulême), l'analyse de l'éventail des localités de niveaux 3 et 5 met en évidence des connexions professionnelles avec le monde de la mer au niveau très local. L'exemple des chirurgiens tout d'abord. Les localités riveraines du fleuve Charente et de la Boutonne représentent 40% des origines géographiques des chirurgiens. Saintes, Charente, Saint-Jean-d'Angély, Angoulême et Cognac sont les principales. Parmi les localités fluviales d'Angoumois, Marsac et Aunac sont à grouper avec

⁵³ La chronologie des séries d'équipages de ces 4 ports est discordante. Cf. Chapitre 1, I, 2.

les localités péri-fluviales de Ruffec et Confolens et les localités extra-fluviales de La Rochefoucauld, Saint-Claud et Chabanais pour dessiner un horizon septentrional lointain du recrutement, si ponctuel soit-il, des officiers de santé en Angoumois. Au-delà, 13 chirurgiens viennent du Limousin. L'attention portée aux localités extra-fluviales fait apparaître les midis d'Angoumois et de Saintonge comme une zone de recrutement privilégiée des officiers de santé des vaisseaux et navires. La projection professionnelle n'est pas uniquement le fait des petites villes : si 13 chirurgiens viennent de Jonzac, 9 d'Aubeterre, 8 de Barbezieux, 7 de Pons, 7 d'Archiac et 5 de Chalais, Arthenac, Salles de La Valette, Saint-Amant-de-Montmoreau, Orignac ou Polignac sont de petits villages associés à l'origine géographique d'un chirurgien. Deux à trois chirurgiens sont originaires de Baignes et Mosnac, Fontaines ou Montboyer. Les routes, de Saintes à Bordeaux par Pons, d'Angoulême à Bordeaux par Barbezieux jouent un rôle dans l'extension de l'aire de recrutement du personnel d'équipage non classé. Dans l'aire de recrutement des chirurgiens, l'origine extra-fluviale et extra-provinciale prime sur l'origine fluviale manifestant une réelle diffusion du métier de santé de la Marine dans l'arrière-pays. Pour les officiers non marinières, l'aire du recrutement, si vaste qu'elle puisse être n'en demeure pas moins plus polarisée avec 116 des 186 officiers non marinières originaires d'une localité fluviale ou péri-fluviale de la Charente ou de la Boutonne. Saintes, Angoulême, Saint-Jean-d'Angély et Cognac sont les principaux pôles de recrutement avec 89 officiers non marinières. Les exceptions se trouvent en amont d'Angoulême : Civray et Verteuil envoient chacune un officier non marinier et Ruffec, localité péri-fluviale, envoie deux. En ajoutant l'officier non marinier de Villefagnan, le nord de l'Angoumois témoigne d'un lien avec la mer qui touche en effet une infime partie de la société : entre les matelots, les chirurgiens et les officiers non marinières, la modestie des effectifs n'en demeure pas moins révélatrice de la présence d'une projection professionnelle vers la mer. Les 44 officiers non marinières venant d'une localité extra-fluviale font voir de nouveau le périmètre du midi saintongeais entre Pons, Montlieu, Aubeterre et Barbezieux. Des petites localités comme Saint-Romain-de-La-Valette, Tazac, Ozillac, Léoville ou Neuillac envoient des candidats au travail sur mer à l'ombre de ces petits pôles urbains du sud de la Saintonge. Les origines géographiques des chirurgiens et officiers marinières embarqués à Lorient, La Rochelle, Rochefort, Bordeaux dessinent ainsi une carte des origines professionnelles qui, si elle partage une trame commune avec l'aire de recrutement des Classes, la nuance et la complète, révélant la diversité des manières de se projeter vers un port pour travailler sur mer. Le recours aux registres des enrôlements du corps royal de la Marine étend la perception de ce territoire d'influence de la Marine. Être soldat d'une brigade de Marine, pertuisaniers ou chiourmes au port est une autre affectation professionnelle qui induit

une projection vers un territoire maritime de travail (voir annexe 3, carte 6). Si le nord de l'Angoumois est peu représenté chez les matelots et les officiers mariniers, les chirurgiens ou les officiers non mariniers, il est l'espace d'origine de soldats de la Marine : les localités du nord de l'Angoumois citées précédemment (Civray, Ruffec, Villefagnan, Verteuil, Saint-Claud, Chabanais et Confolens) sont associées à 5 pertuisaniers et chiourmes de l'arsenal de Rochefort et 34 soldats du corps royal de la Marine affectés dans les brigades des ports atlantiques (Le Havre, Saint-Malo, Brest, Rochefort, Bordeaux et Bayonne). La concrétisation d'un engagement professionnel sur la mer par l'embarquement ou l'enrôlement décrit aux côtés des Classes de la Marine les voies de la projection professionnelle des confins provinciaux de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Entre 1666 et 1795 se constitue dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois une aire de recrutement des gens de mer qui devient progressivement au XVIII^e siècle une aire de recrutement des travailleurs pour la mer ou sur la mer. D'un département de la rivière de Charente qui ne se limitait qu'à son embouchure à la fondation de Rochefort, la mise en place d'une administration des Classes dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois a conduit à intégrer les lignes fluviales et affluentes navigables dans le périmètre délimité d'un bassin de recrutement des gens de mer. Entre 1726 et 1792, les quartiers maritimes de Saintes et Angoulême, scindés à la fin de la guerre de Sept-Ans, connaissent des mutations de leur aire d'influence, intègrent les versants de la vallée et le voisinage. Le quartier de Saintes étend son rayonnement dans les aires intersticielles laissées libres par les quartiers maritimes de Rochefort, Marennes et Royan, plus sur la rive gauche que sur la rive droite jusqu'aux limites de l'Angoumois et de la Guyenne (voir annexe 3, carte 4). Celui d'Angoulême connaît une évolution plus limitée, centrée sur l'immatriculation des gens de mer des paroisses absentes du recensement de 1727 et une modeste extension de l'immatriculation en amont d'Angoulême et sur les versants de la vallée entre Jarnac et Angoulême (voir annexe 3, carte 5). La déclinaison de l'origine géographique en fonction du métier juxtapose ainsi plusieurs cartes : celle de l'origine des gens de mer, celle de l'origine des artisans levés pour le service du port, celle de l'origine des chirurgiens ou des officiers mariniers. Ces cartes présentent des invariants, des secteurs de coïncidence, accentuant la projection maritime de ces points, de ces lignes ou de ces aires. L'analyse des discordances entre les cartes constitue le meilleur révélateur de la connexion, si modeste soit-elle, par le travail de la mer, des niveaux locaux périphériques à ces secteurs de coïncidence. L'exploitation des rôles d'enrôlement du corps royal de la Marine accentue cette perception du niveau local se projetant vers la mer. Finalement, la superposition cartographique du recrutement des travailleurs de la mer met en évidence un fait professionnel

maritime qui a connu une large diffusion dans l'arrière-pays au point d'atteindre les provinces voisines de l'Angoumois.

II. LE PERSONNEL DES CLASSES DANS L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS : DÉSIGNATIONS, AFFECTATIONS ET MISSIONS

L'histoire de l'administration de la Marine est en plein renouvellement. Qu'il s'agisse de l'organisation du travail des bureaux de la Marine⁵⁴ ou de l'intérêt porté à ses agents dans les ports et les quartiers maritimes⁵⁵, ces études, qui nuancent la centralisation administrative et interrogent les expériences de terrain, décrivent l'organisation et les réformes de la gestion du secrétariat d'état, dénouent les processus de prise de décisions, illustrent la construction d'une culture d'archives ou réhabilitent la figure du commis. Identifier le personnel des Classes des quartiers maritimes de Saintes et d'Angoulême permet de saisir, au-delà de la dimension biographique d'une carrière qui les lie à l'océan et aux outre-mer, le rôle clef joué dans la liaison professionnelle entre l'arrière-pays, l'arsenal et les autres ports atlantiques du royaume mais également des fonctions complémentaires des levées qui en font des acteurs clefs de l'extension de l'influence de la mer et de l'océan dans les terres intérieures.

1. Commissaire, commis et syndics des Classes dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : quels profils ?

Le premier commissaire de la Marine connu pour le département de la rivière de Charente est Pierre-Florimond Talon, attesté en 1682. Avant la naissance de l'Inscription Maritime en 1795, le quartier de Saintes était dirigé par Georges Dièrès-Montplaisir et celui d'Angoulême par Nicolas-Marcellin Valliet, syndics des classes de la Marine à la suite de l'Ordonnance de 1776. Bertrand-Jérôme François Correnson dirige le quartier de Saintes au moment du détachement de celui d'Angoulême confié à Jacques Dubois-Grenot en 1762. La reconstitution de la chronologie des commissaires aux Classes repose sur l'exploitation des

⁵⁴ ULBERT Jörg, LLINARÈS Sylviane (dir.), *La Liasse et la plume. Les bureaux du secrétariat d'État de la Marine (1669-1792)*, Rennes, PUR, 2017.

⁵⁵ SUBLIME Jérôme, *Les commissaires des Classes de la Marine en France (XVII^e-XVIII^e siècle)*, thèse de doctorat sous la direction d'Alain Cabantous, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014.

provisions d'offices du début du XVIII^e siècle, des listes d'officiers de plumes et des dossiers des personnels de la Marine⁵⁶.

Département de la rivière de Charente		1682-1762	
Talon, Pierre-Florimond	commissaire de la Marine	vers 1682	
Pissonnet de Bellefonds, Jean-Baptiste ?	commis écrivain des Classes	1692	?
Pointel, Nicolas-Alexandre	commissaire de la Marine	1692	?
Villiers d'Arbonne, ...	chargé du détail des Classes	1692	?
Pissonnet de Bellefonds, Jean-Baptiste Guillaume	commis principal des Classes	1704	1747
Giraud, ...	commis spécial aux Classes	1747	1750
Rollet, ...	commis principal des Classes	1750	1754
Alquier de La Rambergue, Pierre	commis principal des Classes	1754	1754
Bonneau, Joseph-Jacques	commis principal des Classes	1754	1757
Correnson, Bertrand Jérôme François	commis ordinaire des Classes	1757	1762
Quartier de Saintes		1762-1795	
Correnson, Bertrand Jérôme François	commis ordinaire des Classes	1762	1763
Cochelin, Mathieu	sous-commissaire des Classes	1764	1776
Huon de l'Étang, Claude-Guillaume	sous-commissaire des Classes	1776	1780
Dièrès-Montplaisir, Georges	commissaire des Classes	1781	1791
Quartier d'Angoulême		1706-1795	
Luneau, Michel	commissaire de la Marine	1706	1714 ?
Dubois-Grenot	sous-commissaire de la Marine	1762	1782
Valliet, Nicolas Marcellin	sous-commissaire des Classes	1782	attesté en 1788

Tableau 60: les commissaires des Classes des quartiers maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (vers 1682-1791).

⁵⁶ AN, Z 1D 34, Greffe de l'Amirauté de France, Alquier de La Rambergue, commissaire de marine aux Classes, 1 novembre 1704, f° 95 ; AN, Z 1D 33, Greffe de l'Amirauté de France, Luneau, commissaire aux Classes, 23 septembre 1705, f° 82 ; AN, Z 1D 32, Greffe de l'Amirauté de France, Villiers-d'Arbançon, commissaire de la Marine aux Classes, 27 septembre 1704, f° 45 ; AN, Z 1D 30, Greffe de l'Amirauté de France, Pointel, commissaire de la Marine, 23 février 1703, f° 74v ; AN, Z 1D 30, Greffe de l'Amirauté de France, Talon, commissaire de la Marine, 17 septembre 1702 ; f° 42 ; AN, Marine, C2 53, Officiers civils de la Marine, Revues Laffillard, Revue des officiers de plume de Rochefort depuis 1737 jusqu'en 1748, 1749, f° 183v, f° 238v, f° 325v, f° 424v ; AN, Marine, C2 42, Liste générale des officiers d'administration de la Marine, des écrivains de la Marine et des Classes et des syndics des Classes, 1765, f° 71v, 78r ; AN, Marine, C2 89, Officiers d'administration de la Marine, Rochefort, état de la revue des intendants, commissaire général, contrôleur de la Marine, commissaires ordinaires des ports et arsenaux, commis des bureaux de la Marine et commissaires aux classes du port et département de Rochefort, 28 février 1786, f° 10r ; Ibid., revue des officiers d'administration et autres sujets entretenus sous l'autorité de l'intendant, 31 octobre 1788, f° 347r-358v ; AN, Marine, C7 36, dossier n° 59, Joseph-Jacques Bonneau, commissaire des Classes à Saintes ; AN, Marine, C7 69, dossier n° 15, Mathieu Cochelin, sous-commissaire de la Marine, 1723-1793 ; AN, Marine, C7 73, dossier n° 1, Bertrand Jérôme François Correnson, commissaire des Classes à Royan, 1727-1785 ; AN, Marine, C7 87, dossier n° 37, Georges Dièrès-Montplaisir, commissaire de la Marine, 1726-1777 ; AN, Marine, C7 145, dossier n° ?, Claude-Guillaume Huon de L'Étang, 1733-1790 ; AN, Marine, C7 335, Nicolas-Marcellin Valliet, commissaire des Classes, 1751-1784 ; AN, Marine, C7 90, Jacques Dubois-Grenost, commissaire des Classes à Angoulême, 1717-1782.

L'activité des bureaux des quartiers de Saintes et Angoulême ne mobilise que le commissaire des Classes. À Saintes, il est secondé par un commis. Entre 1753 et 1759, le commis ordinaire aux Classes de Saintes à 1 000 livres est secondé par un commis aux écritures à 300 livres⁵⁷. En 1754, il s'agit d'Alguier de La Rambergue qui avait assuré l'intérim du commis aux Classes Rollet avant l'arrivée de Bonneau, avant qu'il ne soit affecté au bureau des armements de Rochefort⁵⁸. Les appointements du commis ordinaire des classes de Saintes sont les mêmes que ceux des commis des quartiers de Saint-Tropez ou d'Agde, Saint-Jean-de-Luz, Saint-Malo ou Boulogne⁵⁹. En 1759 est proposée une augmentation des appointements : on demande un écrivain à 1 300 livres et un commis à 300 livres. Les 300 livres d'augmentation requis se répartissent ainsi : 100 livres de supplément d'appointement, et 200 livres de frais de bureaux et loyers. Cette augmentation des appointements du bureau de Saintes joue un rôle dans la constitution d'un quartier d'Angoulême à partir de 1762 car il est autorisé de penser que le travail des levées et du suivi des gens de mer sur un périmètre fluvial allongé pèse sur l'administration des Classes. Dubois-Grenot puis Valliet travaillent seul dans le bureau des Classes d'Angoulême.

Cochelin, Mathieu, sous-commissaire de la Marine				
1747	1750	Rochefort	bureau de l'intendance de la Marine	?
1750	1757	Louisbourg	chef du bureau de la comptabilité et de la correspondance	?
1758	1763	Versailles	bureau des colonies	?
1764	1776	Saintes	bureau du quartier des Classes	sous-commissaire des classes

Tableau 61: carrière de Mathieu Cochelin, sous-commissaire de la Marine (1747-1776).

La durée du commissariat aux Classes présente des exceptions dans les deux quartiers. Jean-Baptiste Pissonnet de Bellefonds et son fils, Jean-Baptiste Guillaume, patrimonialisent la fonction à Saintes durant près de 43 ans, entre 1704 et 1747. Le père Jean-Baptiste était déjà destinataire de dépêches des Classes en 1692. À Angoulême, le bureau est tenu par Jacques Dubois-Grenot pendant une vingtaine d'années à partir de son rétablissement en 1762. Georges-Dièrès Montplaisir dirige celui de Saintes durant près de 10 ans entre 1781 et 1791. Les autres commissaires restent en poste à Saintes ou Angoulême de moins d'un an, souvent dans le cas

⁵⁷ AN, Marine, C4 136, Extrait dressé d'après les différentes états et mémoire que le bureau des Classes a remis à Monseigneur pour lui faire connaître quel était alors le nombre des officiers des Classes, leur traitement et celui que l'on proposait de leur accorder pour leur en faire un plus convenable, 1759.

⁵⁸ AN, Marine, C2 83, Officiers civils de la Marine, état des appointements des officiers de port et de plume entretenus au port de Rochefort, 1754, f° 166v.

⁵⁹ Ibidem.

d'un intérim, à 6 années. L'affectation dans un quartier d'arrière-pays peut-être la dernière fonction occupée avant une retraite pensionnée comme dans le cas de la carrière de Mathieu Cochelin après presque 30 ans au service de la Marine, ou avant le décès du fonctionnaire. Georges Dièrès-Montplaisir meurt en poste en novembre 1791 après 34 années de service. Pour Bonneau, Correnson et Huon de l'Étang, le commissariat de Saintes est une étape dans la carrière. Après 7 années de service à La Rochelle, Joseph-Jacques Bonneau est affecté au quartier de Saintes pour moins de trois ans avant de partir pour celui de Morlaix⁶⁰. Après 6 années de service à Saintes, Correnson passe au quartier de Royan, dans le même arrondissement maritime où il sert durant 20 années. Huon de l'Étang est affecté quant à lui dans un autre quartier d'arrière-pays, employé au classement des gens de la rivière de Loire au quartier d'Angers après 4 ans à Saintes.

Dièrès-Montplaisir, Georges				
1757	1762	Rochefort	?	écrivain de la Marine
1761	1762	Atlantique	Le Tonnant, vaisseau	réformé
1763	1763	Atlantique	L'Hébé, frégate	réformé
1764	1765	Rochefort	Rochefort	écrivain de la Marine
1765	1767	Rochefort	bureau du quartier des Classes	élève-commissaire des Classes
1767	1777	Rochefort	bureau du quartier des Classes	sous-commissaire des Classes
1777	1781	Rochefort	bureau du quartier des Classes	commissaire des Classes
1781	1791	Saintes	bureau du quartier des Classes	commissaire des Classes

Tableau 62: carrière de Georges Dièrès-Montplaisir, commissaire des Classes (1757-1791).

Correnson, Jérôme Bertrand François				
1745	1746	Dunkerque	bureau des armements	?
1747	1749	Rochefort	salles, magasin général, construction, contrôle	élève de la Marine
1750	1754	Rochefort	bureau des armements	écrivain de la Marine
1755	1756	Rochefort	bureau des armements; bureau des classes de Rochefort	commis ordinaire des classes
1757	1763	Saintes	bureau du quartier des Classes	commis ordinaire des classes
1763	1765	Royan	bureau du quartier des Classes	commis ordinaire des classes
1766	1776	Royan	bureau du quartier des Classes	sous-commissaire des classes
1777	1782	Royan	bureau du quartier des Classes	commissaire des classes

Tableau 63: carrière de Bertrand-Jérôme-Marie Correnson, commissaire des classes (1745-1782).

⁶⁰ AN, Marine, C7 36, dossier n° 59, pièce n° 3, mémoire des services du sieur Joseph-Jacques Bonneau, commissaire aux Classes de la marine, 1766.

Trois portraits de commissaires aux Classes en fonction dans les quartiers de l'arrière-pays permettent de dépasser cette approche descriptive et d'ancrer le service des Classes dans une trajectoire familiale.

a. De la Touraine à la Saintonge : les commissaires Pissonnet de Bellefonds

Le commissaire aux Classes de Saintes Jean-Baptiste-Pissonnet de Bellefonds⁶¹ est l'arrière-petit-fils du premier seigneur de Bellefonds, Charles Pissonnet de Bellefonds. Frère jumeau de Anne, il est né en 1664 à Huisseau-sur-Cosson, entre Blois, Saint-Dyé-sur-Loire et Chambord. Le fief familial de Bellefonds a été acquis par l'arrière-grand-père, alors capitaine-enseigne de la compagnie Arnaud en 1590, capitaine de la ville de Saint-Dyé-sur-Loire en 1596, promu chevaucher de l'écurie du Roi en 1597 sous Henri IV. Il était également garde du parc du château de Chambord. Son grand-père, Pierre Pissonnet de Bellefonds, était le second-fils de Charles. La fonction de garde du parc du château de Chambord lui est revenu. Il est surtout connu pour avoir été commissaire de l'artillerie de France sous Louis XIII. Son père, Guillaume Pissonnet de Bellefonds, né en 1635, est issu d'une fratrie large, 5 filles et 5 garçons. Second fils, il devient rechangeur des plaisirs du Roi et concierge du château de Chambord. Il est anobli en 1697⁶². Il se marie trois fois. Jean-Baptiste est issu du premier mariage avec Claude Chartier. Il connaît sa sœur jumelle Anne jusqu'à ses 7 ans et sa mère Claude jusqu'à ses 13 ans avant que son père n'épouse successivement Françoise Goussault et Catherine Roblin. Le frère aîné, Guillaume, devient notaire royal à Chambord, Le second frère, Pierre, devient officier du roi, concierge du château de Chambord, tandis que Jean-Baptiste, le cadet, devient commissaire de la Marine dans le département de la rivière de Charente au début des années 1690 comme en attestent une dépêche de l'inspecteur général des Classes qui lui est adressée et son mariage dans la paroisse Saint-Michel de Saintes le 20 mai 1696 avec Marie Duval, veuve de Louis Poitevin de la Cavaudrie, trésorier de France en la généralité de Poitiers.

Le mariage du commissaire de la Marine Jean-Baptiste Pissonnet de Bellefonds avec Marie Duval le lie aux officiers de l'élection de Saintes dans la généralité de La Rochelle. Son épouse, aussi appelée la dame de Plassay, est la fille de Guillaume Duval, seigneur de Plassay et procureur du roi en l'élection de Saintes⁶³. Dans les années 1670, le seigneur fait reconstruire

⁶¹ AN, Marine, C7 ?

⁶² Société Archéologique de Touraine (éd.), CARRÉ DE BUSSEROLLES Jacques-Xavier, *Armorial général de la Touraine*, t. XIX, Tours, Ladevèze, p. 769-770.

⁶³ Revue de Saintonge et d'Aunis, 34, 1914, p. 124.

le château de la Morinerie⁶⁴, entre Écurat et Plassay, au nord-ouest de Saintes. Ce château était la propriété de Pierre Senné au XVI^e siècle, capitaine des ponts, portes et tours de la ville de Saintes. Il passe à la famille Duval par le mariage de la fille de Pierre, Catherine, avec Charles Duval, « concierge des prises royales de Saintes »⁶⁵. De leur union naît Guillaume Duval. À la mort de son beau-père, Jean-Baptiste Pissonnet de Bellefonds devient sieur de La Morinerie. Son fils Jean-Baptiste Guillaume a dû lui succéder dans la fonction de commissaire des Classes au quartier de Saintes⁶⁶. L'acte d'inhumation de son père du 29 janvier 1744 indique qu'il est commissaire ordonnateur de la Marine, un poste exercé à Rochefort, indice d'une promotion. Il n'est donc plus en poste à Saintes. Or les listes d'officiers d'administration mentionnent un De Bellefonds avec une commission datée du 1^{er} décembre 1728 jusqu'en janvier 1747. Le fils est donc devenu commissaire aux Classes dans les pas de son père. Il a également été lieutenant de cavalerie au régiment du roi de Pologne. L'exemple des Pissonnet de Bellefonds illustre un ancrage en Saintonge et dans l'administration de la Marine d'une famille de Touraine qui patrimonialise la profession maritime.



Figure 68: le château de la Morinerie à Ecurat (Charente-Maritime). Photographie : ©Wolfgang Moroder, 2013.

⁶⁴ « Château de la Morinerie », notice n° PA00104679, Base Mérimée.

⁶⁵ Revue de Saintonge et d'Aunis, 34, 1914, p. 123.

⁶⁶ AN, Marine, C7 ?

b. [R]établir et diriger le quartier d'Angoulême : Jacques Dubois-Grenot

Le 24 avril 1762, Jacques-Dubois Grenot reçoit une dépêche du début du mois lui notifiant « de passer du dit quartier [de La Teste de Buch] à celui d'Angoulême pour y établir le bureau des Classes de la Marine »⁶⁷. En avril 1782, après 20 ans de service, il lui est permis de se retirer en raison de ses infirmités avec une pension viagère de 1 500 livres⁶⁸. Il appelait de ses vœux cette retraite « depuis quelques années que sa santé ne lui permettait pas de remplir le service dont il était chargé avec la même activité que ci-devant »⁶⁹. En 1782, le commissaire aux classes d'Angoulême est marié à Marguerite Guillot de La Puisade. Après avoir été locataire pendant plusieurs années, il devient propriétaire dans la paroisse de Beaulieu en achetant pour 8 500 livres une maison dépendant des domaines du comte d'Artois que son surintendant avait acheté aux Révérends Pères Minimes. Le domicile de la retraite s'annonce paisible entre l'ancien jardin du cloître et les chapelles voûtées de l'église qui environnent leur maison.

Dubois-Grenot, Jacques				
1745	1745	Rochefort	bureau du quartier des Classes	commis aux écritures
1745	1751	Rochefort	détail de l'artillerie (poudrière, 7 ateliers)	commis aux écritures
1751	1754	Rochefort	détail de l'artillerie (poudrière, 7 ateliers)	écrivain ordinaire de la Marine
1754	1757	Rochefort	bureau du contrôle du magasin général	écrivain ordinaire de la Marine
1757	1757	Saintes	conservation des poudres	écrivain ordinaire de la Marine
1757	1761	Rochefort	bureau du contrôle du magasin général	écrivain ordinaire de la Marine
1761	1761	Atlantique	L'Elizabeth, prame	écrivain ordinaire de la Marine
1761	1762	Atlantique	L'Orient	écrivain ordinaire de la Marine
1762	1762	La Teste de Buch	bureau du quartier des Classes	écrivain ordinaire de la Marine
1762	1782	Angoulême	bureau du quartier des Classes	sous-commissaire de la Marine

Tableau 64: carrière de Jacques-Dubois-Grenot, commissaire aux Classes du quartier d'Angoulême (1745-1782).

Né 1717 à Rochefort et baptisé sur les fonts de Saint-Louis, Jacques Dubois-Grenot est l'aîné de la fratrie. Il a deux frères et une sœur : André-Louis, né en 1720, Marie-Catherine, née

⁶⁷ AN, Marine C7 90, Jacques-Dubois Grenot, État des services du sieur Jacques Dubois-Grenot l'Ainé, sous-commissaire de la Marine et des Classes, au quartier d'Angoulême, 6 juin 1766.

⁶⁸ *Ibid.*, pièce n°7, ordre du roi pour le versement d'une pension au commissaire des Classes Dubois-Grenot, 1^{er} avril 1782.

⁶⁹ *Ibid.*, pièce n°10, lettre de Prévôt de Langrinstin, 4 mai 1782.

en 1721 et le nommé « Dubois-Grenot Le Jeune », né quelques années plus tard. Le lien de la famille avec la Marine vient de sa mère. Marie-Catherine Grenot est la fille de Benjamin Grenot, écrivain ordinaire de la Marine au port de Rochefort en 1716, l'année du mariage de ses parents. Cet écrivain devient le parrain de Jacques à sa naissance. Son père, André Dubois est désigné marchand ou marchand droguiste dans son acte de mariage de 1716, l'acte de naissance de Jacques de 1717 et celui d'André-Louis en 1720. En 1757, l'acte paroissial du mariage d'André-Louis avec Marie Gadobert, le mentionne comme négociant. Ces actes manifestent une dynamique d'ascension sociale, accentuée par le fait que le grand-père de Jacques Dubois était un maître cordonnier. L'alliance matrimoniale des Dubois et des Grenot au tout début du règne de Louis XV unit la marchandise et la Marine. En trois générations, du grand-père Dubois aux petits-fils Dubois-Grenot, l'ascension sociale est notable. Les trois fils d'André et de Marie-Catherine se destinent à la Marine ou à son administration. En octobre 1745, Jacques commence à servir au bureau des classes de Rochefort avec 480 livres d'appointement. Son frère, André-Louis emprunte la voie du commerce et devient capitaine de navire marchand avant d'épouser la fille d'un négociant rochefortais. D'après un mémoire de février 1762 contenant l'état des services du cadet pour obtenir du ministre de la guerre Choiseul un avancement dans les grades d'officiers de la Marine, Dubois-Grenot Le Jeune a commencé à servir avant son frère : « en 1738, ayant à peine atteint l'âge de 12 ans, il embarqua en qualité de pilotin sur la flûte du roi la Gironde commandée par M. de Fontais lieutenant de vaisseaux du roi pour Cayenne et la Martinique »⁷⁰.

Le détail de la carrière de Jacques-Dubois Grenot est livré par deux sources : la matricule des officiers d'administration de la Marine et l'état des services qu'il rédige en 1766 aux fins de justifier sa prétention au titre de sous-commissaires de la Marine. Débutant sa carrière durant la guerre de Succession d'Autriche, Jean-Baptiste-Dubois Grenot passe du bureau des Classes de Rochefort au détail de l'artillerie « qui comprend les poudrières et les sept ateliers qui en dépendent ». En 1751, il est promu écrivain de la Marine et reste affecté à ce service jusqu'en 1754 où il passe au contrôle du Magasin général où il doit tenir le « registre de balance de la dépense général du port ». La guerre de Sept-Ans le fait sortir du bureau et le porte sur l'Atlantique en guerre. La menace anglaise devant l'Île d'Aix est l'occasion de lui confier une mission de conservation des poudres de 40 jours. Il rassemble le stock des poudres de l'arsenal, le fait remonter à bord de gabares vers Saintes par la Charente avec 3 archers et

⁷⁰ *Ibid.*, pièce n°3, Mémoire contenant l'état des services du sieur Dubois-Grenot pour être présenté à Monseigneur le Duc de Choiseul ministre de la Guerre et de la Marine qui est supplié d'accorder sa puissante protection au sieur Dubois-Grenot et lui procurer un avancement dans les grades d'officiers de la Marine, 7 février 1762.

des canonniers le temps de l'extinction de la menace. Puis, il fait revenir le convoi de gabares et les poudres sont affectées aux frégates et navires en armements. En 1761, il fait fonction d'écrivain de bord sur la prame l'*Elisabeth* commandé par le chevalier de Vaudreuil puis sur l'Orient commandé par De Maurville, avant de retrouver le royaume et d'être affecté au quartier maritime de la Teste de Buch pour moins d'un mois. Après quatre années de service au quartier d'Angoulême, il est promu sous-commissaire de la Marine et des Classes. Il sollicite un commis pour le seconder dans l'administration de son quartier. En 1768, il cherche à s'établir par le mariage et demande la permission d'épouser la demoiselle du Pommeau, fille du directeur des Aides de l'élection d'Angoulême⁷¹.

L'appréciation portée par l'intendance de la Marine sur le travail de Jacques Dubois a évolué entre les années 1750 et les années 1760 comme l'indique son état de carrière dans la matricule des agents de la Marine : si en 1754, il est qualifié de « sujet médiocre » par De Blair de Boisement, De Ruis-Embitto, dix ans plus tard, loue « un honnête homme qui remplit bien ses devoirs, qui fait ce qu'il peut et dont je n'ai pas à me plaindre »⁷². L'apostille porté au mémoire de Dubois-Grenot pour être promu sous-commissaire de la Marine indique qu'« il sort d'honnêtes gens parmi les marchands : c'est un honnête homme qui s'applique à bien faire et qui en effet remplit son devoir »⁷³. Ces appréciations induisent deux remarques. L'appréciation péjorative de 1754, après presque 10 années de service, interroge l'origine de son engagement dans l'administration de la Marine au-delà du regard lisse qu'il porte sur sa trajectoire professionnelle dans son état de service de 1766. Doit-on lire ici l'influence du grand-père maternel qui a pu œuvrer au placement professionnel de son petit-fils, définissant à partir de l'aîné la ligne professionnelle à suivre pour la fratrie ? A l'évidence, oui, d'autant que l'administration rappelle qu'il appartient aux honnêtes gens parmi les marchands, signe d'une perception duale du monde de la marchandise. La courte durée, moins d'un mois, de son affectation au quartier de La Teste de Buch, rappelle également le jeu des faveurs qui pouvait donner la préférence à des profils plus en vues par la Marine. L'affectation dans un quartier d'arrière-pays peut aussi s'entendre comme préférentielle suivant le profil et l'origine de la famille du commissaire aux Classes. La figure de Jacques Dubois-Grenot donne un autre exemple des modalités d'approche du personnel des Classes dans l'arrière-pays-fluvial. À la différence des Pissonnet de Bellefonds qui incarnent l'ancrage et la liaison des noblesses des

⁷¹ *Ibid.*, pièce n°5, extrait de la lettre de M. de Ruis, intendant de la Marine à Rochefort, 8 mai 1768.

⁷² AN, Marine, C2 45, Officiers civils, Matricule des officiers d'administration et agents entretenus de la Marine et des colonies, 1763-1790, p. 146.

⁷³ AN, Marine, C7 90, pièce n°4.

provinces par la captation et la patrimonialisation de la fonction professionnelle des Classes, les Dubois-Grenot décrivent une trajectoire où l'alliance matrimoniale de la marchandise et de la Marine, indice d'une ouverture, impulsent une forte identité professionnelle au niveau de la fratrie alimentant une dynamique d'ascension sociale sous Louis XV. Jean Huon de L'Étang, natif de Saintonge, illustre une autre trajectoire où les circulations professionnelles transatlantiques nourrissent l'espoir d'une promotion et d'une reconnaissance professionnelle déçue.

c. Les illusions perdues d'un commissaire aux Classes de Saintonge : Claude-Guillaume Huon de L'Étang.

Claude-Guillaume Huon de l'Étang est sous-commissaire des Classes au quartier de Saintes entre 1776 et 1780 (voir annexe 1Jb). Né à Saintes en 1733, fils de Charles Huon, homme de loi, et de Thérèse Lagrifoulière, il débute sa carrière dans la Marine le 10 janvier 1757, à 24 ans, comme élève dans les bureaux de l'arsenal. Jusqu'en 1790, il sert 5 ans 8 mois dans les ports et arsenaux, 2 ans à la mer sur les bâtiments du roi en temps de guerre, 11 ans dans les colonies et 15 ans dans les départements des Classes de Saintes, Angers, Bordeaux et Rouen. En 1790, il produit deux mémoires sur les Classes de la Marine présentés à l'Assemblée Nationale et imprimés à Paris : le premier est intitulé *Considérations sur l'importance des Classes Maritimes de France*⁷⁴, le second *Projet d'établissement d'un corps de trois mille hommes de mer pour le service courant de la Marine militaire*⁷⁵. Devenu sieur de l'Étang avec l'achat du logis éponyme, veuf de Geneviève Demanet, il épouse en secondes noces le 27 août 1800, à l'âge de 67 ans, Marie de La Chambre, fille d'un marquis, de Thénac, âgée de 28 ans. Il meurt le 16 novembre 1805 au logis de Monlabeur, à Chaniers.

À la différence des Bellefonds et de Dubois-Grenot, Claude-Guillaume ajoute à une expérience professionnelle d'écrivain de Marine à bord des vaisseaux des fonctions dans l'administration coloniale. En 1763, affecté en Guadeloupe, sur l'île de la Désirade, après le traité de Paris, il est « chargé en chef de tous les détails de l'administration »⁷⁶ de la colonie érigée en gouvernement particulier. L'année suivante, il passe à la Grande Terre avec le grade de subdélégué de l'intendance de la colonie : il cumule alors la gestion en chef des détails de

⁷⁴ BNF, LF71-5, *Considérations sur l'importance des Classes maritimes de France*, présentées à l'Assemblée Nationale par M. Huon, commissaire des Classes de la Marine, Paris, Didot l'Aîné, 1790.

⁷⁵ BNF, LF69-42, *Projet d'établissement d'un corps de trois mille hommes de mer, pour le service courant de la Marine militaire*, présenté à l'Assemblée Nationale par M. Huon, commissaire aux Classes de la Marine, Paris, s.n., 1790.

⁷⁶ AN, Marine, C7 145, pièce n°65, état des services du sieur Huon, commissaire aux Classes de la Marine, 28 août 1790.

l'administration avec le commissariat de la Marine qu'il tient au bureau du Morne Renfermé⁷⁷. Dans les mémoire de services qu'il rédige en 1790, Claude-Guillaume écrit qu'« il a présidé à la fondation de la nouvelle ville de la Pointe-à-Pître où son travail et son zèle lui ont mérité la confiance et les témoignages les plus avantageux de la part de M.M. les intendants général de la colonie jusqu'à la fin de l'année 1766 ». L'année 1767 il est écrivain de la Marine et chargé de l'administration de Marie-Galante avant d'être promu sous-commissaire des Classes et dirigé sur Basse-Terre pour se charger des « détails du magasin général, des hôpitaux, du bagne et des Classes jusqu'à la fin de l'année 1769 ». En 1770, à la mort de Blouin, sous-commissaire à Marie-Galante, Claude-Guillaume assure le remplacement jusqu'en 1773, avant l'arrivée de l'écrivain Baillas de Galaud⁷⁸. Le Saintongeais déplore dans son mémoire « que des considérations de faveur l'[aient] une seconde fois enlevé à cette place, en lui faisant subir la nécessité de repasser en France et de rester une année entière à Paris dans l'incertitude de son sort n'ayant rapporté des colonies qu'une santé très altérée par le travail et le climat »⁷⁹.

Dans ce contexte, l'affectation au quartier de Saintes en 1776 intervient après un service de deux ans à l'arsenal de Rochefort à la recette des bois, aux armements, aux constructions et au contrôle de la Marine. L'attachement à l'exercice du commissariat aux Classes en Guadeloupe ne rend que plus amer une affectation à ces quatre domaines. La prise de fonction au quartier de Saintes coïncide par ailleurs avec la réforme du commissariat aux Classes et la nomination de syndics des Classes : Claude-Guillaume a dû éprouver un sentiment de déclassement supplémentaire avec un titre moins luisant et des appointements moins importants pour une masse de travail équivalente à celle d'un commissaire aux Classes. Il fait allusion à cette affectation dans son état de service en ces termes : « Pendant la gestion de ce quartier, le ministère de la Marine trouva juste de lui procurer une pension de 400 livres en considération de ses services dans les colonies et de l'espèce de dégradation qu'il éprouva par la substitution qui fut faite de la qualité de syndic des classes à son grade de sous-commissaire de la Marine réformé »⁸⁰. Viennent ensuite des postes à même de renouer avec la satisfaction de l'agent : le quartier d'Angers avec la tâche de réaliser un classement des gens de la rivière de Loire et de ses affluents qui lui vaut une promotion comme commissaire aux Classes et une affectation aux quartiers de Bordeaux « dans la circonstance la plus critique et la plus pénible de la dernière

⁷⁷ ANOM, C7 A28, Secrétariat d'État à la Marine, Correspondance à l'arrivée, Guadeloupe, Administration Nolvos, 18 mai 1767, f° 123.

⁷⁸ ANOM, C7 A31, Secrétariat d'État à la Marine, Correspondance à l'arrivée, Guadeloupe, Administration Bouillé du Chariol, 28 février 1770, f° 16.

⁷⁹ AN, Marine, C7 145, Huon de L'Etang, état des services du sieur Huon, commissaire aux Classes de la Marine, 28 août 1790.

⁸⁰ *Ibidem*.

guerre » puis à celui de Rouen, à la suite du commissaire De Langerie⁸¹. Mais en 1786, Huon de L'Étang se trouve sans affectation « le ministre ayant jugé à propos de disposer de sa place »⁸².

Huon de l'Étang, Claude-Guillaume				
1757	1758	Rochefort	bureaux de la Marine	élève de la Marine
1758	1758	Atlantique; Îles du Vent; Îles sous le Vent	La Sardoine, frégate	écrivain de la Marine
1759	1761	Rochefort	bureaux de la Marine; divers détails	écrivain de la Marine
1761	1762	Atlantique; Côtes d'Aunis; Côtes de Saintonge	La Sophie, prame	écrivain de la Marine
1762	1763	Rochefort	bureaux de la Marine; divers détails	écrivain de la Marine
1763	1764	La Désirade	chef de l'administration de la colonie	écrivain de la Marine
1764	1766	Guadeloupe, Grande Terre	chef de l'administration de la colonie	subdélégué de l'intendance; écrivain de la Marine
1767	1768	Guadeloupe, Marie Galante	chef de l'administration de la colonie	subdélégué de l'intendance; écrivain de la Marine
1768	1769	Guadeloupe, Basse Terre	magasin général, hôpitaux, bagnes, Classes	sous-commissaire de la Marine
1770	1773	Guadeloupe, Marie Galante	chef de l'administration de la colonie	subdélégué de l'intendance; sous-commissaire de la Marine
1773	1773	Paris	sans affectation	sous-commissaire des Classes
1774	1775	Rochefort	recettes des bois, armements, constructions, contrôle	sous-commissaire des Classes
1776	1780	Saintes	bureau du quartier des Classes	sous-commissaire des Classes
1780	1781	Angers	bureau du quartier des Classes	sous-commissaire des Classes
1781	1783	Bordeaux	bureau du quartier des Classes	sous-commissaire des Classes
1783	1786	Rouen	bureau du quartier des Classes	commissaire aux Classes
1786	1790	Paris	sans affectation	commissaire aux Classes

Tableau 65: carrière de Claude-Guillaume Huon de L'Étang, commissaire aux Classes de Saintes (1757-1790).

Des charpentiers de navire comme Pierre Captel, le syndic des marins Langlois, le constructeur Pierre Mallet et une dizaine de capitaines de navires marchands plaident alors dans un placet, aux allures de panégyrique, signé de leurs mains et adressé au ministre De Castries, pour révoquer l'ordre du départ du quartier de Rouen de leur commissaire aux Classes :

« À Monseigneur le Maréchal de Castrie, secrétaire d'État et ministre de la Marine.

⁸¹ *État de la Marine. Année 1781*, Paris, D'Houry, 1781, p. 99 ; *État de la Marine. Année 1783*, Paris, D'Houry, 1783, p. 110.

⁸² *Ibidem*.

Monseigneur,

Permettez que tous les gens attachés à la Marine du quartier de Rouen portent aux pieds de votre grandeur l'alarme et la douleur que leur a causé la nouvelle du départ de M. Huon de L'Étang, leur commissaire. Tous trouvaient dans ce supérieur en même temps un homme zélé pour le service du Roi et qui savait leur faire exécuter les ordres de Sa Majesté avec joie par la douceur de son commandement, jamais de punitions, de menaces qui bien mérités et dont il n'a pas eu occasion d'user souvent même avec la jeunesse la plus mutine, ils n'ont jamais connu la dureté du commandement, il les conduisait par la bonté, l'humanité, la sensibilité tout cela les tenait soumis et les ordres même qui leurs auraient semblés durs ils les auraient exécutés avec joie et sans murmure. Les vieillards et les infirmes ont toujours trouvé en lui un protecteur et un consolateur et les jeunes gens un père tendre compatissant et sensible sans que cette bonté n'ait jamais porté atteinte du service.

Les suppliants osent espérer que Votre Grandeur, touchés de larmes, qu'ils répandent à la seule idée de son départ voudra bien en révoquer l'ordre et leur conserver un si bon supérieur dans cette bienheureuse attente, ils ne cessent d'adresser au ciel les vœux les plus ardents pour la conservation des jours précieux de Votre Grandeur »⁸³.

Au-delà de cet éloge fort flatteur, comment expliquer le départ de Rouen en 1786 d'un commissaire aux Classes visiblement apprécié et estimé des travailleurs des chantiers navals et des gens de mer de Seine ? L'état de service rédigé par Huon de l'Étang précise qu'il a servi au quartier jusqu'au 15 juillet 1786⁸⁴. Or la décision de mettre fin au commissariat d'Huon de l'Étang couvrait déjà depuis quelques mois. Le 15 février 1786, une lettre à De Castries du commissaire aux Classes de Rouen mentionne qu'il ignore « les torts qui ont pu exciter [la] sévérité » du ministre avant d'évoquer l'inspection du marquis de Vaudreuil qui aurait suggéré à l'issue de la revue que le commissaire aux Classes de Rouen serait plus « convenablement placé pour ses talents et pour son goût dans le service des ports que dans celui des classes, ce qu'il sollicitait depuis longtemps et que [le ministre] lui [aurait] fait espérer [...] par [sa] dépêche du 14 juin 1784 »⁸⁵. Et d'interroger ensuite un potentiel jugement plus sévère des officiers qui accompagnaient de Vaudreuil. Cette lettre est restée sans réponse. Deux mois plus tard, le 30 avril 1786, les capitaines de navire et constructeurs du département de Rouen suppliaient De Castries de leur « laisser celui qui après [lui] est le plus humain qu'il soit possible

⁸³ *Ibid.*, pièce n°53, lettre à Monseigneur le Maréchal de Castries, 1^{er} mai 1786.

⁸⁴ AN, Marine, C7 145, Huon de L'Étang, pièce n°65, état des services du sieur Huon, commissaire aux Classes de la Marine, 28 août 1790.

⁸⁵ *Ibid.*, pièce n°51, à Monseigneur le Maréchal de Castries, 15 février 1786.

d'avoir »⁸⁶ et accompagnaient leur supplique d'une élogieuse lettre au ministre le lendemain. Le 27 juin, Louis XVI et De Castries quittaient Le Havre pour faire étape à Rouen, la dernière d'un périple débuté par la visite des travaux du port de Cherbourg le 21 juin. En tant que commissaire des Classes, Huon de l'Étang a dû jouer un rôle dans la préparation de la visite du roi et d'une partie de sa cour à Rouen. Difficile cependant de le préciser. Peut-être était-il même présent lors de son arrivée ? Le roi est accueilli sur un pont de bateaux sur la Seine par le corps de ville. Le pavé du pont de la ville était couvert de tapis de pied et une tente d'étoffe moirée bleue était destinée à accueillir le roi pour qu'il puisse observer le passage d'un des plus beaux navires du port de Rouen⁸⁷. Les quais du port devaient donc être dégagés et les navires ornés de leurs flammes et pavillons disposés en ligne au milieu de la Seine. Quelques jours après la visite du Roi et du ministre de la marine, Huon de l'Étang retrouve son bureau des Classes. Le 12 juillet 1786, il signe un de ses derniers documents : le rôle n° 56 du désarmement de la goélette La Cerbère, revenant du voyage de Cherbourg, commandée par Jean-Baptiste Pilastre⁸⁸. Le 18 juillet, Pierre-Louis Desaint signe désormais ces rôles⁸⁹, assurant l'intérim avant l'arrivée du commissaire aux Classes Quesnel venant de Granville dès mai 1787⁹⁰. Il se retrouve alors à Paris et y demeure encore en 1790, à l'Hôtel Bourbon, rue de la Croix-des-Petits-Champs. De là, il rédige des mémoires de ses services pour espérer une affectation qui ne vient pas. Peut-être que la rédaction de ces essais sur les classes de la Marine constituait pour lui l'occasion d'alimenter une réflexion révolutionnaire sur le sujet et ainsi de manifester un attachement à la Marine pour justifier sa prétention à un poste. C'était en vain... Et les deux mémoires de service qu'il rédige entre août et septembre 1790 traduisent une amertume qui croît. Dans le premier rédigé le 28 août, il écrit pour l'année 1786 :

« Le ministre de la Marine ayant jugé à propos de disposer de sa place, il s'est rendu à Paris pour faire ses représentations et demander une nouvelle destination qu'il n'a cessé de solliciter depuis cette époque et qu'il attend toujours des bontés et de la justice de Monseigneur »⁹¹.

⁸⁶ *Ibid.*, pièce n° 52, supplique des capitaines de navire et constructeurs du département de Rouen, 30 avril 1786.

⁸⁷ BNF, LB 39-337-A, Voyage de Louis XVI dans sa province de Normandie, par Le Tellier, [Paris], s.n. 1824, p. 148-160 ; GAUDILLOT Jeanne-Marie (dir.), *Le voyage de Louis XVI en Normandie, 21-29 juin 1786*, Caen, Caron & Cie, 1967 ; Service Éducatif des Archives Départementales de la Manche, JOAULT Olivier, « Voyage du roi Louis XVI à Cherbourg (juin 1786) », *Le Didac'Doc*, 36, février 2013, p. 20.

⁸⁸ ADSM, 7P6 8, Quartier de Rouen, Désarmement, 1786, n°56, La Cerbère, 12 juillet 1786 ; *État de la Marine. Année 1786*, Paris, D'Houry, 1786, p. 111.

⁸⁹ ADSM, 7P6 8, Quartier de Rouen, Désarmement, 1786, n°57, La Lucienne, 18 juillet 1786.

⁹⁰ ADSM, 7P6 9, Quartier de Rouen, Désarmement, 1787, n°70, Le Lisbonne, 10 mai 1787 ; *État de la Marine. Année 1786*, Paris, D'Houry, 1786, p. 112 ; *État de la Marine. Année 1787*, Paris, D'Houry, 1787, p. 164.

⁹¹ AN, Marine, C7 145, Huon de L'Étang, pièce n°64, Huon de L'Étang à De Castries, 1^{er} octobre 1790.

Ce premier mémoire accompagne un courrier du même jour où Huon de l'Étang se porte, dans une dernière tentative, candidat pour la place vacante de contrôleur de la Marine à Bordeaux. Cette ultime candidature est justifiée par la crainte de ne pas bénéficier d'une pension de retraite à la hauteur de l'ancienneté de ses services. Le 1^{er} octobre 1790, le Ministre de la Marine l'autorise à se retirer. Le second mémoire, du 1^{er} octobre 1790, suivant de peu le courrier ministériel, récapitule les services et durcit le ton à l'égard de l'administration de la marine quand il s'agit d'évoquer l'année 1786 :

« le pouvoir arbitraire ayant disposé de sa place par le plus criant de tous les abus ; il s'est rendu à Paris pour réclamer justice et avoir une nouvelle destination qu'on a bien trouvé juste de lui accorder, mais qu'il a inutilement attendue depuis cette époque, toujours retenu pour le service, et amusé de vaines promesses, ses facultés épuisées dans son séjour à la capitale, sa santé très altérée par les peines d'une aussi longue oppression, désespérant de pouvoir être placé d'une manière convenable à la nature et à l'ancienneté de ses services, il a pris le parti de demander sa retraite avec la pension dont il est susceptible »⁹².

À 57 ans, après 33 ans et 8 mois de service⁹³, il se retire en Saintonge, sur sa terre de l'Étang, à Chaniers. Il est assuré d'une pension de 400 livres pour les services rendus en Guadeloupe et attend la définition de sa pension de retraite comme commissaire aux Classes de la Marine pour ses vieux jours. Le sentiment d'injustice qui transparaît dans les écrits d'Huon de l'Étang procède d'un contraste entre la conscience d'avoir exercé un service essentiel pour la Marine tant en métropole (4 quartiers maritimes) que dans les colonies (Pointe-à-Pître, Marie-Galante et Basse-Terre) avec des fonctions conjointes d'administrateur colonial avec le grade de subdélégué. À deux reprises, ses états de service témoignent indirectement de la satisfaction d'occuper ces places professionnelles, à Marie Galante et à Rouen. Or il s'est estimé lésé par les faveurs accordées par le secrétariat d'État à d'autres candidats alors qu'il jugeait son profil bien étoffé et solide. De plus, en métropole, Huon de l'Étang s'est chargé de l'administration des Classes uniquement dans des quartiers d'arrière-pays fluvial : Saintes, Angers, Rouen. La perte de son poste en Normandie invite à penser que l'affectation aux commissariats aux Classes repose sur un jeu de réseau dans lequel œuvre une qualité de la faveur du personnel à même de justifier des affectations sur tel ou tel poste. Est-ce ainsi qu'il faut lire l'arrivée de Quesnel à Rouen début 1767 ? L'avis de Vaudreuil suite à son inspection sur l'affectation d'Huon de

⁹² AN, Marine, C7 145, Huon de L'Étang, pièce n°67, état des services du sieur Claude-Guillaume Huon, commissaire aux Classes de la Marine, 1^{er} octobre 1790.

⁹³ *Ibidem*.

l'Étang au service d'un port plus qu'aux Classes repose peut-être aussi sur une lecture de sa carrière passée, entre le détail de la recette des bois, des armements, des constructions et du contrôle à Rochefort et ses fonctions d'administrateurs en Guadeloupe, notamment lorsque lui ont été confiés le magasin général, les hôpitaux et le bagne. Du côté du commissaire en revanche, l'exercice continu du commissariat aux Classes depuis Saintes a pu constituer un champ professionnel dans lequel l'agent s'est plu et épanoui au point de refuser une autre affectation, quand bien même celle-ci a pu être ponctuellement sollicitée par le passé, en 1784 par exemple. À travers l'amertume des mémoires d'Huon de l'Étang, les logiques d'affectation et leur perception, à l'échelle de l'agent ou à l'échelle de l'administration de la Marine se lisent et manifestent leur contradiction. Elles mettent en évidence des circulations professionnelles imposées, érigées en opportunités de carrière si elles sont saisies. Huon de l'Étang, s'il est le plus mobile des commissaires aux Classes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois par sa trajectoire atlantique, illustre cette recherche de la carrière longue au service de la Marine. Avec 14 affectations, il ne reste jamais en poste plus de 2 ou 4 ans. Son argumentaire incarne deux visions du service : le service qui compose avec une mobilité géographique constante et le service empreint d'une stabilité géographique, comme celui de Pissonnet de Bellefonds, Dubois-Grenot ou Dièrès-Montplaisir. Huon de l'Étang pensait avoir trouvé la seconde à Rouen.

2. Administrer et recruter les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : le socle professionnel des commissaires aux Classes (1692-1792).

L'établissement des commissaires de la Marine et des Classes durant les années 1670 participe de la recherche d'un recrutement organisé et régulier des gens de mer destinés à servir sur les vaisseaux du Roi. L'Ordonnance de 1689 définit en son livre VIII le métier du commissaire aux Classes : le titre 1 est centré sur l'enrôlement, le titre 2 détaille la levée et la distribution sur les vaisseaux et le titre 5 décline les fonctions des commissaires. Avant 1692, l'activité des commissaires aux Classes de l'arrière-pays fluvial est difficilement perceptible. À partir de la Régence, l'envoi de dépêches du bureau des Classes, fondé en 1711, aux commissaires des quartiers permet de prendre la mesure de leur activité, de leurs difficultés et des situations propres à l'administration de leur quartier. En 1691, Pontchartrain recommande aux commissaires de suivre l'exemple de l'administration du quartier de Marennes par

Racine⁹⁴. En 1692, une dépêche du secrétariat d'État à la Marine adressée à Gaillard, lui ordonne de transmettre à Nicolas de Pointel les matricules du département de la rivière de Charente où il est affecté⁹⁵. Par la suite, le commissaire aux Classes de Saintes n'est de nouveau destinataire de dépêches du bureau des Classes qu'à partir de 1712⁹⁶. À partir de 1725 et jusqu'en 1785, la présence, plus régulière, de dépêches restitue le travail des commissaires de l'arrière-pays que les états et mémoires des classes, les registres des mouvements journaliers (1777-1791) et des levées (1770-1788) complètent avec une représentation de l'activité du commissaire de Saintes plus évidente que celle du commissaire d'Angoulême.

a. En temps de paix : une fonction statistique synonyme d'apprentissage ou de reconstitution de la ressource humaine de navigation (1722-1727) ?

Entre les dernières années de la Régence et la réalisation de la matricule des gens de mer de la rivière de Charente suivant l'Ordonnance du 3 décembre 1726 précisant la nomenclature géographique des 3 quartiers du département de la rivière de Charente, le commissaire Jean-Baptiste Pissonnet de Bellefonds est destinataire de 16 dépêches du bureau des Classes. Si une partie d'entre elles procède de demandes émises par le commissaire demandeur d'une procédure à suivre, la plupart ont une dimension impérative. Celle du 8 novembre 1722 répond à la lettre adressée par le commissaire au sujet d'un matelot laissé à Guernesey par Adrien Gamaliel, maître de barque de Saint-Savinien et l'invite à regarder vers Marennes car il s'agit d'un « fait d'amirauté »⁹⁷. En 1724, à la demande d'un maître de bâtiment de Saint-Savinien, relayée par le commissaire sur la réponse à faire à 6 officiers marinières et matelots protestants, à Dublin depuis 6 ou 7 ans, désireux de rentrer en France, le bureau des Classes notifie, moins d'un mois plus tard, que l'abjuration est la condition de leur retour⁹⁸. En 1725, une dépêche assortie d'un compliment minimaliste approuve l'emprisonnement du matelot Courtois, engagé dans une compagnie franche sans avoir déclaré sa qualité et autorise sa mise en liberté sur amnistie royale⁹⁹. En janvier 1727, le bureau informe le commissaire du suivi du recouvrement de la cargaison de la barque la *Patience*, naufragée à la côte de Bretagne entre Quimper et Pont-L'Abbé, par son maître Pierre Foucaud¹⁰⁰. Le même mois, il répond

⁹⁴ DE MARTEL Marie-Thérèse, *op. cit.*, p. 91-92.

⁹⁵ AN, Marine, C4 40, Dépêches des Classes, à de Pointel, 6 novembre 1692, f°44v-45r.

⁹⁶ *Ibid.*, à De Bellefonds, 19 mai 1712.

⁹⁷ AN, Marine, C4 41, Dépêche des Classes, à De Bellefonds, 8 novembre 1722, f° 65r.

⁹⁸ *Ibid.*, f°63r.

⁹⁹ *Ibid.*, à De Bellefonds, 27 mars 1725, f° 294v-295r.

¹⁰⁰ AN, Marine, C4 43, Dépêches des Classes, à De Bellefonds, 14 janvier 1727, f° 18v-19r.

également à la plainte d'un gabarier d'Angoulême qui ne veut payer le droit de confirmation du « joyeux avènement » au prétexte que les gabariers de Saintes et Cognac ne s'en acquittent pas¹⁰¹. Le mois d'après, le bureau des Classes demande à l'intendance de Rochefort de se renseigner sur la date du retour au quartier de Saintes de la barque l'*Espérance*, armée pour l'Écosse et l'Irlande en 1725, attendu que le commissaire De Bellefonds n'a pas indiqué son retour sur l'état des bâtiments expédiés à Versailles¹⁰². Outre le fait d'attester le champ territorial de compétences du commissaire Bellefonds jusqu'à Angoulême, ces dépêches traduisent la circulation de courriers à visée consultative pour aiguiller l'action du commissaire aux Classes. Difficile cependant de déduire de ces dépêches si elles relèvent de l'apprentissage du métier de commissaire par le recours constant à l'avis du bureau des Classes ou de la pratique rigoureuse de la transmission de l'information qui donne dans ce cas l'image d'un commissaire exécutant.

Les dépêches à dimension impérative plaideraient en faveur de l'apprentissage du métier, d'autant que les Pissonnet de Bellefonds sont novices dans la profession. En 1712, De Bellefonds omet de joindre à l'état fixe du quartier de Saintes l'état variable « qui doit comprendre en détail tous les officiers marinières, capitaines, maîtres et patrons, matelots et mousses présents dans le port, les morts, les déserteurs, les absents sans congés, ceux qui ont été nouvellement classés et ceux qui sont embarqués pour les voyages de long cours et pour le cabotage »¹⁰³. En 1725, la forme des états mensuels des gens de mer et des bâtiments du quartier de Saintes qu'il transmet n'est toujours pas conforme à ce qu'attend le chef du bureau des Classes. Le commissaire reçoit 5 dépêches entre février et mai 1725 sur la tenue des rôles d'armements des bâtiments de commerce et les états des bâtiments étrangers. De Bellefonds ne conserve par ailleurs pas systématiquement de doubles des rôles d'armement dans son bureau après avoir réalisé l'envoi des originaux :

« vous êtes indispensablement obligé de déposer en votre bureau le double de ces rôles pour chaque voyage de quelque courte durée qu'il soit, tant à l'armement qu'au désarmement en observant de marquer sur ces rôles le nouveau numéro et les changements et que toutes les colonnes soient exactement remplies, c'est ce qu'il faut que vous exécutiez. Ce sont ces rôles que je vous demande et que je vous renverrai ensuite pour les garder en cas qu'il soit nécessaire de faire quelque vérification. Je vous

¹⁰¹ *Ibid.*, à De Bellefonds, 7 janvier 1727, f°1r.

¹⁰² *Ibid.*, à De Beauharnais, 18 février 1727, f°106v.

¹⁰³ AN, Marine, C4 40, Dépêche des Classes, à De Bellefonds, 19 mai 1712.

demande encore de numéroter les rôles à l'armement suivant la date de l'expédition et ceux au désarmement suivant le jour de retour »¹⁰⁴.

Ce manque de précision porte préjudice au travail du chef du bureau des Classes à Paris : la dépêche du 20 février indique que l'état mensuel des bâtiments du quartier expédiés depuis le bureau de Saintes « n'est pas suffisant pour l'opération que je vais faire »¹⁰⁵ car il ne respecte pas les modèles à suivre transmis par le Conseil de Marine en novembre 1722. Le 24 avril, le commissaire se voit reprocher la tenue des rôles d'armement des bâtiments expédiés depuis Saint-Savinien et Port-d'Envaux produits durant le premier trimestre 1725 : l'état des bâtiments du royaume doit être différent de celui des bâtiments étrangers. En mai, la mise par écrit de l'état des bâtiments étrangers venus dans un des ports du quartier est insatisfaisante : le nom des bâtiments étrangers doit être accompagné du lieu d'origine, du port en canons embarqués « en observant que les noms étrangers soient écrits le plus correctement possible »¹⁰⁶. Le 22 mai, le travail est finalement jugé satisfaisant par le bureau des Classes, tout en rappelant que les états des bâtiments étrangers doivent être transmis mensuellement. L'année suivante, le chef du bureau des Classes rappelle que si le commissaire De Bellefonds avait soigneusement noté les jours du départ et du retour des bâtiments marchands sur lesquels Arnaud Gaudin de Saint-Savinien avaient embarqués, il serait à même de se prononcer de manière autonome sur sa demande d'exemption de deux campagnes au roi pour être reçu capitaine, maître ou patron¹⁰⁷. Les dépêches du bureau des Classes inscrivent ainsi le commissaire aux Classes dans un entre-deux professionnel que ne peut rendre efficace que la bonne tenue de la documentation du quartier : d'un côté est attendu de lui un suivi précis des gens de mer et des bâtiments immatriculés faisant de lui un acteur décisionnel au sein du quartier, de l'autre la remontée d'une information de qualité œuvre à l'efficacité temporelle de la politique prévisionnelle de la Marine le constituant en maillon de la chaîne informationnelle liant le quartier, le département, le bureau des Classes et le secrétariat d'Etat à la Marine. Les échanges de courriers et de dépêches entre le commissaire de De Bellefonds et le bureau des Classes attestent donc de l'aridité du travail périodique de statistique qui incombe au chef du bureau des Classes de Saintes : la tenue des états mensuels (fixes et variables) des gens de mer, des expéditions de bâtiments marchands ou des navires entrant dans les ports du quartier fait du commissaire le pivot d'une circulation périodique de l'information entre le département de

¹⁰⁴ AN, Marine, C4 41, Dépêches des Classes, à De Bellefonds, 6 février 1725, f°79r-80v.

¹⁰⁵ AN, Marine, C4 41, Dépêche des Classes, à De Bellefonds, 20 février 1725, f°145r.

¹⁰⁶ AN, Marine, C4 41, Dépêche des Classes, à De Bellefonds, 15 mai 1725, f°416v.

¹⁰⁷ AN, Marine, C4 42, Dépêche des Classes, à De Bellefonds, 6 août 1726, f°469r.

la Marine et les quartiers maritimes provinciaux dont la visée est double : surveiller les équilibres de la ressource humaine compétente pour la navigation à partir des gens de mer embarqués et de ceux au quartier pour mieux prévoir les besoins des armements dans le port-arsenal de Rochefort d'une part et contrôler les entrées et sorties des bâtiments marchands des flottes du royaume et de l'étranger selon une logique à la fois complémentaire (identifier la masse des gens de mer au commerce) et géopolitique (identifier les navires marchands étrangers) d'autre part. Les carences informationnelles de la production documentaire du commissaire de Saintes appellent deux remarques sur la pratique professionnelle. L'imprécision des états peut s'entendre comme la difficulté à mener de front avec un commis un travail de bureau et un travail de terrain que définit le titre 5 du livre 8 de l'Ordonnance de 1689. Au bureau, le commissaire doit garantir la tenue rigoureuse de la matricule des gens de mer et de celle des mousses et garçons de bord, les actualiser tous les deux ans, délivrer divers permis et bulletins aux matelots et officiers marinières du quartier, dresser les listes des Classes de service, contrôler la réception des maîtres et pilotes et élaborer des états mensuels des gens de mer et bâtiments de son quartier. Sur le terrain, il doit réaliser la visite des bâtiments marchands, français ou étrangers, entrant et sortant dans les ports de son département et arrêter les rôles des équipages au petit et grand cabotage, publier les rôles de la classe de service et remettre l'avance de solde aux gens de mer levés. La difficulté du quartier de Saintes est qu'il est constitué d'un chapelet de ports fluviaux situés en aval et en amont de Saintes, fort modeste pôle d'expéditions en comparaison de Charente, Saint-Savinien, Cognac ou Angoulême. La carence informationnelle reprochée par le bureau des Classes peut ainsi s'entendre comme le reflet d'un commissaire qui se déplace peu ou ne peut se déplacer en tous les points de son quartier, débordé ou non par ses activités de bureau, et donc peu au fait des détails relatifs à la navigation marchande de son quartier exigés par le bureau des Classes dans les états mensuels. À l'inverse, elle peut se concevoir également comme la critique d'un travail de rédaction d'un commis sous la direction du commissaire aux Classes. Enfin, l'année 1725, suivant la Régence, dans les débuts de l'administration Maurepas, peut être exemplaire d'une année de forte sollicitation des commissaires aux Classes pour la reconstruction de la Marine, dans un travail central de pesée globale de l'état de la marine dans ses équipements et ses compétences avant le renouvellement des matricules et les revues de quartier qui s'ensuivent en 1727. Cette hypothèse est soutenue par deux éléments : d'une part, peu de dépêches relatives à la tenue des documents sont adressées par la suite au commissaire aux Classes de Saintes et d'autre part la nomenclature du quartier de Saintes est fixée durablement par l'ordonnance de 1726 et le recensement des gens

de mer de la rivière de Charente de 1727. Les états fixes et variables, conservés pour 1729¹⁰⁸ et 1737, ne font plus l'objet de remontrances parmi les dépêches et la documentation du quartier, renouvelée en 1737, illustre un rythme et un travail administratif plus structurés que dans les années 1720 avec 6 registres¹⁰⁹ : celui dédié aux capitaines, maîtres et pilotes lamineurs, celui des gens de mer des classes de service, celui de ceux hors des classes de service, celui des ouvriers, celui des mousses et celui des bâtiments marchands. Deux registres en forme de copie sont par ailleurs destinés pour la Cour : celui des gens de mer des classes de service et celui des capitaines, maîtres et pilotes. Deux registres également en forme de copie sont affectés au bureau des armements de Rochefort, celui des gens de mer des classes de service et celui des ouvriers. À la fin des années 1730, la distribution des registres entre Versailles, Rochefort et Saintes témoigne d'un travail statistique plus formalisé qu'au début des années 1720. Les dépêches de 1712 à 1727 n'évoquent que peu les levées de gens de mer des quartiers d'arrière-pays, indice d'une faible mobilisation des gens de mer de l'arrière-pays ou de levées qui se déroulent sans problèmes particuliers. La période de la guerre de Sept-Ans en mettant en lumière ces difficultés illustre l'intégration plus forte de l'arrière-pays à la ressource humaine de navigation nécessaire aux armements de l'arsenal de Rochefort.

b. En temps de guerre : disettes de gens de mer et retards des levées (1756-1763).

Entre 1756 et 1764, les commissaires aux Classes de Saintes et d'Angoulême sont les destinataires de 25 dépêches du bureau des Classes de la Marine : 3 pour le commissaire d'Angoulême et 22 pour celui de Saintes. Le commissaire De Salmon est chargé de faire le recensement des gens de mer du département de la rivière de Charente en 1764 avant le renouvellement des registres de matricules des Classes¹¹⁰. Le contenu des dépêches reçues durant cette période juxtapose un regard sur des opérations à mener en temps de guerre maritime parallèlement aux levées des gens de mer dont les commissaires sont chargés pour faciliter l'affectation au service et le déplacement des gens de mer levés et un aperçu de l'extension géographique de l'aire de recrutement des gens de mer dans un temps de disettes ou de pénuries en matelots.

¹⁰⁸ AN, Marine, C4 130, Classes de la Marine, État variable du quartier de Saintes, signé De Bellefonds, 23 octobre 1729.

¹⁰⁹ AN, Marine, C4 132, Classe de la Marine, État des registres des Classes qui ont été renouvelés dans le département de la rivière de Charente, 23 juin 1737.

¹¹⁰ AN, Marine, C4 85, Dépêches des Classes, à De Salmon, 27 mars 1764, p. 157-160.

Le 14 janvier 1756, le commissaire Bonneau du quartier de Saintes reçoit une circulaire le chargeant de fournir des charrettes aux matelots levés pour les vaisseaux du roi afin de les faire parvenir à temps au port de Rochefort et leur éviter une route longue et pénible¹¹¹. Le 25 février, le chef du bureau des Classes valide les mesures du commissaire pour remplacer les maîtres de gabares levés pour le service du roi : « J'approuve les mesures que vous avez faites pour procurer aux propriétaires de bateaux et autres bâtiments marchands qui naviguent sur la Charente le remplacement des maîtres que vous avez compris dans les levées afin de ne point causer d'interruption à cette navigation »¹¹². Le 31 mars suivant, comme ses confrères, il est chargé de recenser et vérifier le nombre de matelots et officiers mariniers du quartier qui sont chez eux, au petit cabotage ou à la pêche et dresser une liste avec noms, *folii* et numéro de matricules de ceux qui n'ont pas servi durant l'année 1753 sur les vaisseaux du Roi¹¹³. Les concernant, le commissaire ne doit leur délivrer aucune autorisation de navigation ni d'absences jusqu'à nouvel ordre. Le 8 juillet 1759, ordre est donné au commissaire Correnson de faire arrêter le déserteur Jean Massif de Blanzac, embarqué à Rochefort¹¹⁴. Ces quatre dépêches illustrent la nécessité de concilier trois objectifs en temps de guerre : lever rapidement des gens de mer dans l'arrière-pays et les conduire tout aussi rapidement à leur affectation sans priver la navigation fluviale de ses bras pour des raisons stratégiques : assurer le transport de l'artillerie destinée aux armements depuis l'arrière-pays. La transmission de la statistique des gens de mer durant ce temps de guerre s'avère d'un intérêt capital dans la logique prévisionnelle des armements. Surtout, la juxtaposition du contexte de la guerre de Sept-Ans et de ses besoins en main-d'œuvre avec la refondation du quartier d'Angoulême témoigne de la recherche d'un approfondissement de l'aire de recrutement des gens de mer plus en amont des secteurs traditionnels des levées réalisées par le commissaire aux Classes.

En effet, les matelots et les officiers mariniers manquent dès 1757. Le fonds des Classes de la Marine contient plusieurs mémoires sur la « disette » des matelots et les moyens d'y remédier durant la guerre de Sept-Ans. Le registre des dépêches de 1757 contient la retranscription d'un mémoire qui propose des solutions pour augmenter le nombre des gens de mer : l'augmentation de la solde et de la conduite du matelot ou de l'officier, l'établissement de corps entretenus de 400 à 500 matelots étrangers dans les arsenaux, l'emploi des garde-côtes et des soldats de marine ou de compagnies de cadets ou volontaires dont le nombre dépendrait

¹¹¹ AN, Marine, C4 77, Dépêches des Classes, aux officiers des Classes de Picardie, Normandie, Bretagne, Poitou, Saintonge et Pays d'Aunis, 14 janvier 1756, p. 12.

¹¹² *Ibid.*, à Bonneau, 25 février 1756, p. 43.

¹¹³ *Ibid.*, à Bonneau, 31 mars 1756, p. 8.

¹¹⁴ AN, Marine, C4 80, Dépêches des Classes, à Correnson, 8 juillet 1759, p. 489.

de celui des canons du bâtiment ou le versement de rétributions à l'officier des classes du quartier pour chaque matelot classé et / ou commandé pour le service du roi¹¹⁵. En 1758, Lavau de Gayon, commissaire aux Classes du quartier de Marmande, ouvre quant à lui un *Mémoire sur la nécessité d'accorder aux matelots des privilèges réels* en ces termes : « La Marine est un des principaux nerfs de l'État ; cette proposition est sensible, elle procure le commerce dans un royaume, elle y répand l'abondance et par le bonheur des peuples. Les forces maritimes rendent un monarque terrible à ses ennemis [...]. Cependant au moindre armement, nos classes de matelots sont épuisés. On demande avec étonnement d'où peut venir un épuisement si subit, surtout dans les conjonctures où les matelots deviennent si nécessaires »¹¹⁶. Comment cette réalité touche le quartier maritime de Saintes à la veille et durant la guerre de Sept-Ans ?

Année	Quartier	Officiers marinières		Matelots		Capitaines, maîtres, pilotes		Mousses		Total		dont retirés des Classes		dont nouveaux classés	
1727	Saintes	8	-	591	-	-	-	-	-	599	-	-	-	-	-
	Rochefort	121	-	322	-	-	-	-	-	443	-	-	-	-	-
1729	Saintes	7	-12,5%	579	-2,0%	30	-	70	-	686	14,5%	15	2,2%	126	18,4%
	Rochefort	115	-5,0%	249	-22,7%	19	-	78	-	461	4,1%	38	8,2%	152	33,0%
1737	Saintes	5	-28,6%	485	-16,2%	23	-23,3%	90	28,6%	603	-12,1%	296	49,1%	487	80,8%
	Rochefort	106	-7,8%	239	-4,0%	30	57,9%	54	-30,8%	429	-6,9%	275	64,1%	391	91,1%
1759	Saintes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	302	-	-	-

Source : AN, Marine, C4 220, Classes, 1727; AN, Marine, C4 130, Classes, 1729; Id., C4 133, Classes, 1737; Id. Marine, C4 136, Classes, 1759.

Tableau 66: l'effectif des gens de mer des quartiers de Saintes et Rochefort d'après le recensement de 1727 et les états fixes des quartiers de 1729 et 1737.

En confrontant les effectifs obtenus dans le recensement des gens de mer de 1727, livrés par les états fixes des revues des gens de mer du quartier de Saintes et Rochefort de 1729 et 1737 et le mémoire du commissaire Correnson sur la situation du quartier de Saintes en 1759, le nombre total de gens de mer du département de la rivière de Charente reste globalement stable entre les débuts de l'administration Maurepas et le milieu de la Guerre de Sept-Ans, passant de 1 042 matelots et officiers marinières à 1 032 entre 1727 et 1759 (-0,9%). Les deux années suivant le recensement de 1727 sont marquées par l'identification de candidats à l'apprentissage du métier de la mer qui augmentent l'effectif de 148 mousses, recrutés à part équivalente dans les deux quartiers du département. Entre 1727 et 1729, les décès affectent 2,2% de la population maritime du quartier de Saintes et 8,2% de celle de Rochefort. Ils sont

¹¹⁵ AN, Marine, C4 78, Dépêche des Classes, Mémoire pour augmenter le nombre des gens de mer, les moyens d'y parvenir, 1757, p. 5-8.

¹¹⁶ AN, Marine, C4 136, Mémoire sur la nécessité d'accorder aux matelots des privilèges réels et une marque distinctive aux officiers des classes dans les quartiers, signé Lavau de Gayon, 7 juillet 1758.

largement compensés par le classement respectif de 126 et 152 nouveaux immatriculés dans ces deux quartiers, signe de la reconstitution d'un bassin de main-d'œuvre navigante et d'une filière d'apprentissage de la mer après la Régence. Si l'absence de documentation statistique avant 1727 empêche toute comparaison avec la fin du XVII^e siècle, elle est en revanche possible avec la veille de la guerre de Succession d'Autriche. Entre 1729 et 1737, la baisse du nombre de matelots et officiers marinières atteint 10% (de 1 147 en 1729 à 1 032 en 1737). Elle touche deux fois plus le quartier maritime de Saintes (-12,1%) que celui de Rochefort (-6,9%) mais recouvre une grande variété de situations. Dans le quartier de Saintes, la baisse de l'effectif des gens de mer touche particulièrement les matelots. Le nombre de mousses augmente quant à lui de 28,6%, tandis qu'il baisse dans le quartier de Rochefort (-30,8 %). En 1737, les raisons de la diminution sont mieux renseignées par le détail des motifs du retrait des classes qui se limitait en 1729 à l'effectif de matelots et officiers marinières décédés. Il permet l'estimation d'un solde, renseigné par le commissaire de Bellefonds, entre les déclassés et les nouveaux immatriculés. Cette déclinaison restitue alors deux dynamiques : l'intégration plus forte des quartiers maritimes d'arrière-pays par la recherche d'une précision statistique sur les mouvements des gens de mer d'une part et d'autre part, en exceptant l'effectif des gens de mer décédés, la diversité des trajectoires des matelots du département, entre engagement dans le métier de la navigation par le changement de départements (certainement vers les quartiers périphériques des Sables, de La Rochelle, de Marennes, Royan ou Bordeaux), ou l'inaptitude, la négligence voire le refus de celui-ci par la désertion, l'absence ou le changement professionnel. En 1737, parmi les gens de mer du quartier de Saintes, 110 matelots et officiers relèvent de ces quatre derniers cas (soit près d'un sur cinq) contre 103 dans celui de Rochefort (soit 1 sur 4). Relativement aux nouveaux classés, tant en effectif qu'en proportion, ils sont plus nombreux à être immatriculés dans le quartier d'arrière-pays de Saintes que dans celui de Rochefort : sur 878 nouveaux classés, le quartier de Saintes en immatricule 55% (56% des nouveaux matelots, 52% des mousses). À la veille de la guerre de Succession d'Autriche, la capacité du quartier maritime de Saintes à participer au renouvellement du corps des gens de mer du département de la rivière de Charente apparaît donc relativement solide. Cependant, cette capacité de renouvellement n'est pas nécessairement synonyme de compétences en matière de navigation maritime : en 1737, le commissaire compte un changement de département maritime pour presque 4 changements d'affectation professionnelle. À l'appui de ce constat, la hausse de l'effectif des mousses immatriculés indique la recherche d'une filière d'apprentissage durable avec 1 mousse immatriculé pour 4 nouveaux matelots inscrits. Enfin, la prise en compte de l'effectif des Invalides de la Marine nuance ce dynamisme : entre 1729 et 1737, leur nombre a

progressé de 165,2% dans le quartier de Saintes et 82,7% dans celui de Rochefort. Le nombre plus élevé dans le quartier maritime de Saintes s'apparente-t-il à une exposition au risque professionnel plus forte en raison d'une faible pratique de la navigation maritime des gens de mer de l'intérieur? L'enjeu du renouvellement du nombre des gens de mer est donc naturellement plus important dans le quartier maritime d'arrière-pays que dans celui d'aval. La situation des gens de mer du quartier est en revanche plus difficilement appréciable pour 1759 : une copie d'un mémoire du commissaire de Saintes Correnson au secrétaire d'État Berryer répertorie les présents hors du registre des gens de mer et les absents. Le premier ensemble totalise 71 matelots et officiers mariniers : 44 sont devenus Invalides, 4 sont passés sur le registre des matelots de ports, 8 ont été rayés par ordre du ministre, 15 ont changé de département. Pour les absents, 159 morts sont rayés et 72 sont classés déserteurs ou fugitifs. Le nombre plus important de déserteurs en 1759 s'explique par le contexte de guerre maritime. Pour 1759, le total des retirés des Classes atteint 306 immatriculés, une proportion stable à celle de la fin des années 1730. Toute hypothèse d'évolution globale serait hasardeuse en l'absence d'une statistique sur les gens de mer du quartier de Saintes. En revanche, la refondation du quartier d'Angoulême en 1762 peut laisser supposer la recherche d'une extension de l'aire de recrutement des gens de mer dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

1737	Saintes	Rochefort
Retirés des classes du département de la rivière de Charente		
mis à l'entretien à Rochefort	8	37
changés de département	21	22
changés de profession	67	14
soldat par terre	1	-
condamnés aux galères	1	-
absents, sans permission et sans nouvelles	41	89
bombardiers		19
morts	157	94
Total des retirés	296	275
Nouveaux classés dans le département de la rivière de Charente		
matelot	397	309
mousse	90	82
Total des nouveaux classés	487	391
Solde	191	116
Source : AN, C4 133, Classes, 1737.		

Tableau 67: Retirés des classes et nouveaux classés dans les quartiers de Saintes et Rochefort en 1737.

Trois dépêches des Classes attirent l'attention sur le manque de gens de mer et la nécessité d'étendre la pratique du classement maritime dans les quartiers maritimes d'arrière-

pays. Le 24 juillet 1757, le commissaire Correnson propose d'assujettir aux Classes les pêcheurs de la rivière de Touvre, affluente de la Charente, hors du quartier maritime de Saintes-Angoulême pour « compléter plus facilement la levée de 40 hommes qui [...] est demandée pour le service journalier du port de Rochefort »¹¹⁷. En 1762, le nouveau commissaire des Classes d'Angoulême Dubois-Grenot envoie deux lettres au bureau des Classes au sujet d'états et de rôles de matelots du quartier d'Angoulême commandés pour le service du roi qui rentrent chez eux sans permission¹¹⁸. L'année suivante, il se propose de réaliser des tournées « pour découvrir ceux qui font la pêche et qui navigue dans les gabares sans être classés »¹¹⁹. À la faveur de la guerre de Sept-Ans, la refondation du quartier d'Angoulême dès 1762 est étroitement associée à l'objectif d'approfondissement de l'aire de recrutement que confirment les premières mesures de Dubois-Grenot, soucieux de réaliser avec application la statistique de son quartier.

L'intérêt du Secrétariat d'État à la Marine, du bureau et des commissaires aux Classes pour l'extension du recrutement sur les lignes fluviales est en effet plus global : mémoires et dépêches produits entre la guerre de Sept-Ans et la guerre d'Indépendance Américaine évoquent en particulier les vallées de la Seine où il faudrait « remonter la rivière à 5 lieues de Rouen »¹²⁰ pour trouver des pêcheur et mariniers aptes au service du Roi, de la Loire, du Lot, de l'Adour et de la Nive¹²¹. Relativement à la Garonne, un mémoire du commissaire aux Classes de Toulouse rédigé en 1761 propose des solutions pour confirmer le classement des matelots radeliers qui naviguent sur la Haute Garonne, entre Cazères et Toulouse¹²². En 1781, le commissaire des Classes Vaudricourt signe un mémoire sur le nouveau classement, plus étendu en amont, du quartier de Bergerac¹²³. En 1782, l'intendant du Limousin, D'Ainé, répondant à De Castries qui recherche des bras pour les vaisseaux du Roi dans les terres intérieures, décrit sa province comme « la plus étrangère au service des mers et [...] la plus dénuée d'industrie et de ressources »¹²⁴ : selon lui, l'extension du régime des classes dans le ressort de son intendance doit reposer sur l'identification claire des lieux et des professions liés à l'activité de navigation ou de pêche d'une part et doit être indexé sur le calendrier agricole d'autre part. De Castries

¹¹⁷ AN, Marine, C4 78, Dépêches des Classes, à Correnson, 24 juillet 1757, p. 250.

¹¹⁸ AN, Marine, C4 83, Dépêches des Classes, à Dubois-Grenot, 28 novembre 1762, p. 662.

¹¹⁹ AN, Marine, C4 84, Dépêches des Classes, à Dubois-Grenot, 13 mars 1763, p. 122.

¹²⁰ AN, Marine, C4 79, Dépêches des Classes, à De Brou, 9 janvier 1758, p. 12.

¹²¹ AN, Marine, C4 78, Dépêches des Classes, à De Rostan, 15 juillet 1757, p. 221.

¹²² AN, Marine, C4 137, Classes de la Marine, Mémoire sur la navigation de la Haute-Garonne, où sont détaillés les moyens propres à remédier à l'insubordination des matelots radeliers qui y naviguent assujettis depuis 1757 à l'ordre des Classes, signé Chaillan, 1761.

¹²³ AN, Marine, C4 149, Classes de la Marine, Mémoire sur le nouveau classement du quartier de Bergerac, signé Vaudricourt, 3 mai 1781.

¹²⁴ AN, Marine, C4 150, Classes de la Marine, D'Ainé à De Castries, 25 mai 1782.

avait en effet confié au commissaire aux Classes Négret après le nouveau classement de Bergerac celui des localités riveraines de la Vézère jusqu'à Uzerche et de la Corrèze jusqu'à Tulle. Corps de villes et subdélégués de ces élections avaient été sollicités par l'intendant pour appliquer l'ordonnance du roi à ce sujet du 21 septembre 1780. Or l'intendant, estimant que le classement n'a pas lieu d'être sur la Corrèze et la Vézère où l'activité de navigation est quasi nulle, considère surtout que la mise en place des Classes serait une charge supplémentaire au tirage de la milice¹²⁵, dans une province où l'extinction de la corvée est érigée en exemple. Avant toute réalisation d'opérations de classement, l'intendant sollicite donc un règlement clair et demande d'attendre la fin des récoltes. L'action du commissaire Dubois-Grenot dans le quartier maritime d'Angoulême n'est aucunement une exception. Cependant, à la différence de la Seine, de la Garonne et de la Loire, la vallée de la Charente a été plus précocement intégrée en raison de son lien avec l'arsenal de Rochefort dans un bassin de recrutement professionnel déjà bien étendu dans les terres.

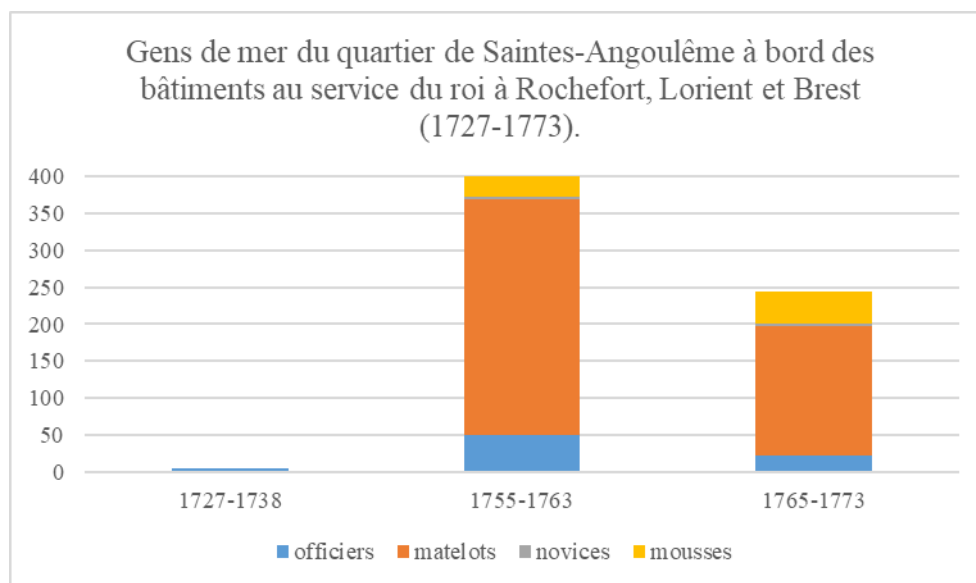


Figure 69: les gens de mer du quartier de Saintes-Angoulême à bord des bâtiments au service du roi à Rochefort, Lorient et Brest (1727-1773).

L'activité de levées des gens de mer par le commissaire aux Classes dans l'arrière-pays est difficilement perceptible avant 1770 pour les quartiers de Saintes et Angoulême. Le recours aux rôles d'équipage des arsenaux constitue une alternative à utiliser avec prudence car la documentation livre le dernier maillon de la chaîne des levées, l'embarquement à bord du bâtiment du roi. Avant 1753, les résultats sont insignifiants en raison de l'absence de rôles

¹²⁵ AN, Marine, C4 150, Classes de la Marine, D'Ainé à De Castries, 27 novembre 1781.

d'armement du port de Rochefort : 6 occurrences d'officiers transparaissent dans les rôles des bâtiments armés à Lorient. La comparaison entre 1755 et 1773 est plus pertinente, alternant deux régimes de levées, en temps de paix et en temps de guerre. Entre 1755 et 1763, 50 officiers, 318 matelots, 4 novices et 27 mousses sont déclarés présents à bord lors des revues au départ des bâtiments à Rochefort, Brest et Lorient. Rochefort est le principal pôle des armements avec 85% des embarqués (24 mousses, 39 officiers et 277 matelots). L'activité de levées touche cependant inégalement les localités de l'arrière-pays, privilégiant les localités portuaires. Parmi les armements réalisés à l'arsenal de Rochefort, entre 1755 et 1763, 41 matelots viennent ainsi de Saintes, 35 de Cognac, 5 de Jarnac, 9 de Gondeville, 33 de Saint-Simon et 4 d'Angoulême. Le contraste avec le temps de paix entre 1765 et 1773 transparaît dans les 244 embarquements de gens de mer sur les bâtiments du roi : 22 officiers, 175 matelots, 3 novices et 44 mousses. Par comparaison, ils sont 200 à embarquer au commerce à Bordeaux et La Rochelle entre 1755 et 1763 contre 315 entre 1765 et 1773. Les commissaires aux Classes de Saintes et Angoulême ont dû leur délivrer des permis à cet effet.

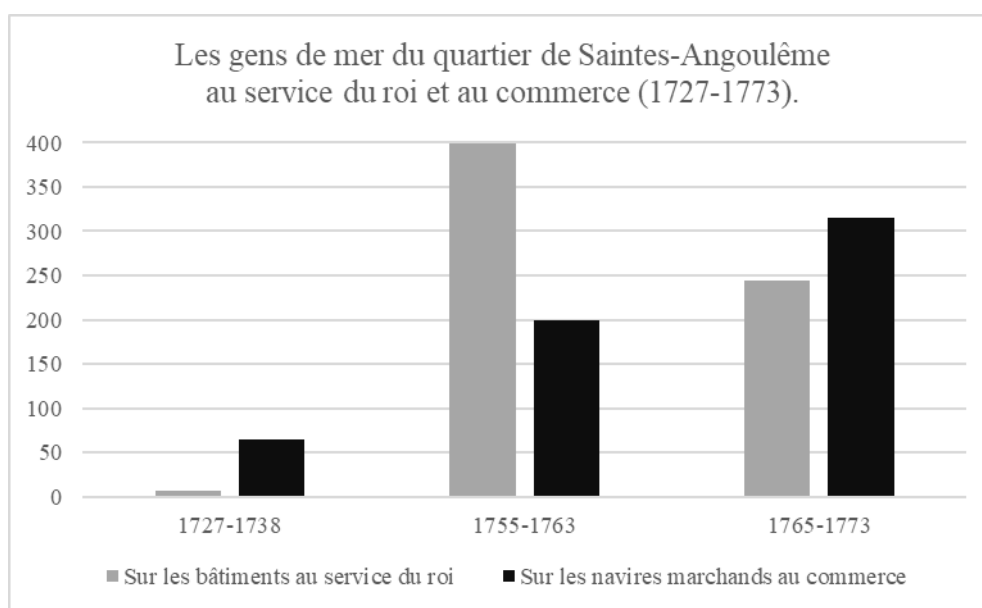


Figure 70: les gens de mer du quartier de Saintes-Angoulême au service du roi et au commerce dans les ports de Bordeaux, La Rochelle, Brest, Lorient et Rochefort (1727-1773).

La mise en relation des dépêches des Classes, du recensement de 1727, des états fixes des quartiers de 1729 et 1737 avec les rôles d'équipage des arsenaux et ports de commerce atlantiques entre 1755 et 1773 restitue le cadre de l'activité des commissaires aux Classes de Saintes et d'Angoulême tout en contextualisant le temps de la guerre de Sept-Ans dans un temps large, malgré une documentation héritée segmentée dans sa chronologie. La période de la guerre

de Sept-Ans a supposé le premier recrutement approfondi dans les terres fluviales de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans le contexte d'une relative érosion de l'effectif des gens de mer des quartiers du département de la rivière de Charente et la nécessité d'impulser une filière d'apprentissage au métier de la navigation maritime. L'activité du commissaire aux Classes met clairement en évidence des rythmes caractéristiques de la balance professionnelle entre marine de guerre et marine marchande qui attestent d'une liaison effective des quartiers d'arrière-pays avec le service professionnel dans le port et à bord des navires d'une part, et d'une capacité de renouvellement et de sollicitation des gens de mer de l'arrière-pays tant en temps de guerre qu'en temps de paix d'autre part. Entre 1770 et 1791, une documentation unique rend possible une analyse plus fine de l'activité du commissaire aux Classes de Saintes dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et de son rôle dans l'acclimatation de l'arrière-pays à un temps et un rythme océan.

c. Le commissaire aux Classes de Saintes : l'acteur d'un temps et d'un rythme océan dans l'arrière-pays fluvial de Saintonge (1770-1791)

Pour le dernier tiers du XVIII^e siècle, le rôle du commissaire aux Classes dans les quartiers maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois peut s'appréhender à partir de deux sources clefs restituant l'activité du bureau de Saintes. Le registre des levées commencé en 1770 par Mathieu Cochelin livre les listes des travailleurs mobilisés pour le service du port et des armements de l'arsenal jusqu'en 1788. Ouvert sept ans plus tard par le commissaire Huon de L'Étang, le journalier du bureau tenu principalement par son successeur, le commissaire aux Classes de Saintes, Dièrès-Montplaisir, répertorie par quinzaine jusqu'en 1791 la délivrance des permis au commerce pour Bordeaux et La Rochelle, les levées pour le service du port, les armements ou l'école du canon à Rochefort, les retours de service (du roi ou du commerce), les nouveaux classés, les rayés des classes, les changés de départements, les hors de service et les décès. Ces deux registres constituent des spécificités documentaires à lire comme le produit d'initiatives des commissaires du bureau de Saintes pour mettre en place des outils administratifs de suivi des gens de mer du quartier. Aux différentes matricules induites par le régime des Classes s'ajoutent ces deux exemples de registres qui font l'interface entre les ordres transmis par l'intendance de Rochefort et la mise à jour des matricules des gens de mer du quartier. Ils présentent l'intérêt d'esquisser une chronologie de la sollicitation des sociétés de l'arrière-pays pour le travail maritime en situation portuaire ou de navigation à bord d'un bâtiment royal ou marchand.

Entre 1770 et 1788, le commissaire aux Classes de Saintes réalise 288 levées dans l'arrière-pays ce qui représente 3 126 travailleurs mobilisés : parmi eux, 1 559 matelots dont 151 matelots de port et 291 matelots avec qualification (garde-côte, canonnier, gabier, timonier, calfat, charpentier...), 838 charpentiers (dont 631 calfats, 56 de gros œuvres et 45 de bâtiments civils), 242 cordiers et fileurs et 194 tonneliers et doleurs. En moyenne, ce sont 164 travailleurs qui sont sollicités lors de 15 levées annuelles. Entre 1776 et 1782, 155 levées sont réalisées, soit 22 par an ou presque deux par mois. Si entre 1773 et 1777, la moyenne annuelle est de 108 travailleurs levés, au cœur de la guerre d'Indépendance Américaine, elle atteint 317 travailleurs entre 1778 et 1782. Ces cinq années de guerre représentent 1756 travailleurs levés sur la période (soit 50,7% du total des levés de la période) : 702 matelots (45,0%), 525 charpentiers (62,6%), 183 cordiers (75,6%), 79 officiers mariniers (46,2%), 194 tonneliers et doleurs (100%) et 22 boulangers (100%). La guerre d'Indépendance Américaine sollicite donc les bras de l'arrière-pays pour la navigation maritime en temps de guerre mais également et surtout pour les chantiers de construction des vaisseaux de l'arsenal. Par contraste, entre 1783 et 1787, seuls 625 travailleurs sont levés, un rythme diminué mais plus soutenu qu'avant la guerre avec 10 levées en moyenne par an entre 1783 et 1788 contre 7 entre 1773 et 1776.

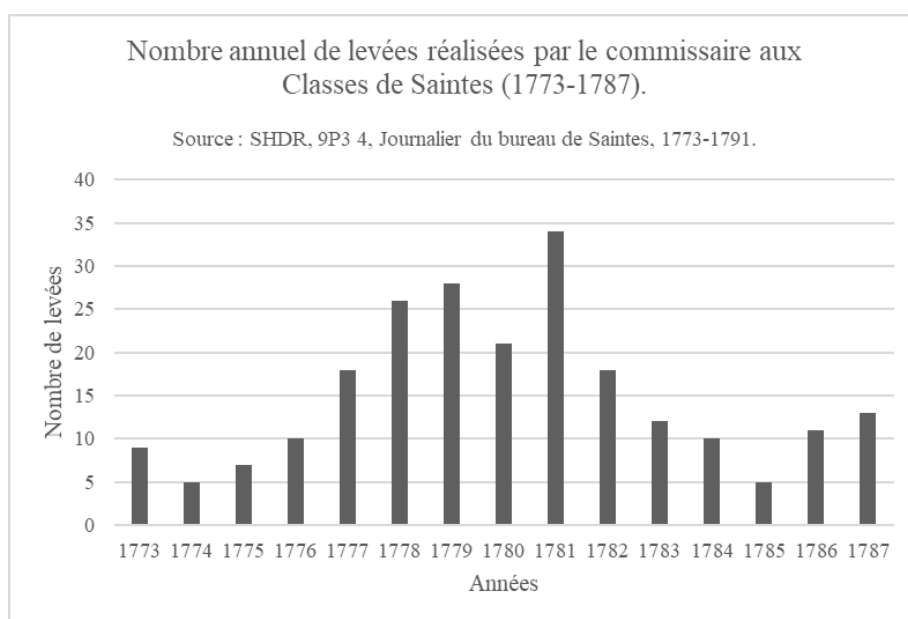


Figure 71: chronologie et effectifs des levées du commissaire aux Classes dans le quartier maritime de Saintes (1770-1788).

Le journalier du bureau complète l'appréciation de l'activité du commissaire aux classes de Saintes au-delà de sa mission principale de lever les gens de mer. Entre 1777 et 1792, il enregistre 1 772 retours du service au roi ou au commerce, raye des Classes 105 matelots pour changements de département maritime et 209 pour décès. Il délivre 730 permis au commerce

pour Bordeaux et La Rochelle entre 1777 et 1789, principalement après 1783 avec 524 permis remis jusqu'en 1788. Il immatricule enfin 69 nouveaux bâtiments marchands. Ce journalier définit le commissaire aux Classes de Saintes comme le régisseur d'un temps maritime professionnel pour les gens de mer de l'arrière-pays. Entre 1777 et 1792, deux phases sont ainsi clairement identifiables. Entre 1777 et 1782, le verrouillage de l'affectation au commerce est évident avec un indice d'affectés au commerce inférieur à 1 pour un matelot levé pour l'arsenal de Rochefort. À partir de 1783, cet indice varie selon les années, de 4 matelots embarqués au commerce en 1783 à 15 en 1789. Exception faite de l'année 1788, la récupération d'un rythme élevé d'affectations au commerce est rapide dès 1785, passé les deux premières années de paix suivant le traité de Paris.

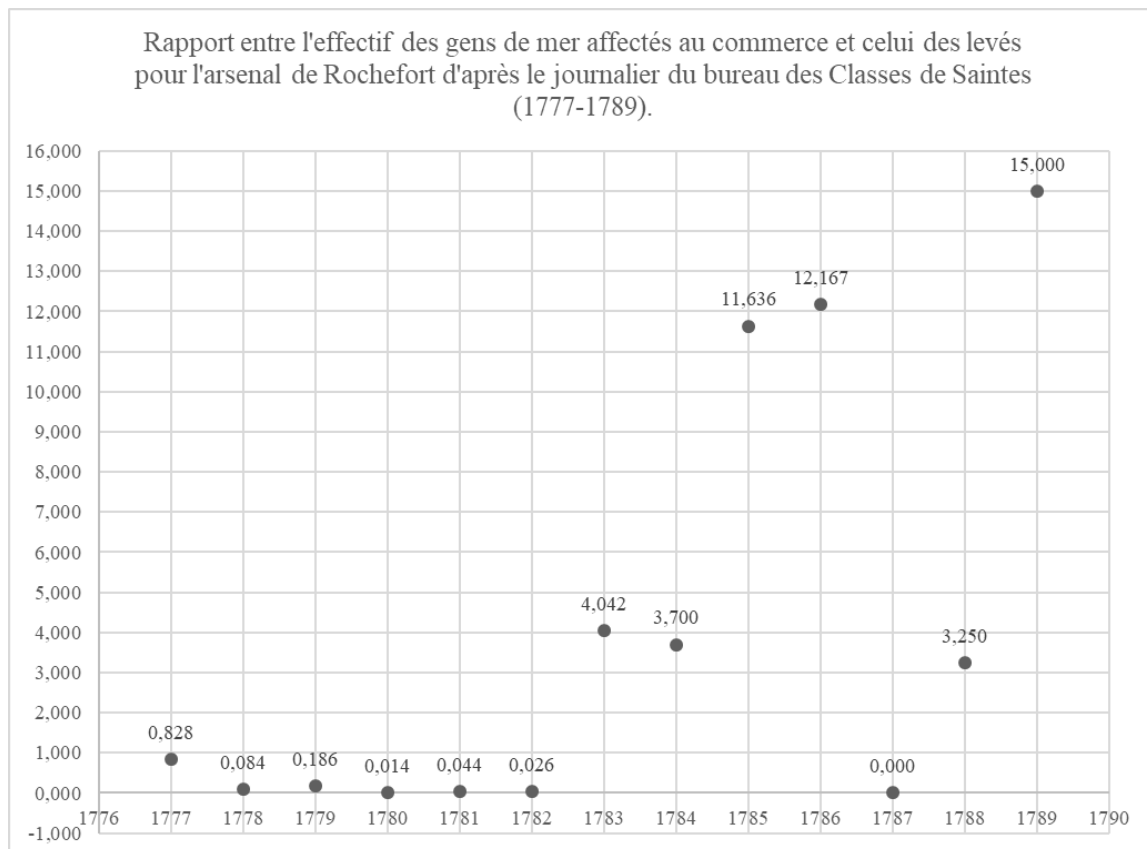


Figure 72: indice d'affectation au commerce des gens de mer du quartier maritime de Saintes (1777-1789).

L'analyse de la différence entre les affectations au roi ou au commerce et les retours consignés dans le journalier ajoute à la compréhension de la faiblesse de l'indice d'affectation au commerce la sollicitation constante du vivier des gens de mer du quartier de Saintes en attendant les retours de ceux partis en campagne jusqu'en 1780. A partir de 1781, ce stress professionnel cède la place à des retours, supérieurs aux affectations au commerce ou à

l'arsenal, qui assouplissent alors la pression de la levée sur les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge. A l'inverse, le déficit des retours sur les affectations en 1784 et 1785 est à lire comme un temps de transition synonyme d'une réorientation vers la navigation au commerce tandis que les besoins du service de l'arsenal de Rochefort réduisent parallèlement l'effectif des levées. Dès 1786, les retours deviennent constamment supérieurs aux affectations et illustrent un rythme caractéristique d'un temps de paix retrouvé où s'entrecroisent les embarquements à bord des navires marchands et les retours du service.

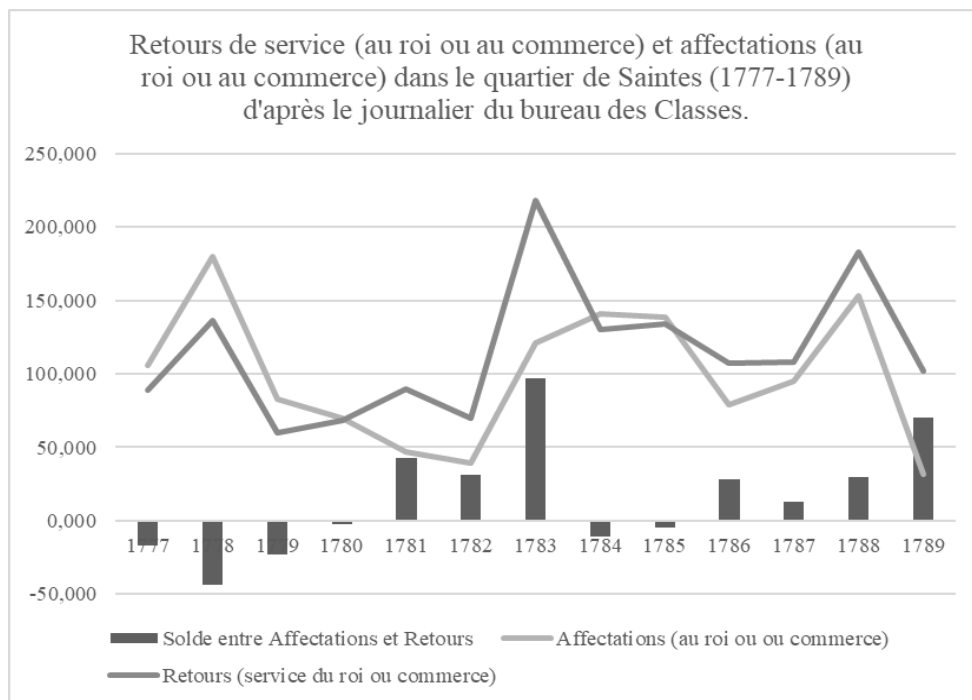


Figure 73: affectations et retours des gens de mer du quartier de Saintes (1777-1789).

Le journalier du bureau laisse entrevoir la saisonnalité des départs vers les affectations professionnelles des gens de mer : un contraste fait alterner la prédominance des trimestres 1 et 4 pour le service du port-arsenal de Rochefort et les trimestres 2 et 3 pour les embarquements au commerce à La Rochelle ou Bordeaux. La confrontation des chronologies des affectations à l'arsenal et au commerce induit alors trois enseignements. Durant les années de la guerre d'Indépendance Américaine, jusqu'en 1780, la perspective de partir pour embarquer sur un vaisseau du roi préoccupe les gens de mer de l'arrière-pays. Débuts et fins d'année sont les producteurs d'une absence soutenue des matelots et officiers marinières du quartier de Saintes. L'année 1778 clôt le temps d'une sollicitation exceptionnelle, divisée par plus de 2 en 1779 et 1780, puis par plus de 4 dès 1781, rompant avec le stress professionnel maritime d'entre 1776 et 1778. La capacité de l'arrière-pays à retrouver son rythme de projection professionnelle dans

la navigation au commerce de long cours est relativement rapide avec près de 100 billets délivrés au commerce par an par le commissaire aux classes de Saintes entre 1783 et 1788. Cet effectif constitue un indice solide de l'imprégnation de l'horizon professionnel maritime chez les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge. Le retour de la paix en 1783, ralentissant les perspectives du service du port et des armements de l'arsenal de Rochefort a ainsi pu constituer un facteur stimulant l'orientation professionnelle vers les ports atlantiques de La Rochelle et Bordeaux pour les marins de l'arrière-pays de Saintonge.

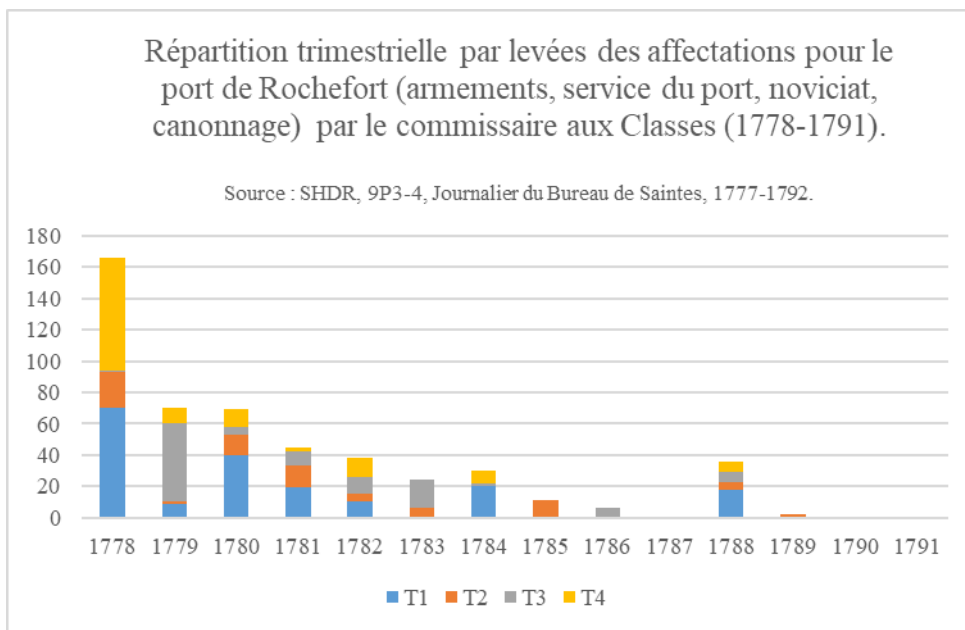


Figure 74: répartition trimestrielle des levées pour le port de Rochefort dans le quartier de Saintes (1778-1791).

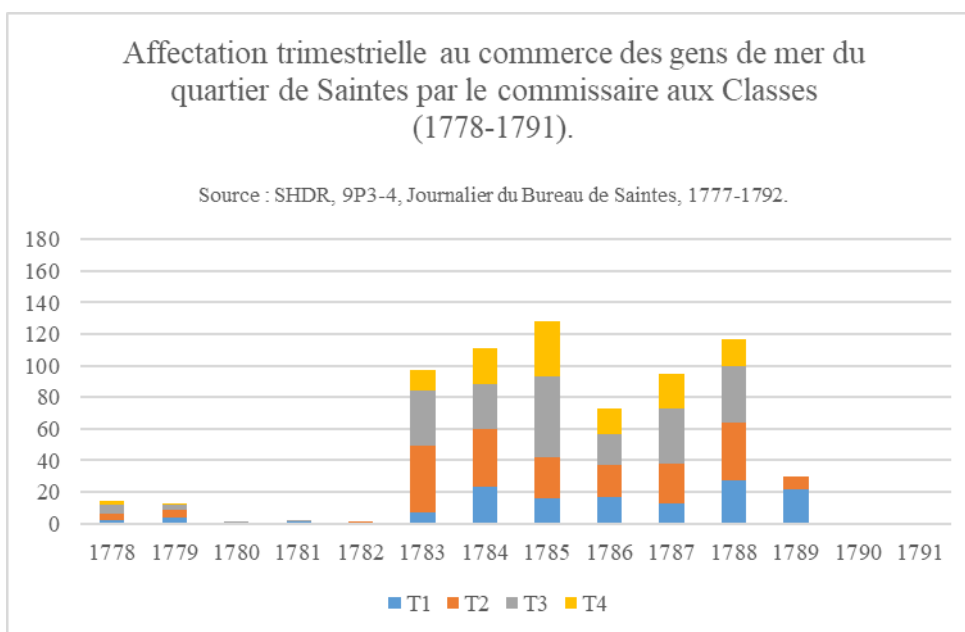


Figure 75: affectation au commerce des gens de mer du quartier de Saintes (1778-1791).

L'activité des commissaires aux Classes de Saintes telle qu'elle se donne à lire à travers le registre des levées entre 1770 et 1788 et le journalier du bureau entre 1777 et 1792 décrit combien l'administration de la Marine dans l'arrière-pays de Saintonge construit et rythme un temps professionnel maritime tant en période de paix qu'en période de conflit. Qu'il s'agisse d'effectuer des levées ou de délivrer des billets de permission pour le commerce, le commissaire de Saintes est le producteur d'une connexion des gens de mer aux espaces maritimes en les destinant aux pôles portuaires par nécessité de service ou volonté individuelle. Cette connexion repose sur une expertise de son quartier confondant les besoins officiels des arsenaux de Rochefort (Brest et Toulon) qu'il reçoit de Rochefort et Versailles, la statistique de la ressource humaine qu'il gère et la régulation en temps de paix comme en temps de guerre des orientations vers La Rochelle, Rochefort et Bordeaux. Les archives de son action mettent alors en évidence, en comparaison de la gestion des gens de mer qui incombe aux commissaires de Royan, Marennes ou La Rochelle, un effectif recruté certes plus modeste mais une sensibilité réelle du monde des marins d'arrière-pays aux rythmes du travail sur mer comme l'illustre la capacité de récupération rapide de la projection au commerce des gens de mer du quartier de Saintes. La balance des horizons professionnels d'affectation entre 1778 et 1788 incarne à la fin du XVIII^e siècle un degré d'intégration ou d'imprégnation du tropisme portuaire par les gens de mer de la vallée de la Charente plus abouti qu'au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Le rôle structurant du bureau des Classes de Saintes est alors indéniable.

3. Le commissaire aux Classes et les autres : extensions professionnelles et diffusion des questions de projection maritime dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois

L'exploitation des dépêches des Classes de la Marine, assortie du dépouillement des procès-verbaux et interrogatoires d'arrestations des vagabonds par la maréchaussée d'Angoulême permet d'étendre l'approche des missions du commissaire aux Classes au-delà du recrutement des gens de mer et replace cet officier dans un environnement d'acteurs mobilisés dans la gestion de la ressource humaine maritime royale. De la sorte, le voisinage du Ponant de Saintonge-Angoumois apparaît plus largement traversée par l'administration de la Marine et le réseau des officiels qu'elle mobilise pour satisfaire ses enjeux en matière de navigation, de surveillance des prisonniers de guerre, de contrôle des mobilités des soldats de la Marine et des gens de mer. A l'opposé, ces archives rendent visibles un regard de ceux qui se projettent professionnellement sur mer. L'intérêt de ces sources réside ainsi dans l'approche d'une double projection autour du commissaire aux Classes : la projection de l'administration

de la Marine et de son réseau dans l'arrière-pays, la projection des candidats à la mer des terres vers le littoral.

a. Le commissaire aux Classes et ses missions professionnelles périphériques

Les dépêches des Classes de la Marine renseignent abondamment sur les diverses tâches administratives liées au suivi des gens de mer : cependant, outre les levées, les opérations de classement et déclassement, la transmission des renseignements individuels ou la remise d'un certificat de décès lors d'une campagne en mer, le commissaire aux Classes est en charge de champs de compétences périphériques. Trois exemples traduisent combien l'administration de la Marine est devenue un acteur privilégié de la connexion maritime et ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Le premier exemple touche à la navigation. Il est documenté à partir de la guerre de Sept Ans et est étroitement associé à la recherche d'une circulation fluide des produits d'artillerie, des munitions élaborés dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord ou d'un approvisionnement en produits forestiers d'Angoumois ou du Limousin. Les commissaires aux Classes Bonneau, de Saintes, et Dubois-Grenot, d'Angoulême, en sont les meilleurs représentants. En juillet 1756, sur une chaloupe, le commissaire Bonneau, l'ingénieur de la Marine Augias et un officier du port de Rochefort parviennent à Saint-Simon pour expertiser les lieux-dits du banc de Terre-Neuve et du Pas du Loup qui constituent deux obstacles à la navigation fluviale¹²⁶. Le 27 octobre 1768, Jacques Dubois-Grenot rédige et émerge un procès-verbal attestant la possibilité d'étendre la navigation en amont d'Angoulême jusqu'à Verteuil avec la réception au port L'Houmeau d'une gabarre conduisant depuis l'amont un convoi de « vingt-deux trains d'environ cent pieds de longueur sur douze pieds de large contenant ensemble environ sept milles pieds cubes de bois de construction, dix-sept milles pièces de merrains et dix milles quatre cent bûches »¹²⁷. Quoique cette nouveauté n'intervienne qu'après la guerre de Sept-Ans à un moment où les besoins en bois de Marine sont moindres, l'initiative est saluée par le bureau des Classes de la Marine le 21 janvier 1769 à un moment où une logique de constitution des stocks de matériaux de construction s'affirme :

¹²⁶ AN, F 14 1189 A, Travaux Publics, Navigation de la Charente, copie du procès-verbal de l'état de la rivière de la Charente, 12-25 juillet 1756, f° 15r.

¹²⁷ AN, Marine, D2 57, Travaux Hydrauliques, Procès-verbal qui constate que la rivière de Charente est navigable depuis le port de L'Houmeau jusqu'à La Terne et même jusqu'à Verteuil par une nouvelle découverte, 27 octobre 1768, f° 307v.

« M. Dubois-Grenot,

À Angoulême

À Versailles le 21 janvier 1769.

J'ay reçu, M., la lettre que vous m'avez écrite et à laquelle était joint le procès-verbal que vous avez dressé pour faire connaître jusqu'où la rivière de la Charente est navigable en remontant à sa source. Je ne peux que louer votre attention sur un objet qui peut intéresser le service. Je ne doute pas que vous n'ayez fait part de vos observations à M. de Ruis, afin qu'il en puisse faire usage dans les occasions où elles lui paraîtront pouvoir être de quelque utilité.

Je suis, M. entièrement à vous./.

»¹²⁸

L'administration de la Marine reçoit également les réclamations d'hommes mobilisés en temps de guerre pour la prise en charge des prisonniers des prisons de Cognac ou d'Angoulême. Le 26 octobre 1757, aux prisons du château royal d'Angoulême, est dressé par le notaire Caillaud un procès-verbal des pains livrés pour les prisonniers Anglais par les boulangers Labonne et Dussouchet, employés par le négociant Brun en vertu d'un traité de fourniture des vivres pour les prisonniers que ce dernier a passé avec l'intendant de la Marine de Rochefort De Ruis¹²⁹. En effet, depuis une quinzaine de jours, la qualité des pains livrés par les deux boulangers s'est dégradée alors qu'ils devaient être « en la fleur » ou « pur froment bon bien boulangé et cuit à propos »¹³⁰. Les deux boulangers sont soupçonnés de négliger la qualité du pain en sous-tirant la fleur de son requise, en utilisant trop d'eau froide pour le pétrir et en ne le cuisant pas suffisamment. Ayant mobilisé le lieutenant général de police d'Angoulême, le négociant produit des preuves juridiques à destination de l'administration de la Marine. Le quartier maritime d'Angoulême n'existant pas encore à cette date, il s'adresse directement à l'intendant de la Marine, en charge des divers marchés de fourniture. Au-delà de l'anecdote et de la nécessité pour le négociant Brun de justifier la réalisation de son contrat de fourniture, cette situation met en lumière le rôle de l'administration de la Marine dans la gestion des prisonniers détenus dans les geôles fortifiées de l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois. À la fin de la guerre d'Indépendance Américaine, en 1783, le bureau des Classes transmet à l'intendant de la Marine de Rochefort Marchais la demande du chirurgien major Abraham François de l'hôpital d'Angoulême, accompagné d'un mémoire signé par le

¹²⁸ AN, Marine, C4 91, Dépêches des Classes, à Dubois-Grenot, 21 janvier 1769, p. 65.

¹²⁹ ADC, 2E 27 176, Notariat, Angoulême, Étude Caillaud, Procès-verbal de visite de pains requérant Brun contre Labonne et Dussouchet, 26 octobre 1757.

¹³⁰ *Ibidem*.

chirurgien et d'un état de médicaments. Le chirurgien souhaite « obtenir le remboursement du prix des médicaments par lui fournis aux soldats et matelots déserteurs de la Marine qui ont été malades dans les prisons »¹³¹ d'Angoulême et une récompense pour le temps et les soins qu'il a consacré aux malades. Marchais s'adresse alors au commissaire Dubois-Grenot pour faire vérifier l'exactitude de la déclaration d'Abraham François. Les temps de guerre apparaissent donc comme des périodes d'extensions des champs de compétences du commissaire aux Classes liées aux nécessités du conflit : approvisionner la Marine, soigner les matelots et les soldats, prendre soin des prisonniers de guerre en attendant leur échange.

Les commissaires de Marine de l'arrière-pays sont enfin impliqués dans la mise en place d'un réseau de dépôts destinés à accueillir, héberger et faire transiter vers l'arsenal de Rochefort les candidats embarquant pour le peuplement de la nouvelle France équinoxiale après le traité de Paris entre 1763 et 1767 : Cayenne. D'après Marion F. Godfroy, ce sont près de 17 000 personnes qui ont transité à travers le royaume de France pour s'embarquer vers Cayenne¹³². La Saintonge n'a en effet pas été la seule terre d'accueil des « Caïens » : Marseille, Le Havre et Bordeaux participent également même si Rochefort demeure la principale porte d'embarquement vers ce nouveau front pionnier d'outre-mer avec près de 10 000 passages sur les 13 000 estimés¹³³. Dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, par sa position de carrefour de communication, Saint-Jean-d'Angély est privilégiée à Rochefort, Marennes ou Brouage, par l'intendant de la généralité de La Rochelle Rouillé d'Orfeuil¹³⁴ comme la ville d'accueil la plus appropriée pour les familles destinées pour Cayenne sous la supervision du secrétaire d'État à la Guerre et à la Marine Choiseul. Elles arrivent principalement de la région rhénane. Leur chemin a été rythmé par les étapes de Saint-Dié, Bourbonne, Châtillon, Tannay, La Charité, Poitiers et Rohan-Rohan en Poitou. Ce flux de familles immatriculées émerge à l'hiver 1762, s'intensifie jusqu'en décembre 1763 parallèlement aux premiers embarquements réalisés en mai 1763, ralentit avant de reprendre à l'été 1764. En septembre 1763, le subdélégué Josselin compte à Rohan-Rohan, 150 arrivées. En novembre suivant, elles atteignent 4 680. Ces familles viennent principalement de Rhénanie, du Palatinat, du Bade-Wurtemberg, de Hesse, d'Alsace et de Lorraine mais également d'Île-de-France. Il faut y ajouter les quelques familles acadiennes à la recherche d'un nouvel établissement. En 1765, un modeste effectif de familles Suisses,

¹³¹ AN, Marine, C4 113, Dépêches des Classes, à Marchais, 14 février 1783.

¹³² GODFROY Marion F., *Le dernier rêve de l'Amérique française*, Paris, Vendémiaire, 2014 (2011), p. 149.

¹³³ TARRADE Jean, « Alsaciens et Rhénans en Saintonge au XVIII^e siècle. Saint-Jean-d'Angély entrepôt des colons recrutés pour la Guyane sous le ministère de Choiseul », *Bulletin de la Société des Antiquaires de l'Ouest et des Musées de Poitiers*, 4^{ème} série, 8, 1966, p. 396.

¹³⁴ AN, Marine, B3 560, Lettres reçues, 1763, de Rouillé d'Orfeuil, 11 octobre 1763.

Autrichiennes, Tchèques, Anglaises, Portugaises et Espagnoles rejoignent le dépôt. Elles comptent parmi elles surtout des laboureurs, des cultivateurs de tabac, des chasseurs, des pêcheurs, des chirurgiens, des maçons, des tailleurs, des tisserands, des cordonniers, des boulangers, des charpentiers. Marion F. Godfroy a recensé près de 544 métiers, du passementier au capitaine corsaire parmi les 17 000 immatriculés pour Cayenne. Une conduite sous forme de cartes de ravitaillement est donnée à chaque cellule familiale à chaque point d'étape jusqu'à l'arrivée en Saintonge, un moyen de contrôler l'itinéraire des familles. Dans ce contexte, les commissaires des Classes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois organisent l'accueil de ces familles en liens étroits avec l'intendant de la généralité de La Rochelle Rouillé d'Orfeuill et le commissaire général de la Marine Choquet.

François-Marie de Lattre, fils d'un capitaine d'infanterie, devient écrivain principal de la Marine à Rochefort en 1745, après sept années de service dans les quartiers maritimes de Calais et Dunkerque¹³⁵. A Rochefort, il est employé au Bureau de l'Intendance de la Marine, aux constructions et radoubs avant de passer chef de l'hôpital et des vivres de la Marine. Ensuite, il exerce comme chef du bureau général des ouvriers du port avant de se charger du quartier de Royan¹³⁶. En 1762, son expérience plurielle pouvant le justifier, sa promotion comme commissaire aux Classes, le conduit à superviser d'avril 1763 à décembre 1767 à Saint-Jean-d'Angély l'accueil et la police des familles immatriculées destinées pour Cayenne, sur les ordres de Rouillé d'Orfeuill et de Choquet. Il exprime ce temps de carrière en ces termes dans l'état de service qu'il signe le 23 juin 1766 : « passé à Saint-Jean-d'Angély pour y être chargé en chef de l'établissement à y former tant pour la réception que de la police et discipline des familles françaises et étrangères qui y ont été mises en entrepôt »¹³⁷. De Lattre a donc tout à mettre en place. Un état d'octobre 1763 indique les arrivés à Saint-Jean-d'Angély. En mars 1763, seuls 3 particuliers sont installés « en dépôts » à Saint-Jean-d'Angély¹³⁸. Entre le 13 et le 28 juillet 1763, De Lattre en accueille 19. En août 1763, le commissaire prend en charge l'accueil de 249 particuliers à Saint-Jean-d'Angély mais en septembre 1763, ce sont 3 136 nouveaux arrivants qui parviennent en Saintonge et rendent le dépôt angérien insuffisant. Face au flux, des dépôts complémentaires sont ouverts à Saintes en septembre 1763, à Taillebourg en octobre, à Saint-Savinien et Cognac en novembre et sur l'île d'Oléron en

¹³⁵ TARRADE Jean, *art. cit.*, p. 378.

¹³⁶ AN, Marine, C7 169, Dossier n°18, De Lattre François-Marie, état des services de François-Marie De Lattre, 23 juin 1766.

¹³⁷ *Ibidem*.

¹³⁸ AN, Marine, B3 560, Lettres reçues, 1763, état des particuliers en dépôt à Saint-Jean-d'Angély et Saintes et qui sont destinés pour les colonies, 11 octobre 1763.

décembre 1763¹³⁹. De Lattre, dont la tâche de police était pensée pour 1 200 à 1 500 personnes¹⁴⁰, coopère avec le commissaire aux classes de Saintes Correnson, l'intendant de la Marine de Rochefort et le commissaire général de la Marine, l'intendant de la généralité de La Rochelle, les maréchaussées d'Aunis et de Saintonge, le lieutenant général de police de Saint-Jean-d'Angély Marchant. En novembre 1764, Rouillé d'Orfeuil informe Choiseul que sa généralité ne peut accueillir que 6 000 particuliers pour Cayenne « mais si la Marine ne fait pas d'embarquement sous huit ou dix jours, le nombre en sera plus considérable et il sera alors tout à fait impossible de pourvoir à leur logement »¹⁴¹. Un état des particuliers non embarqués dressé par le commissaire général de la Marine Choquet en janvier 1764 donne un ordre de grandeur des capacités d'accueil saturées des différents dépôts saintongeais : 3 238 individus à Saint-Jean-d'Angély, 1 100 à Saintes, 1 204 à Cognac, 692 à Taillebourg, 510 à Saint-Savinien et 700 sur l'île d'Oléron.

La reconstitution des trajets familiaux est possible en exploitant les 3 registres conservés de la matricule des familles destinées pour les colonies d'Amérique. Cinq exemples d'itinéraires de familles parvenues en Saintonge en novembre 1763 permettent de saisir la diversité des itinéraires de ces colons pour Cayenne. Antoine Bernard, de Genève en Suisse, arrive le 3 novembre 1763. Immatriculé sous le numéro 5473, ce cordonnier de 24 ans séjourne à Saint-Jean-d'Angély. Destiné pour Cayenne, sa désertion est constatée le 7 mai 1764¹⁴². Arrivée le même jour qu'Antoine Bernard, Catherine Herly, 19 ans, de Genève également, meurt au dépôt le 4 mars 1764¹⁴³. La famille Niesse retourne quant à elles à Salinback en Rhénanie après avoir séjourné pendant près d'un an et demi en Saintonge : le père, Martin Niesse, est laboureur. Son épouse Catherine Barthelman est à ses côtés avec leurs 6 enfants, François, Martin, Jacob, Catherine, Marguerite et Laurent, le cadet âgé de 2 ans à l'arrivée. Le frère de l'épouse, Michel Barthelman, aussi laboureur, accompagne la famille. Le 29 avril 1765, cette famille reprend la route de la Rhénanie¹⁴⁴. Pour quelles raisons ? Le refus de partir ou un aller-retour plein de désillusions vers Cayenne ? Pour le laboureur Jacques Estain, Anne Marguerite Thevoltin, sa femme, et leurs deux enfants, Catherine et Jean-Henri, immatriculés sous les numéros 5547 à 5550, la matricule indique qu'ils sont arrivés le 3 novembre 1763 au dépôt de Saint-Jean-d'Angély, qu'ils sont partis directement pour l'arsenal de Rochefort le

¹³⁹ GODFROY Marion F., *op. cit.*, p. 158.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 160.

¹⁴¹ AN, Marine, B3 560, Lettres reçues, 1763, de Rouillé d'Orfeuil, 4 novembre 1763.

¹⁴² ANOM, D2B 14, Matricule des familles destinées aux colonies, Second registre, n°5473.

¹⁴³ *Ibid.*, n° 5474.

¹⁴⁴ *Ibid.*, n° 5475 à n° 5483.

30 mai 1764, qu'ils sont revenus le 20 mai 1765 de Cayenne avant d'être congédiés le 24 janvier 1767 pour repartir dans leur région d'origine en Alsace¹⁴⁵. La famille Neuhart est quant à elles déplacée de dépôt en dépôt. Destinée pour Saint-Domingue, Jacques Neuhart, son épouse, Catherine Seherarine, et leurs 6 enfants, Madeleine, Dorothée, Anne-Marie, Jean-Michel, Jean et Christophe, arrivent au dépôt de Saint-Jean-d'Angély le 3 novembre 1763. Ils sont envoyés à celui de Cognac le 27 novembre puis transférés à celui de Saint-Savinien le 8 juin 1764 avant de partir pour Rochefort le 28 octobre 1764¹⁴⁶. Ces itinéraires appellent trois remarques. L'extension des dépôts induit une logique fonctionnelle de l'amont vers l'aval, c'est-à-dire que les familles dont l'embarquement est annoncé sont progressivement déplacées du dépôt le plus éloigné de Cognac vers celui de Saint-Savinien puis de l'île d'Oléron. Parallèlement, les dépôts sont spécialisés : celui de Saintes dirigé par le commissaire aux classes Correnson accueille les impotents qui sont destinés à une autre colonie des Antilles que la Guyane, les candidats sans passeport et les célibataires¹⁴⁷. Les mouvements de cette population de colons pour les outre-mer bouleversent la sédentarité des villes et des villages de l'arrière-pays avec la présence constante d'une population flottante. Enfin, les destinations coloniales sont diversifiées. La Guadeloupe, la Martinique et Saint-Domingue constituent à partir de 1764 d'autres horizons de destinations des colons pour les outre-mer.

Comment le commissaire De Lattre fait-il face à cet afflux de candidats à la migration ultra-marine pour Cayenne ? Sa mission de police articule 4 champs d'action et exige de lui une circulation régulière d'informations avec l'intendant de la généralité et le commissaire général de la Marine et une promptitude à la tâche au diapason des exigences de Rouillé d'Orfeuil et de Choquet. Le premier champ est administratif et financier. De Lattre doit garnir la matricule des familles dotées de passeports royaux arrivant à Saint-Jean-d'Angély et affectés dans les différents dépôts saintongeais de Cognac à Oléron. Les registres qu'il tient comportent le numéro de matricule de chaque particulier accueilli avec les informations liées à ses parents, son origine géographique et son métier, puis les dates clefs de son itinéraire : les transferts dans les différents dépôts, la date du départ pour l'arsenal de Rochefort ; et le montant de l'indemnité délivrée sous forme de bons à échanger contre des denrées. La matricule permet ainsi à De Lattre de suivre précisément la trace des familles. Trois registres de cette matricule sont conservés aujourd'hui au Service Historique de la Défense de Rochefort et aux Archives Nationales de l'Outre-Mer. En masse documentaire, à titre d'exemple, le second registre

¹⁴⁵ *Ibid.*, n° 5547 à n°5550

¹⁴⁶ *Ibid.*, n° 5494 à n°5501.

¹⁴⁷ GODFROY Marion F., *op. cit.*, p. 158.

contient 396 feuillets et consigne 5 405 particuliers immatriculés du n° 5 465 au n° 10 870 entre le 3 novembre et le 31 décembre 1763¹⁴⁸. Ces chiffres illustrent l'intense activité administrative du dépôt angevin. Il s'acquitte du paiement du transport des passagers sur la Charente et la Boutonne pour les conduire à l'arsenal auprès des maîtres de barques : le 6 novembre 1763, le 10 et le 31 janvier 1764, De Lattre signe à trois reprises le rôle d'armement de la barque la Marie-Henriette, dirigée par Jean Dulpéré, pour acheminer des « passagers pour Cayenne »¹⁴⁹ vers Rochefort depuis Saint-Jean-d'Angély. Le second champ d'action de De Lattre est l'entretien et l'augmentation de la capacité d'accueil pour répondre aux effectifs d'arrivées en Saintonge. Dans une lettre du 6 juin 1763 adressée à l'intendant de la Marine de Rochefort, De Lattre indique souhaiter être informé des effectifs arrivant « ignorant la quantité de personnes que le Ministre se propose de faire passer ici »¹⁵⁰ et prévient ne pouvoir accueillir à Saint-Jean-d'Angély que « 1 400 personnes en comprenant la maison de l'étaupier et l'hôpital en les mettant deux par couchette comme [il a] fait jusqu'à présent excepté à l'hôpital où chacun à son lit »¹⁵¹. Deux ans plus tard, en 1765, ce sont 26 maisons, 3 chambres et 3 écuries qui sont louées dans la cité angevine. À Cognac, les vastes salles des États et des Gardes du Château de Cognac qui avaient accueilli des prisonniers durant la guerre de Sept-Ans¹⁵², deviennent les espaces du dépôt de Cognac à partir de novembre 1763. À Taillebourg, des écuries sont réquisitionnées¹⁵³. Dans le second état de service qu'il rédige le 14 avril 1773, De Lattre précise l'ampleur de la tâche non sans évoquer une certaine pression liée à l'urgence : « Saint-Jean-d'Angély n'étant pas assez considérable pour y recevoir et y loger une si forte quantité de monde qui s'est trouvée monter à dix milles âmes, [il a] été forcé, avec l'agrément du chef de faire de nouveaux établissements tant à Cognac qu'à Saintes, Taillebourg et Saint-Savinien dont il était aussi chargé, de même que la police et la discipline »¹⁵⁴. Avec les arrivées massives, De Lattre exige parallèlement plus d'équipement dès juin 1763 : « je n'ai pas suffisamment de marmites, bidons et gamelles si je suis dans le cas de remplir mes logements »¹⁵⁵ ; « dans le nombre de couvertures que vous m'avez fait passer, il y en a beaucoup qui ne peuvent servir

¹⁴⁸ ANOM, D2B 14, Matricule des familles destinées aux colonies, Second registre, 1763.

¹⁴⁹ SHDR, 9P4 1, Quartier maritime de Saintes, Désarmement au commerce, n°48, La Marie-Henriette, 24 avril 1764.

¹⁵⁰ SHDR, 1E 594, Intendance de la Marine de Rochefort, Lettres reçues, de De Lattre, 6 juin 1763.

¹⁵¹ *Ibidem*.

¹⁵² GODFROY Marion F., *op. cit.*, p. 155-156 ; MARTIN-CIVAT Pierre, *Le Château royal de Cognac, ses origines, ses seigneurs, ses princes et ses gouverneurs*, Poitiers, Impr. P. Oudin et E. Beaulu, 1972, p. 52.

¹⁵³ GODFROY Marion F., *op. cit.*, p. 161.

¹⁵⁴ AN, Marine, C7 169, Dossier n°18, De Lattre François-Marie, état des services de François-Marie De Lattre, 14 avril 1773.

¹⁵⁵ SHDR, 1E 594, Intendance de la Marine de Rochefort, Lettres reçues, de De Lattre, 2 juin 1763.

qu'à de jeunes enfants »¹⁵⁶. Le commissaire général de la Marine Choquet expédie à De Lattre des vêtements : des souliers, des bas, des chemises et des gilets¹⁵⁷. Le troisième champ d'action est l'approvisionnement en denrées pour les familles immatriculées. En la matière, De Lattre applique les recommandations du commissaire Choquet : une livre et demie de pain, une demie livre de viande et trois quarts de pinte de vin¹⁵⁸. Le quatrième champ d'action est la police des familles immatriculées de leur arrivée à leur départ pour l'arsenal. De Lattre doit assurer leur surveillance en liaison étroite avec les milices bourgeoises locales, les agents des maréchaussées et des soldats de régiment dépêchés à sa demande afin d'éviter les troubles avec la population régionale. Il congédie les gens de mauvaise vie, les fait emprisonner, fait travailler comme journalier les étrangers qui ont contracté des dettes sur l'indemnité attribuée par le roi, demande un chirurgien pour l'hôpital de Saint-Jean-d'Angély¹⁵⁹. Le 2 juin 1763, De Lattre indique à l'intendant de la Marine de Rochefort avoir organisé des rondes avec l'aide-major du régiment de Bourgogne arrivé fin mai. Tous les jours à 9 heures du matin, 3 heures de l'après-midi et 8 heures du soir, les casernes où sont logées les familles étrangères seront visitées¹⁶⁰. Le chef général de chambres informerait des absents parmi les immatriculés et des désordres qu'ils auraient pu occasionner. Sur sa demande, des patrouilles nocturnes sont envisagées. À Cognac, un corps bourgeois de garde est chargé de surveiller les familles allemandes¹⁶¹. L'hôpital de Saint-Jean-d'Angély le préoccupe car « malades et fébrilitants peuvent aller au cabaret, soit dans le faubourg d'Aunis, ou sur le port »¹⁶² en l'absence d'entretien d'un portier par les religieuses. Périodiquement, il adresse à l'intendance de la marine une revue des familles étrangères. A Saintes, le commissaire aux Classes Correnson est chargé en sous-ordre par De Lattre de la police des familles étrangères¹⁶³. À la suite de troubles en octobre 1763 ayant opposé le sergent de la ville et son détachement à quelques 200 Allemands devant le bureau du commissaire aux Classes, ce dernier doit notamment veiller à ce que ces futurs colons n'accèdent pas à certains quartiers de la ville. À Saint-Jean-d'Angély, en août 1763, des tensions agitent le cœur de ville dans cette petite ruelle aux maisons de bois où se trouve le « magasin qui renferme les draps de lits, les couvertes, les marmites etc... destinées à l'usage des familles étrangères qui passent à Cayenne »¹⁶⁴. L'évènement est connu par une lettre de

¹⁵⁶ *Ibidem*.

¹⁵⁷ GODFROY Marion F., *op. cit.*, p. 161.

¹⁵⁸ *Ibidem*.

¹⁵⁹ SHDR, 1E 594, Intendance de la Marine de Rochefort, Lettres reçues, de De Lattre, 30 mai 1763.

¹⁶⁰ SHDR, 1E 594, Intendance de la Marine de Rochefort, Lettres reçues, de De Lattre, 2 juin 1763.

¹⁶¹ GODFROY Marion F., *op. cit.*, p. 164.

¹⁶² SHDR, 1E 594, Intendance de la Marine de Rochefort, Lettres reçues, de De Lattre, 6 juin 1763.

¹⁶³ *Ibid.*, p. 164.

¹⁶⁴ AN, B3 560, Lettres reçues, 1763, de De Lattre à Choiseul, 16 août 1763.

l'intendant de la généralité de La Rochelle. Le garde-magasin Poupelain a en effet remarqué le risque d'incendie que faisait courir dans la rue la femme du charpentier Diersac en faisant griller un cochon. Poupelain demande que le feu soit éteint. La Diersac invective alors le garde-magasin qui en appelle à la garde et au lieutenant de police Marchant auquel il sollicite des secours. Un pugilat oppose la garde à la nommée Diersac qui « fit bonne contenance, étant secondée des autres femmes de la rue qui avaient pris parti dans cette querelle. ». L'affrontement dure alors et « quelques femmes [ont été] mises hors de combat, mais la Diersac tenait toujours bon ayant à ses côtés les plus fortes femmes du quartier qui frappaient de droite et de gauche ». La Diersac alors tirée des mains des soldats par ses alliées trouve refuge dans la maison de sa mère sans que les perquisitions s'en suivant permettent de la trouver. Le courrier de Marchant, lieutenant général de police, à Choiseul, apporte quelques précisions supplémentaires :

« Je croirais manquer à mon devoir, si je ne prenais la liberté d'informer Votre Altesse du procédé indécent d'une femme du commun de cette ville qui pourrait être d'un dangereux exemple contre le maintien du bon ordre que vous voulez être observé entre les familles étrangères destinées pour la colonie de Cayenne, et les habitants de cette ville où elles sont en dépôt. Cette femme, que je connais depuis longtemps pour un mauvais sujet s'avisa d'allumer dans une rue fort étroite dont presque toutes les maisons sont bâties en bois et où était le magasin de la colonie, du feu pour griller des cochons au lieu de céder aux remontrances du garde-magasin et de plusieurs autres personnes habitantes de la rue, elle accabla d'injures le garde-magasin et s'exprima dans les termes les plus indécents sur les personnes destinées à la colonie et sur ceux qui en étaient les chefs. Sur les plaintes qui m'en furent portées, je crus devoir ordonner qu'elle serait conduite en prison. Loin d'obéir, elle résista avec la plus grande violence et on ne pût l'arrêter. Elle se barricada dans une maison avec si peu de précaution qu'elle fit une chute qui la meurtrit. C'est sous ce prétexte qu'elle a informé devant l'officier qui fait fonction de lieutenant criminel [...] »

L'incident d'août 1763 à Saint-Jean-d'Angély met en évidence les tensions qui parcourent les villes où se trouvent les dépôts des familles immatriculées pour Cayenne. Il traduit le bouleversement soudain de la composition de la société urbaine et de l'urbanité face à l'arrivée d'une population flottante qui augmente considérablement entre août et décembre 1763. Près de 10 000 étrangers ou particuliers d'autres provinces du royaume attendent dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois un embarquement à Rochefort pour Cayenne. Au-delà d'une cuisine, coutumière ou non, du cochon dans une ruelle de Saint-Jean-

d'Angély, ce sont les transformations d'une vie urbaine, plus contrôlée, plus surveillée, plus encadrée, qui expose la population angérienne à une sensibilité extra-ordinaire induite par le déséquilibre notoire produit par une population en attente d'un horizon atlantique ultra-marin.

Aux extensions professionnelles des commissaires Bonneau et Dubois-Grenot, qui s'investissent dans les questions de navigation et de prise en charge des prisonniers de guerre, contraste la mission du commissaire aux Classes De Lattre qui ne peut se comprendre qu'à la lecture d'une carrière singulière qui l'a conduit à acquérir des compétences d'intendance et de police le projetant en personnage clef de l'application de la politique de Choiseul dans l'arrière-pays sous la supervision conjointe de l'intendance de La Rochelle et du commissariat général de la Marine de Rochefort. Les champs d'action de De Lattre et la gamme des interlocuteurs avec lesquels il est en contact le définissent comme un personnage relais de la construction d'une connexion ultra-marine entre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et Cayenne. La double dimension, volatile et éphémère, de son entreprise, contractée dans le temps, entre 1763 et 1767, et dans l'espace fluvial, à travers les points de dépôts, rythmée et éprouvée par de denses flux humains qui génère une population flottante d'une intensité unique, a produit une asymétrie avec les sociétés urbaines locales qu'ont illustré des épisodes de tensions. Néanmoins, ce temps court du commissariat De Lattre a, à n'en pas douter, joué un rôle, difficilement perceptible dans la définition et la diffusion d'un horizon ultra-marin dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois auprès de la population au moins jusqu'au Cognaçais.

b. Une sphère d'acteurs de l'arrière-pays mobilisés pour l'administration de la Marine

Les dépêches expédiées du bureau des Classes de la Marine attestent que, dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, l'administration de la Marine coopère avec les intendances de Poitiers, La Rochelle et Limoges, les maréchaussées d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois selon deux objectifs : garantir les privilèges liés au statut de matelot ou officier marinier du roi, contrôler « du village au rivage »¹⁶⁵ la mobilité des matelots¹⁶⁶, des soldats de la marine, déserteurs¹⁶⁷ ou non, ou des vagabonds revendiquant une identité de gens de mer.

¹⁶⁵ MILLON Matthias, « Du village au rivage : organiser la surveillance des gens de mer (XVIII^e-XIX^e siècle) », communication dans le cadre du colloque *Réclamer, soutenir, refuser la surveillance de l'Antiquité à nos jours : enjeux idéologiques, politiques et sociaux*, Poitiers, 3-5 octobre 2018.

¹⁶⁶ BOËR Claire, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle, Tracés : Revue de Sciences Humaines, ENS Éditions, 32, 2017, p. 27-48.

¹⁶⁷ CABANTOUS Alain, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la Marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1994.

Quoi qu'il ne soit pas possible de toujours remonter l'origine des suppliques adressées au bureau des Classes pour obtenir la garantie des exemptions reconnues par le Roi aux matelots et officiers marinières, plusieurs dépêches envoyées aux intendants de l'arrière-pays manifestent la sensibilité des gens de mer de Saintonge et d'Angoumois aux atteintes portées aux privilèges qui leur sont reconnus. En janvier 1756, l'intendant de Limoges La Millière est prié par le bureau des Classes de la Marine de garantir au syndic des Classes d'Angoulême d'être « traité favorablement dans la taxation pour la taille et autres charges »¹⁶⁸. Le bureau des Classes transmet ensuite début mars au commissaire aux Classes de Saintes Bonneau la réponse de l'intendant : il confirme ne taxer le syndic Lambert qu'à 4 livres quand son revenu permettrait de l'imposer plus « relativement au lieu qu'il possède et au commerce qu'il fait »¹⁶⁹ et envisage de le maintenir dans cette réduction d'imposition. En 1758, les gens de mer des Sables-d'Olonne et de la Charente adressent au bureau des Classes de Versailles, par l'intermédiaire de leurs commissaires aux classes certainement, des représentations aux fins d'obtenir l'exemption du logement des troupes. L'intendant de la généralité de Poitiers reçoit le 5 août 1758 une dépêche confirmant que « l'intention du roi est que les gens de mer jouissent de leurs privilèges »¹⁷⁰ en la matière comme en témoigne l'argumentaire de la dépêche qui lie la nécessité de préserver et d'étoffer, qui plus est en temps de guerre, le vivier des gens de mer engagés en respectant scrupuleusement les exemptions qui leurs sont dues :

« Les familles de ceux des gens de mer des paroisses des Sables-d'Olonnes et de la Charente, qui sont actuellement employés au service, font des représentations sur ce qu'on les assujettit à contribuer aux fournitures nécessaires relativement au logement des troupes. Leurs plaintes à cet égard sont d'autant mieux fondées, que suivant les ordonnances qui leur accordent des privilèges, tous gens de mer dans le cas d'être levés et commandés pour le service doivent jouir momentanément de l'exemption de logement de gens de guerre, ce qui doit à bien plus forte raison avoir lieu, à l'égard de ceux qui sont absents de chez eux et embarqués sur les vaisseaux du roi indépendamment des raisons de droit qui sont en faveur des familles, l'état de misère dans lequel elles sont réduites, manquant même des choses les plus nécessaires à la vie, mériterait des ménagements qui ne pourraient sans inhumanité leur être refusées. Ces familles m'exposent qu'on leur enlève même jusqu'au seul lit qui leur reste tandis que les autres privilégiés ne sont point assujettis à de semblables contributions. [...] L'impossibilité où ils sont de satisfaire à aucune charge, et d'un autre côté combien il

¹⁶⁸ AN, Marine, C4 77, Dépêches des Classes, à de La Millière, 14 janvier 1756, p. 333.

¹⁶⁹ *Ibid.*, à Bonneau, 9 mars 1756, p. 660.

¹⁷⁰ AN, Marine, C4 79, Dépêches des Classes, à Blossac, 5 août 1758, p. 391.

est essentiel de protéger une espèce d'hommes aussi précieuse, et pour les conserver, et pour tâcher d'en augmenter le nombre ; et je ne doute pas que vous ne veuillez bien donner les ordres les plus précis pour leur faire rendre la justice qui leur est due [...] »¹⁷¹.

Le 17 août suivant, une seconde dépêche presse l'intendant de Blossac de s'exécuter en la matière¹⁷². L'intendant de la généralité de La Rochelle Jean Baillon reçoit une dépêche de la même teneur en juin 1761¹⁷³. Le matelot Charles Allenet, du quartier de Saintes, a exprimé ses plaintes auprès du commissaire aux Classes Correnson. Ce dernier a alerté l'intendant Baillon, sans succès, d'où le recours du commissaire au bureau des Classes de Versailles qui expédie alors une dépêche pour obtenir une réaction de l'intendant en faveur du matelot Allenet « contre qui on exerce des poursuites et auquel il s'agit de procurer la jouissance de la surséance accordée par les ordonnances de la Marine en faveur des gens de mer de la classe de service »¹⁷⁴. Allenet avait pourtant reçu du commissaire Correnson un certificat mentionnant son affectation au service du roi qui justifiait le report du paiement de son imposition et des poursuites contre lui. Et le bureau des classes de Versailles de rappeler à l'intendant l'édit de 1673 et l'ordonnance de 1689 qu'il ne peut ignorer en la matière. En 1767, deux cordiers de la Marine de Châteauneuf, dans le quartier maritime d'Angoulême, sont assujettis par le subdélégué de Cognac au tirage de la milice et paient chacun respectivement 4 et 3 livres alors qu'ils avaient justifié « être affectés au service, avoir été à différentes [reprises] commandés comme tels pour le port de Rochefort et y avoir servi »¹⁷⁵ en plus d'être inscrits sur le registre des classes du quartier. Le subdélégué argue alors du fait que l'ordonnance du 27 novembre 1765 sur les milices n'inclut pas les cordiers dans les gens classés et ouvriers pour le service de la Marine. La dépêche ordonne alors à l'intendant de La Rochelle Sénac de Meilhan le remboursement des sommes acquittées pour la milice. La même dépêche demande également à cet intendant d'exempter les maîtres de barque de Charente et leurs équipages des travaux de corvées des grands chemins au titre des ménagements auxquels les intendants doivent concourir pour « ne point les dégouter d'une profession fort pénible par elle-même et par l'obligation qu'elle impose de servir sur les vaisseaux du Roi et dans les arsenaux de Marine »¹⁷⁶ d'une part et assurer la continuité du commerce « intéressé à ce que la navigation ne pas interrompue »¹⁷⁷. Ces trois

¹⁷¹ *Ibidem*.

¹⁷² *Ibid.*, à Blossac, 17 août 1758, p. 477-478.

¹⁷³ AN, Marine, C4 81, Dépêches des Classes, à Jean Baillon, 17 juin 1760, p. 86-87.

¹⁷⁴ *Ibidem*.

¹⁷⁵ AN, Marine, C4 88, Dépêches des Classes, à Sénac de Meilhan, 10 mai 1767, p. 406 ; *Ibid.*, à Dubois-Grenot, 10 mai 1767, p. 412.

¹⁷⁶ *Ibid.*, p. 407.

¹⁷⁷ *Ibidem*.

exemples de dépêches adressées aux intendants indiquent la capacité de mobilisation des gens de mer et des commissaires aux Classes de l'arrière-pays dans la défense des intérêts que suppose leur statut. La rareté des occurrences d'atteintes aux privilèges statutaires des gens de mer permet également d'apprécier l'efficacité du gouvernement des gens de mer dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Deuxièmes acteurs clefs associés à l'administration de la Marine dans l'arrière-pays, les maréchaussées œuvrent aux activités de contrôle et de surveillance des gens de mer dans le prolongement des constats de désertion ou d'absences des gens de mer dans les arsenaux du roi¹⁷⁸. Agissant en mobilisant les moyens de coercition, les brigadiers des maréchaussées de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, principalement les maréchaussées du Limousin, de Saintonge et d'Aunis, arrêtent, interrogent, emprisonnent et transfèrent les matelots et officiers marinières, les soldats de Marine, qu'ils soient déserteurs ou non détenteurs d'un permis ou d'un congé les autorisant à se déplacer. Ceux-ci peuvent être immatriculés ou enrôlés dans l'arrière-pays ou bien d'autres provinces, arrêtés sur la route de l'arsenal par la maréchaussée. Aux côtés de ceux-ci s'ajoutent les arrestations de mendiants et vagabonds se disant matelots. Les brigadiers transmettent alors les procès-verbaux de capture et les interrogatoires au bureau des classes qui exigent des officiers des classes des quartiers des « éclaircissements » à même de se prononcer sur le sort qui leur est réservé. Les dépêches de l'année 1759, particulièrement celles adressées au lieutenant et prévôt de maréchaussée de La Rochelle de Raifaville, forment à ce titre un corpus d'analyse intéressant dans un contexte de guerre maritime où le contrôle des gens de mer et des soldats de Marine est jugé capital parallèlement à la peur d'une présence anglaise sur le sol du royaume. Le commissaire aux Classes de Saintes Correnson est ainsi sommé par une dépêche du 8 juillet 1759 de faire arrêter et conduire dans les prisons du port de Rochefort Jean Massif, de Blanzac, matelot à 12 livres, « s'il reparaît chez lui »¹⁷⁹ pour le présenter au conseil de guerre et le condamner à la peine des galères. Il avait embarqué à bord du *Dauphin Royal* le 22 mai. Le même mois, Maleden, assesseur de la maréchaussée de Limoges reçoit une dépêche lui ordonnant de faire sortir des prisons de la ville Pierre Vineret, arrêté le 15 avril à Poitiers avec Pierre Laquez, par la maréchaussée qui le considérait comme un matelot déserteur. Son interrogatoire du 15 mai indique qu'il est originaire de Chabanais dans le nord de l'Angoumois, qu'il n'a que 16 ans et qu'il a expérimenté la navigation durant une campagne. Le bureau des Classes considérant qu'il n'est pas en âge d'être classé, ordonne

¹⁷⁸ BOULANGER Pierre, *La Maréchaussée angoumoisine au XVIII^e siècle*, Tours, Transmettre, 2016.

¹⁷⁹ AN, Marine, C4 80, Dépêches des Classes, à Correnson, 8 juillet 1759, p. 489.

sa mise en liberté¹⁸⁰. Jean Dupain, quant à lui est considéré comme un matelot déserteur. Ordre est donné à Monsieur de Raifaville, prévôt général de la maréchaussée de La Rochelle, de le faire conduire dans les prisons de Rochefort¹⁸¹. Jean Maurin, de Beautiran dans le quartier de Bordeaux, arrêté par la maréchaussée de Saintes le 28 juin 1759 est perçu comme un déserteur de la flûte du roi le *Rhinocéros*. Après une enquête confirmant qu'il avait fait la campagne à bord, il est ordonné de le mettre en liberté pour qu'il rentre chez lui et atteste de son retour devant le commissaire aux classes du quartier de Bordeaux¹⁸². Enfin, Maltat de la Guilandrie, lieutenant de maréchaussée à Angoulême est invité à réinterroger Léonard Vallachine arrêté comme mendiant par la brigade de maréchaussée de La Rochefoucauld, car le bureau des classes le suspecte d'être également déserteur. L'homme prétend avoir servi sur un navire corsaire sans avoir pu indiquer le port d'embarquement ni la durée de sa navigation¹⁸³. Plusieurs dépêches sont également adressées au lieutenant de maréchaussée de Raifaville au sujet d'arrestations de particuliers se disant matelots. Le 7 mai 1759, ce dernier est informé que le bureau des Classes recherche à Brest des informations sur Jean Courgeau qui, muni d'aucun passeport, a été arrêté et emprisonné à Saintes. Se disant matelot du quartier de Saintes, il a déclaré être de retour d'une campagne à bord du vaisseau le *Palmier*¹⁸⁴. Le 3 juin, le lieutenant de maréchaussée est informé que Courgeau est bien matelot à 15 livres par mois, qu'il s'est embarqué à Nantes sur le *Dauphin* comme en atteste le rôle d'équipage du navire pour Saint-Domingue où il a pris place sur le *Palmier* pour son retour à Brest. Après avoir servi sur les vaisseaux en armement à l'arsenal breton, aucun congé ne lui aurait été délivré et il serait alors rentré dans son quartier d'origine où le commissaire des classes ne l'aurait pas reconnu comme un matelot classé du quartier¹⁸⁵. Avant de pouvoir l'élargir, le bureau des classes demande qu'il soit encore interrogé sur sa raison de se trouver à bord d'un navire marchand nantais pour Saint-Domingue et sur son lieu de résidence afin de s'assurer qu'il ne soit d'un autre quartier que celui de Saintes.

La construction d'une fausse identité professionnelle et d'un itinéraire de matelot par les vagabonds arrêtés par les maréchaussées du Centre-Ouest transparaît également dans les échanges de renseignements avec le bureau des Classes. Ces trajectoires ne sont renseignées que par les dépêches de la Marine et il est fort difficile de confronter cette documentation avec

¹⁸⁰ *Ibid.*, à Maleden, 1^{er} juillet 1759, p. 464.

¹⁸¹ *Ibid.*, à Salmon, 23 août 1759, p. 618.

¹⁸² *Ibid.*, à De Raifaville, 23 août 1759, p. 619.

¹⁸³ *Ibid.*, à Maltat de La Guilandrie, 24 décembre 1759, p. 892.

¹⁸⁴ *Ibid.*, à De Raifaville, 7 mai 1759, p. 295.

¹⁸⁵ *Ibid.*, à De Raifaville, 3 juin 1759, p. 368.

des sources annexes. Le 9 octobre 1759, le bureau des Classes apporte des éclaircissements au prévôt De Raifaville au sujet du nommé Joseph-Nicolas Farcin, capturé et transféré à La Rochelle¹⁸⁶. À la suite d'un nouvel interrogatoire, ce vagabond, qui aurait adopté une fausse identité, serait en réalité le nommé Jean Donat, arrêté par la maréchaussée de Montaigu en Poitou durant l'été 1759, emprisonné dans cette localité avec quelques autres prisonniers. Il se disait alors matelot du quartier de Saintes. Pour le bureau des classes, « il y a toute apparence que c'est un vagabond sur les déclarations duquel il n'y a pas lieu de compter »¹⁸⁷. Devant les brigadiers de Montaigu, il affirmait pourtant s'être embarqué en 1756 sur la frégate du roi *La Galathée* de Rochefort pour Brest. Étant tombé malade et placé à l'hôpital, après un séjour de 27 jours, il aurait repris la route de Rochefort avant d'embarquer sur un navire à marchand à La Rochelle et d'être pris par les Anglais¹⁸⁸. Circonstances aggravantes pour le bureau des classes qui le définit comme un « fort mauvais sujet »¹⁸⁹, « paraissant constant qu'il est ou le moteur ou le complice d'une effraction faite aux prisons de Montaigu d'où il s'est sauvé avec plusieurs autres prisonniers », le prévôt de maréchaussée est invité à le garder écroué à La Rochelle jusqu'à son jugement. La même dépêche évoque le cas de Jean Maurin qui n'était autre que Jean Lavielle, un compagnon de cellule et d'évasion de Donat, surtout un déserteur du régiment d'infanterie de Sarre dont la situation relève du ministre de la guerre¹⁹⁰.

La peur de l'espion anglais atteint l'arrière-pays. En 1757, un raid anglais cible l'île d'Aix et envisage de pénétrer dans l'estuaire de la Charente pour atteindre l'arsenal de Rochefort. En 1758, c'est le port de La Rochelle qui est visé¹⁹¹. Cette peur de l'espion anglais se lit dans l'interrogatoire de Pierre Lebreton réalisé par l'intendant du Limousin Pajot de Marcheval le 7 octobre 1757¹⁹². Si l'absence de preuves conduit à sa mise en liberté, l'échange entre l'intendant et le prisonnier illustre bien la suspicion ambiante. Pierre Lebreton est un Normand de 37 ans, marié depuis 1740 à Anne Vessier. Il se retrouve à Angoulême sur la route d'un voyage retour depuis Sète vers Dieppe. Garçon boucher devenu après son mariage charpentier de navire d'après ses dires, il demeure rue Saint-Rémy dans le port normand. L'intendant lui demandant pourquoi il court le pays depuis longtemps avec une profession qui lui fournit suffisamment les moyens de vivre et de subsister, le charpentier répond qu'ayant été

¹⁸⁶ *Ibid.*, à De Raifaville, 18 septembre 1759, p. 700.

¹⁸⁷ *Ibid.*, à De Raifaville, 9 octobre 1759, p. 751.

¹⁸⁸ *Ibid.*, p. 752.

¹⁸⁹ *Ibidem.*

¹⁹⁰ *Ibidem.*

¹⁹¹ AN, Marine, B4 77, f°303, Campagnes, Sur l'apparition des Anglais devant La Rochelle et sur la défense du Canada et des Îles, 1758.

¹⁹² ADC, 139B 12, Maréchaussée d'Angoumois, interrogatoire de Pierre Lebreton, 7 octobre 1757.

attaqué d'un simple refroidissement devenu depuis 4 ans paralysant à la suite d'un séjour de 3 ans dans les geôles d'Angleterre à « Porchaistair »¹⁹³, il revenait de prendre les eaux en Languedoc, à Sète et Balaruc, « pour trouver du soulagement à son mal ». En 1745 en effet, en pleine guerre de Succession d'Autriche, le corsaire armé et expédié depuis Dieppe à bord duquel il se trouvait a été capturé par le corsaire anglais la Jamaïque. En 1748, libéré lors d'un échange de 5 000 prisonniers français, il s'est alors remis à travailler à Rouen, Le Havre et Boulogne, mais depuis 1753, sa paralysie a réduit sa capacité à travailler sur les chantiers ou à bord, d'où sa mobilité vers le Sud pour, visiblement, prendre les eaux. Au moment de sa capture en octobre 1757, il assure être arrivé à Angoulême aux environs des fêtes de la Pentecôte, s'être rendu au château royal de la cité où « il but à la cantine une chopine de vin » et « sans autre motif que celui de la curiosité, il parla à quelques Anglais par le guichet en présence des habitants chargés de les garder ». Évoquant son expérience de prisonniers en Angleterre, il répond aux prisonniers anglais qui se demandent si les officiers français étaient cautionnés en Angleterre parce qu'eux ont la conviction de ne pas l'être. La seule réponse qu'il put leur faire était de prendre patience. Cependant, parlant apparemment en anglais, un des gardes de la prison lui demande de s'exprimer en français et Lebreton termine la conversation en indiquant aux prisonniers qu'ils seraient bientôt libres. Pour l'intendant, cette conversation en anglais est suspicieuse ; elle justifie qu'il faille culpabiliser Lebreton pour trahison envers le Roi en temps de guerre. À l'appui de son argumentaire, le fait que Lebreton signale que « les choses allaient le mieux du monde en Angleterre » laisse penser à l'intendant que le Normand, recevant des « avis de ce pays », entretient « des relations contraires au bien de l'État et à la fidélité qu'il doit au Roi ». D'autre part, l'intendant émet l'hypothèse que Lebreton aurait été au service de l'Angleterre et qu'il aurait été fait prisonnier sur un vaisseaux anglais, conduit avec l'équipage anglais dans quelques ports de Languedoc ou de Provence où il aurait été échangé avec un Français avant de prendre la route et de traverser le royaume par Angoulême pour retourner en Angleterre. Lebreton nie les hypothèses de l'intendant et persiste dans ses propos tandis que lui est remis son mauvais portefeuille de cuir contenant un extrait baptistère, une promesse et un acte de mariage, plusieurs passeports et permissions signés entre 1753 et 1757.

Pour la période de la guerre d'Indépendance Américaine, les occurrences de désertions sont moins illustrées par les dépêches du bureau des classes que par les procès-verbaux de capture et les interrogatoires de la maréchaussée d'Angoumois disponibles pour un temps

¹⁹³ Sur les conditions de vie des gens de mer prisonniers en Angleterre durant les guerres maritimes du XVIII^e siècle : CABANTOUS Alain, « Gens de mer, guerre et prison, la captivité des gens de mer au XVIII^e siècle », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 28, 1981, p. 246-267.

continu de 1776 à 1783¹⁹⁴ à la différence du moment de la guerre de Sept-Ans. La richesse de cette source mériterait une étude spécifique. L'exploitation sélective de cette documentation pour les années 1776, 1778 et 1780 met en évidence à travers les captures des brigadiers de la maréchaussée angoumoisine combien les itinéraires des profils individuels liés au tropisme portuaire transitent depuis l'Est du royaume par la route de Limoges à Rochefort ou La Rochelle, Angoulême constituant ce carrefour routier surveillé dans l'arrière-pays conduisant aux portes maritimes. En 1776, Antoine Pouchon, tailleur d'habits de 20 ans, originaire du Dauphiné, s'est engagé à Lyon et devait suivre la recrue jusqu'au dépôt des troupes coloniales de l'Île de Ré pour intégrer un régiment¹⁹⁵. Mais il se cacha sur la route de Cognac dans l'espoir d'être retrouvé par un autre déserteur qui lui en avait fait la promesse. Ayant joint Barbezieux où il exerça son métier, il revint à Angoulême et s'engagea auprès d'un fourrier du corps royal d'artillerie de la Marine qui recrutait en ville avant d'être arrêté. Esprit Sibelin, 20 ans, vient quant à lui de Marseille qu'il a quitté en 1774 avec deux contrebandiers du tabac du Languedoc. Abandonné par ses compagnons en Poitou, il affirme aux brigadiers qu'il avait le dessein de s'engager auprès d'un officier du régiment Dauphin qui cherchait des recrues à Angoulême¹⁹⁶. En 1778, le cuisinier Jacques Escoffier, 18 ans, d'Avignon, s'était rendu à La Rochelle où il pensait pouvoir s'établir. Devant l'impossibilité, il s'était engagé dans une troupe où il est resté près de 10 mois avant de rejoindre le régiment royal Corse en garnison à La Rochelle qu'il déserta après 5 mois en son sein, abandonnant la capote, la giberne, le fusil et la baïonnette à 3 lieues du port dans un petit village¹⁹⁷. Le 29 août 1779, 4 déserteurs du corps royal de la Marine qui venaient de s'engager à Angoulême auprès d'un sergent sont emprisonnés après avoir tenté d'échapper aux brigadiers¹⁹⁸ : le boucher Pierre Maril de Perpignan¹⁹⁹, Claude Boujar, menuisier de Grenoble²⁰⁰, Jean Aimé Parisot, un barbier de Trévoux²⁰¹ et Pierre Lamare, du Béarn, sans profession²⁰². En 1780, Dominique Bouchet, âgé d'un peu plus de 30 ans, travaillant dans les carrières, originaire de la petite île d'Orbitel dans le royaume de Naples, est appréhendé par les brigadiers de la maréchaussée d'Angoumois durant l'été. L'interrogatoire révèle que son père, ayant quitté le royaume italien quand son fils avait 3 ans, est venu s'établir avec sa femme en France pour s'engager dans les compagnies

¹⁹⁴ ADC, 139B 14 à 16, Maréchaussée d'Angoumois, 1770-1790.

¹⁹⁵ ADC, 139B 14, Maréchaussée d'Angoumois, interrogatoire d'Antoine Pouchon, 26 avril 1776.

¹⁹⁶ *Ibid.*, procès-verbal de capture et interrogatoire d'Esprit Sibelin, 4 juin 1776.

¹⁹⁷ ADC, 139B 15, Maréchaussée d'Angoumois, interrogatoire de Jacques Escoffier, 20 avril 1778.

¹⁹⁸ *Ibid.*, procès-verbal de capture, par Gouguet, 29 août 1779.

¹⁹⁹ *Ibid.*, interrogatoire de Pierre Maril, 30 août 1779.

²⁰⁰ *Ibid.*, interrogatoire de Claude Boujar, 30 août 1779.

²⁰¹ *Ibid.*, interrogatoire de Jean Aimé Parisot, 30 août 1779.

²⁰² *Ibid.*, interrogatoire de Pierre Lamare, 30 août 1779.

franches de la Marine de Rochefort où il succomba 8 ans après son arrivée. Dominique Bouchet s'est alors embarqué comme mousse sur la frégate du roi la *Nymphe* pour l'île de la Martinique où il est resté près de 7 ans avant de rentrer en France sur un navire marchand de Bordeaux, le *Robuste*, et de travailler aux carrières de La Roche près de Bourg-sur-Mer durant 2 années²⁰³. Après une peine de cinq années de galères prononcée par le Parlement de Bordeaux pour l'achat par sa femme d'une jument volée²⁰⁴, il est congédié en septembre 1779 de l'arsenal de Rochefort et se rend dans le Médoc pour travailler. Sur les routes d'Angoumois, il est alors capturé et emprisonné pour vagabondage. Ne pouvant séjourner à dix lieues de Paris et de Rochefort, le brigadier lui signifie qu'il doit retirer un duplicata de son congé auprès du lieutenant du prévôt de Saintes. L'itinéraire de Charles Hacquard, venu de Nancy, capturé en septembre 1780 autour de Chabanais, constitue un autre exemple d'itinéraire erratique en Angoumois. En 1776, le jeune homme, âgé de 24 ans, s'engage à Nancy dans le régiment du dépôt de la guerre de l'Île de Ré où il sert jusqu'en septembre 1779. Durant cette période, affecté pour compléter le régiment d'Agenais et faire le voyage de l'Amérique, il embarque pour Brest sur les *Trois Henriettes*. Mais le navire fait naufrage sur la route retour « porté par un coup de vent sur un rocher de la côte d'Oléron ». Naufragé, il est attaqué du scorbut²⁰⁵. Il reçoit alors un congé de réforme pour « maladie scorbutique » qu'il fait enregistrer à Angoulême alors qu'il trouve logement chez la Belle Hôtesse au faubourg de Saint-Cybard. Il peut alors séjourner successivement à l'hôtel-dieu d'Angoulême et à l'hôpital de La Rochefoucauld grâce à un certificat d'un commissaire des guerres et parvient ensuite à être employé aux travaux d'amélioration de la navigation de la Charente comme manœuvre de l'entrepreneur Calluud de Belisle qui reconnaît sa bonne conduite durant 3 mois. Il se rend ensuite en Marche, à Bussière-Poitevine où « il a montré à lire et à écrire » à la jeunesse avant d'être capturé vers Chabanais²⁰⁶. Pierre Nardy, 14 ans accomplis, garçon voiturier de Lyon, a été arrêté lui aussi à Chabanais en se faisant passer pour Michel Langle. C'est un matelot volontaire qui s'est engagé pour un an à servir sur les vaisseaux du roi comme novice. Quoique considéré comme « pas assez avancé en âge » pour s'engager, le novice persévère et est intégré au corps des novices matelots. Mais, d'après ses dires, il a été contraint avec trois autres matelots et deux galériens à « ouvrir des fosses pour enterrer de leurs camarades morts » sous les coups violents d'une

²⁰³ *Ibid.*, interrogatoire de Dominique Bouchet, 25 août 1780.

²⁰⁴ *Ibidem* ; *Ibid.*, supplique au prévôt général de la Maréchaussée du Limousin par Jean Baille et Dominique Bouchet, 22 août 1780.

²⁰⁵ *Ibid.*, interrogatoire de Charles Hacquard, 22 août 1780.

²⁰⁶ *Ibid.*, second interrogatoire de Charles Hacquard, 7 septembre 1780.

corde goudronnée agitée par le canonnier Bertrand « imbu de vin »²⁰⁷. La crainte de voir cette expérience de violence réitérée l'a convaincu de désertre et de reprendre la route de sa province comme son compagnon d'infortune, novice matelot, aussi désertre, Antoine Gaynée, de Trévoux²⁰⁸ qui a connu le même sort. Enfin, en juin 1780, Nicolas Dubaud, du Bourbonnais, domestique du chevalier de Villemond, s'est engagé comme matelot novice, à Lyon auprès d'un recruteur qui a conduit les engagés à l'arsenal de Rochefort pour servir sur les vaisseaux du Roi comme matelot. Début juillet, il arrive donc à l'arsenal avant d'être conduit au Port-des-Barques pour « s'instruire dans une prame ». Il est alors tombé malade et a demandé à être conduit à l'hôpital. Avec des hôpitaux était pleins, sans aucune place libre, il doit continuer à travailler. La maladie s'aggravant, « ses supérieurs le corrigea[nt] sans aucun ménagement », il décida alors de désertre et de prendre le chemin retour vers sa province, dans un état de langueur, d'oppression, de lividité, de paleur et de maigreur²⁰⁹. Un laboureur à bœufs Pierre Robinaud du Piousset en Angoumois²¹⁰ et trois ouvriers en soie venus de Lyon²¹¹ sont quant à eux capturés comme déserteurs du corps royal de la Marine. Ces profils sont fort variés et attestent de cette voie de passage vers les ports atlantiques et l'implication des brigadiers des résidences des maréchaussées du Limousin et de Saintonge dans le contrôle et la surveillance des matelots et soldats dans les temps de guerre maritime. À travers les interrogatoires de ces hommes se lit le tropisme qu'exerce via des recruteurs ou non le port-arsenal de Rochefort au-delà du voisinage du Ponant que constitue l'arrière-pays de Saintonge pour atteindre ces terres de Provence, du Dauphiné, du Lyonnais, du Bourbonnais, de Bourgogne ou de Lorraine qui envoient des candidats au travail maritime.

*

Le 28 février 1784, l'avocat De Saint-Hubert résidant à Limoges reçoit une dépêche du bureau des Classes de la Marine du secrétariat d'État de Castries :

« J'ai reçu, Monsieur, la lettre que vous m'avez écrite le 12 de ce mois pour demander la place de commissaire des Classes dans le Haut-Limousin pour le sieur Joseph Goineau. Il n'y a pas lieu à former cet établissement que l'on n'a pas jugé

²⁰⁷ *Ibid.*, interrogatoire de Pierre Nardy, 29 septembre 1780.

²⁰⁸ *Ibid.*, interrogatoire d'Antoine Gaynée, 29 septembre 1780.

²⁰⁹ *Ibid.*, interrogatoire de Nicolas Dubaud, 29 septembre 1780.

²¹⁰ *Ibid.*, interrogatoire de Pierre Robinaud, 9 décembre 1780.

²¹¹ *Ibid.*, interrogatoire de Antoine Petit, 7 mars 1780 ; *Ibid.*, interrogatoire de Pierre Leur, 17 mars 1780 ; *Ibid.*, interrogatoire de Claude Brachet, 17 mars 1780.

nécessaire en temps de guerre, et encore moins en temps de paix, cet état exige d'ailleurs des connaissances puisées dans le service de la Marine auquel le sieur Goineau ne paraît pas avoir été employé. Je. S. M. V. & . »²¹²

Après la guerre d'Indépendance Américaine, l'envoi de cette dépêche illustre à la fois la fin du processus d'extension des Classes dans les terres intérieures du Centre-Ouest Atlantique et traduit le rayonnement d'une administration qui pouvait susciter encore des vocations, y compris pour ceux qui n'ont pas suivi le cursus classique de l'officier de plume de la Marine. En effet, après la constitution du quartier des classes d'Angoulême en 1762, la question se posait d'étendre ou non le classement au-delà des secteurs intégrés en amont des principales vallées fluviales classées à la veille de cette guerre.

Ce chapitre entendait définir les rôles joués par l'installation de l'administration des Classes de la Marine dans la médiatisation de la projection océane de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. L'onde de la Marine qui a pénétré les terres à la suite de la fondation de l'arsenal de Rochefort en 1666, rythmée en particulier par les conflits maritimes et l'appel aux gens de mer qu'il pouvait induire, a progressivement connecté l'arrière-pays aux espaces professionnels du port, de la mer et des outre-mer. Quatre rôles ou fonctions associés à l'administration des Classes ont construit cette mise en relation entre 1666 et 1792. Tout d'abord, l'implantation progressive des bureaux des Classes de l'aval vers l'amont de la Charente, depuis Rochefort jusqu'à Angoulême, entre 1673 et 1762, transforme un espace fluvial de batellerie coutumière et ouverte sur le royaume et l'Europe en un territoire périphérique de mobilisation professionnelle pour la Marine du Roi placé dès lors en posture d'apprentissage de la mer au long cours. La captation de l'espace provincial d'arrière-pays étend alors le territoire de la Marine dans les terres, de la ligne fluviale constituée en quartiers d'immatriculations durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg à la région maritime d'arrière-pays rayonnant aux confins provinciaux du Poitou, du Limousin ou du Périgord à la veille de la Révolution française. Cet encadrement territorial définit alors les contours de la construction progressive dans les terres d'une aire d'opportunités professionnelles du travail sur mer, saisie ou non par ces gens de mer. À cette fonction territoriale d'encadrement par l'administration des Classes est liée la seconde, socle de sa raison d'être : le recrutement de la ressource humaine navigante pour les vaisseaux du Roi armés à Rochefort ou à Brest. Dans ce contexte, l'arrière-pays est perçu comme un vivier de main-d'œuvre complémentaire et l'arrière-pays charentais ne constitue pas une exception. Les navigants rassemblent les gens de mer, matelots et officiers

²¹² AN, Marine, C4 114, Dépêches des Classes, à De Saint-Hubert, 28 février 1784, p. 139.

mariniers, classés, habitués à la navigation fluviale ou fluvio-maritime, conduits à alterner dès lors l'expérience fluviale et celle du long cours, synonyme d'expérience, de perspective de carrière ou de repli sur un champs de compétences plus coutumier, le fleuve. Dans l'arrière-pays, le profil du travailleur sur mer est diversifié, ce voisinage du Ponant révélant une carte des autres manières de travailler sur mer sans être classés : les officiers non mariniers, les chirurgiens ou les volontaires ; auxquels il faut ajouter les soldats qui s'engagent dans les troupes des colonies et le corps royal de la Marine. Complémentaire du recrutement par levées, la troisième fonction de l'administration des Classes est chronologique. Par la rotation des Classes, par les levées ordonnées par l'intendant de la Marine et le secrétaire d'Etat à la Marine, les commissaires aux Classes produisent dans l'arrière-pays un temps atlantique avec ses rythmes propres et le stress professionnel qu'il génère sur les sociétés urbaines et rurales de l'intérieur tant en temps de paix qu'en temps de guerre. Le registre des levées du quartier de Saintes entre 1770 et 1788 et le journalier du bureau de Saintes entre 1777 et 1792 sont les meilleurs indicateurs de la sollicitation des matelots de l'arrière-pays ou de l'imprégnation des possibilités d'affectations au service du roi ou au commerce par les professionnels de la mer issus des terres intérieures de Saintonge-Angoumois. Enfin, l'administration des Classes dans l'arrière-pays fonctionne tout particulièrement en relation avec le bureau des Classes de Versailles, l'intendance de la Marine de Rochefort, les intendances des généralités de Poitiers, Limoges, La Rochelle et les maréchaussées du Limousin, de Saintonge et d'Aunis, s'élevant en une interface du contrôle, de la surveillance, du renseignement et, ponctuellement de la défense des intérêts des gens de mer. Cette articulation des bureaux des Classes avec les acteurs de la supervision de la mobilité des gens de mer et des soldats de la Marine traduit combien la route de Limoges à l'Océan par l'Angoumois est une route surveillée où se rencontrent des motivations, des représentations pouvant être en asymétrie avec la réalité de la première expérience maritime professionnelle à l'arsenal. Les interrogatoires des déserteurs questionnés par la maréchaussée d'Angoulême mettent en exergue la diversité des origines géographiques des travailleurs de la mer et les mobiles de l'abandon de la projection professionnelle maritime. En cela, la quatrième fonction de l'administration des Classes de la Marine est réticulaire et normative. Autour de l'engagement professionnel maritime, elle lie les hommes et les institutions d'une part, et les institutions entre elles d'autre part pour définir, diffuser, superviser et contrôler efficacement les gens de mer dans un voisinage du Ponant fortement marqué par le transit.

Parmi les acteurs en relation avec l'administration de la Marine dans l'arrière-pays, les négociants occupent une place essentielle et jouent un rôle dans la connexion maritime en

défendant le canal commercial rochefortais en complémentarité ou en concurrence de La Rochelle. L'analyse des archives manifestant cette articulation de l'administration de la Marine avec les mondes marchands et négociants d'arrière-pays permettrait d'approfondir les ressorts du processus de liaison maritime de l'arrière-pays. Trois exemples extraits de fonds d'archives différents sont représentatifs de la réalité de cette dynamique après le retour à la paix suivant le traité de Paris de 1763 qui interroge la fonction de Rochefort dans la gamme des arsenaux royaux. Entre 1768 et 1774, les négociants Augier, de Cognac, Ranson et Delamain, de Jarnac, s'adressent au bureau des Classes de Versailles en rédigeant plusieurs mémoires pour obtenir l'autorisation de faire embarquer à Rochefort sur des navires anglais ou hollandais des graines de lin, de genièvre et de colza qu'ils avaient achetées²¹³. Entre 1775 et 1783, Pierre-François Chevallier, négociant natif de Dompierre-sur-Mer, établi à Rochefort, au service de la forge de fer et d'acier du comte de Broglie, connaisseur de l'arrière-pays d'Angoumois, envisage d'établir une raffinerie de sucre au château du Solençon, devenue la propriété du comte d'Artois. Pour lier son établissement au sucre des Antilles, il cherche à s'appuyer sur les flûtes du roi armées à l'arsenal, désormais autorisé à faire le commerce avec les colonies. La correspondance²¹⁴ autour du projet de raffinerie à sucre laisse entrevoir, malgré l'échec final, les acteurs mobilisés entre Rochefort, Bordeaux, Orléans et Saint-Domingue, dans l'implantation d'une industrie liée aux produits coloniaux dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. En contact avec l'administration des Classes et de la Marine, les négociants jouent également un rôle clef dans la médiatisation de la projection océane de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. La connexion au port, à la mer et aux outre-mer a donc reposé entre 1666 et 1792 sur trois principaux canaux destinés à lier l'arrière-pays à l'arsenal de Rochefort et à ceux qui lui sont associés : l'extension et la modernisation de la navigation sur la Charente, la mobilisation des ressources forestières, industrielles et alimentaires des espaces productifs intérieurs et l'implantation de l'administration des Classes et son articulation avec les acteurs du contrôle et de l'économie. Le cadre de la liaison maritime étant posé, il convient désormais d'analyser la diversité des expériences de la mer, de l'océan et des outre-mer des habitants de

²¹³ AN, Marine, C4 90, Dépêches des Classes, aux officiers de l'Amirauté de La Rochelle, 2 décembre 1768 ; *Ibid.*, à De Ruis-Embrito, 2 décembre 1768 ; AN, Marine, C4 91, Mémoire des sieurs Ranson et Delamain, 19 juin 1769 ; *Ibid.*, à De Ruis-Embrito, juin 1769, p. 562 ; *Ibid.*, aux officiers de l'Amirauté de La Rochelle, juin 1769, p. 566 ; AN, Marine, C4 92, aux officiers de l'Amirauté de La Rochelle, 6 décembre 1769, p. 565 ; *Ibid.*, à De Ruis-Embrito, 16 décembre 1769, p. 565 ; AN, Marine, C4 96, Mémoire du sieur Etienne Augier fils, 23 septembre 1771, p. 174 ; *Ibid.*, à Daubenton, 24 août 1771, p. 195 ; AN, Marine, C4 102, Lettre du roi permettant aux sieurs Ranson et Delamain d'embarquer à Rochefort des graines de lin [...], 27 octobre 1774, p. 327.

²¹⁴ AN, R1 354, Apanage du Comte d'Artois, Angoumois, renseignements relatifs à l'établissement d'une raffinerie au Château du Solençon, 1774-1781. Cette correspondance a été transcrite intégralement par nos soins et peut faire l'objet d'une édition de source commentée ou d'une monographie.

l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, qu'ils soient gens de mer classés, candidats au travail sur mer ou particuliers à la recherche d'un établissement ultra-marin par la migration ou la circulation transocéanique entre les deux rives de l'océan atlantique.

Du Fleuve à l'Océan : l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, une expérience atlantique

(1666-1792).

Jusqu'au XVII^e siècle, les rapports entretenus par l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois avec la mer étaient essentiellement vus sous le prisme des échanges commerciaux : la pierre, les vins et les papiers échangés contre les sels de Saintonge. Si, en 1666, la fondation de Rochefort approfondit cette relation par le développement d'un réseau manufacturier d'artillerie de Marine, connectée par la Charente à l'arsenal, elle contribue aussi à accentuer la projection sur les mers, les océans et outre-mer des gens des terres intérieures jusqu'à l'insurrection servile de Saint-Domingue de 1791. Par le recrutement des Classes de la Marine, par la migration ou la circulation transocéanique, comment l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois connaît-il une expérience atlantique entre 1666 et 1792 ? C'est l'objet de cette recherche qui interroge à la fois les trames d'un territoire d'arrière-pays fluvial du Centre-Ouest atlantique à dominante rurale, les canaux de la construction d'une projection maritime et ultra-marine et les acteurs qui la régissent, ainsi que la diversité des trajectoires et des expériences biographiques qui donnent l'image de terres intérieures connectées avec les ports atlantiques et les horizons marins et ultra-marins. Les navigateurs de la Charente et de la Boutonne, de Saint-Jean-d'Angély à Angoulême et même au-delà dans les confins provinciaux, ont pu s'engager dans le travail maritime à bord des vaisseaux du roi à Rochefort ou des navires marchands à Bordeaux, La Rochelle, Nantes ou Lorient, ou choisir la voie de la projection dans la société d'habitation, aux Antilles, particulièrement à Saint-Domingue. Ces circulations océaniques et transatlantiques ont également porté l'influence de l'océan et de ses mondes américains lointains dans les terres intérieures.

Mots-clés : gens de mer, passagers, arrière-pays, migrations, circulations, société coloniale, Marine, Atlantique, Saint-Domingue, Saintonge, Angoumois, Charente, Antilles.

From the River to the Ocean : the Saintonge-Angoumois hinterland, an Atlantic experience

(1666-1792).

Until the XVIIth century, relations between the Saintonge-Angoumois hinterland and the sea are often considered from an economic point of view, especially through the exchange trade of papers or wines from Angoumois and the Saintonge salts. If the Rochefort foundation in 1666 makes deeper this connection with the development of artillery manufactures which production are shipped by the Charente to arsenal-harbour, it supports the projection on seas, oceans and overseas of hinterland rural societies until the 1791 slaves' revolution in Saint-Domingue. Working as a sailor recruited on royal order, travelling to West Indies as an obliged three years worker, shipping to Saint-Domingue to make business are examples of an extending experience sea and overseas horizon. This PhD deals with understanding how an oceanic hinterland gets more connected to the Atlantic at this time. Describing the river and rural hinterland main features leads to analyse the way how royal institutions and local administration or individuals take part to the hinterland projection making process. Extending the point of view by including Bordeaux, La Rochelle, Nantes and Lorient harbours makes possible understanding a range of biographic experiences that link people to colonial planting society, especially Saint-Domingue. These transatlantic circulations produce in return an oceanic and overseas influence that reach hinterland campaign and cities.

Key words : sailors, passengers, hinterland, migrations, mobilities, colonial societies, river, Marine, Atlantic, Saint-Domingue, Saintonge, Angoumois, Charente, West Indies.

Cette thèse a bénéficié d'un financement doctoral de la Région Nouvelle-Aquitaine et du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche (2016-2019). Elle s'inscrit également dans le cadre du programme de recherche régional NAOM [la Nouvelle-Aquitaine et les Outre-mer].



École Doctorale 612 Humanités

THÈSE DE DOCTORAT

Spécialité : Histoire des mondes modernes et contemporains



Membres du jury :

Frédéric RÉGENT, Maître de conférences HDR, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, président.

Caroline LE MAO, Maîtresse de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne, rapporteur.

Philippe JARNOUX, Professeur des Universités, Université de Bretagne Occidentale, rapporteur.

Silvia MARZAGALLI, Professeure des Universités, Université Nice-Sophia-Antipolis, examinateur.

Vincent COUSSEAU, Maître de conférences, Université de Limoges, examinateur.

Thierry SAUZEAU, Professeur des Universités, Université de Poitiers, directeur de thèse.

Université de Poitiers
Université confédérale Léonard de Vinci
Laboratoire CRIHAM EA 4270
École Doctorale 612 Humanités

THÈSE DE DOCTORAT

Spécialité : Histoire des mondes modernes et contemporains

**Du Fleuve à l’Océan, l’arrière-pays de Saintonge-Angoumois,
une expérience atlantique (1666-1792).**

Présentée et soutenue par :

Jean-Christophe Temdaoui

Sous la direction de :

Thierry Sauzeau

Le 2 décembre 2020

Volume 2 : trajectoires et expériences.

Membres du jury :

Frédéric Régent, Maître de conférences HDR, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, président.

Caroline Le Mao, Maîtresse de conférences HDR, Université Bordeaux Montaigne, rapporteur.

Philippe Jarnoux, Professeur des Universités, Université de Bretagne Occidentale, rapporteur.

Silvia Marzagalli, Professeure des Universités, Université Nice Côte d’Azur, examinateur.

Vincent Cousseau, Maître de conférences, Université de Limoges, examinateur.

Thierry Sauzeau, Professeur des Universités, Université de Poitiers, directeur de thèse.

Partie 3 : Expérimenter la mer, l'océan et l'outre-mer

depuis l'arrière-pays

Illustration de couverture :

© BM Valenciennes, G-F18MON0004 [en ligne], « Enbarquemens des François pour l'Isle de Cayenne au port de Rochefort », estampe, Mondhare Louis-Joseph, Paris, Chez Mondhare, XVIII^e siècle.

Chapitre 7 : de l'arrière-pays aux océans, les expériences professionnelles océaniques de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Né en 1766, Léonard Babin est un matelot de la cité fluviale de Cognac. À 24 ans, il est inscrit le 1^{er} juin 1790 sur la matricule des gens de mer du quartier d'Angoulême, après l'avoir été sur celui des novices, folio 8, case n°41. Fils du matelot Jean Babin, en 1796, il a déjà 6 campagnes à son actif, soit 112 mois de service ininterrompu à bord de 5 vaisseaux armés à Rochefort : l'*Embuscade*, l'*Unité*, la *Néréide*, la *Princesse Royale* et la *Convention*. De novice-matelot à 14 livres en 1790, il passe quartier maître de 3^e classe après 4 promotions de fin de campagne. En 1796, loin de l'océan, il navigue sur la gabare la *Liberté*, conduite par le patron Jean Rénier, entre Angoulême et Rochefort. Cette année-là, l'agent de l'Inscription Maritime apostille la case de Babin : « à commander au besoin »¹. Cet homme fait partie des 33 matelots cognaçais qui illustrent la filiation professionnelle sur les 89 que comptent la ville. Peut-on lire à la fin du XVIII^e siècle une ouverture du métier maritime dans l'arrière-pays si l'on considère que près des 2/3 des inscrits maritimes de la cité à la fin du XVIII^e siècle ne sont pas fils de matelots ? L'expérience professionnelle océanique de Léonard est en tout cas bien plus riche que celle de Bernard Huet, fils d'un marchand drapier d'Angoulême, né en 1764, âgé de 26 ans en 1790². Le jeune homme avait, semble-t-il, choisi d'embrasser la carrière maritime, comme le laisse supposer son inscription précédente sur un registre de mousses. Embarqué au commerce à Bordeaux en 1785, il revient sur le *Saint-Hilaire* au port de la Lune en 1786, avant de rembarquer et de faire naufrage à Porto en janvier 1787. En 1790, il est inscrit matelot à 18 livres, mais aucun embarquement ni aucune promotion ne sont apostillés jusqu'en 1796. L'expérience professionnelle océanique s'est résumée à une droiture. Le naufrage a-t-il fait sombrer toute perspective de carrière ? Fallait-il assurer la relève du père dans les affaires commerciales ? Ces 2 parcours illustrent les extrêmes des expériences professionnelles océaniques des gens de mer de l'arrière-pays. Qu'entendre par expériences professionnelles ? L'étymologie latine renvoie à un sens cumulatif : l'*experientia*, est avant tout l'essai, l'épreuve,

¹ SHDR, 9 P3 22, Quartier maritime d'Angoulême, Matricule des gens de mer du quartier d'Angoulême, 1784-1796, n° 694, Léonard Babin, de Cognac.

² *Ibid.*, n°14, Bernard Huet, d'Angoulême.

la tentative mais également, produit du premier sens par la multiplication des tentatives fructueuses, l'expérience acquise, la pratique ou le savoir-faire. Dans le voisinage lexical de l'expérience se trouve étroitement lié le terme *periculum*, désignant aussi l'essai, l'expérience, l'épreuve mais aussi et surtout le danger, le péril, le risque. En ce sens, l'expérience s'apparente à la maîtrise des connaissances et des savoir-faire à même d'extraire son détenteur d'une perspective de danger dans l'appréhension du métier. Appliqué à la navigation, il y a expérience professionnelle dès lors que l'essai de navigation, contraint ou voulu³, se convertit en application régulière des connaissances, des savoir-faire et des savoir-être liés à la pratique de la navigation, à même de faire passer la perspective de la campagne sur un vaisseau du roi ou de l'expédition sur un navire de commerce de la crainte première ou récurrente, liée à la peur du danger, à l'assurance d'un horizon de navigation régulier, intégré et familier. En ce sens, l'expérience, qui implique volonté et comportement, est le produit d'une prise de risque professionnelle sur la mer dont les conséquences peuvent être négatives comme positives⁴. Par le terme expérience se trouvent ainsi regroupées à la fois les premières navigations des gens de mer nouvellement classées comme les carrières longues. Dans le premier cas, Bernard Huet. Dans le second, Léonard Babin. Cette notion d'expériences professionnelles est d'autant plus importante pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en raison de la captation de l'espace et de sa main-d'œuvre du cabotage fluvial ou côtier par l'administration royale de la Marine pour les besoins du long cours pour les armements de l'arsenal de Rochefort ou la droiture commerciale transocéanique depuis La Rochelle ou Bordeaux dès la seconde moitié du XVII^e siècle. Les gens de mer de cet arrière-pays entrent dans l'expérience du long cours à partir de la seconde moitié du XVII^e siècle avec les droitures rochelaises pour la Nouvelle-France, la fondation de Rochefort et la mise en place de la rotation des Classes dans les quartiers de Saintes et Angoulême, à la suite des sociétés littorales d'Aunis, de Saintonge et de Guyenne pour lesquels l'horizon maritime, et c'est une évidence de le dire, n'a rien de nouveau⁵. Cette notion d'expérience professionnelle maritime appliquée à l'arrière-pays suppose par ailleurs une distance géographique et professionnelle pour les gens de mer de Saintes, de Cognac ou d'Angoulême qu'il leur faut découvrir, expérimenter et intégrer. Dans L'*Encyclopédie*, César

³ SAUZEAU Thierry, « Les gens de mer de Saintonge, de l'Atlantique subi à l'Atlantique choisi (1760-1860) », *Les Cahiers de Framespa* [en ligne], 9, 2012. URL : <https://journals.openedition.org/framespa/1223>

⁴ La définition du risque par Alain J. Lemaître l'envisage comme « une détermination de la volonté face à une situation comprise en termes de prévision, de probabilité, situation qui demeure incertaine mais peut s'avérer positive dans ses résultats », dans COLLAS-HEDDELAND Emmanuelle, COUDRY Marianne, KAMMERER Odile (et al.), *Pour une histoire culturelle du risque : genèse, évolution, actualité du concept dans les sociétés occidentales*, Strasbourg, Histoire et Anthropologie, 2004, p. 22-23, cité dans CABANTOUS Alain, BUTI Gilbert, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Belin, 2018.

⁵ BERNARD Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968.

Chesneau du Marsais définit l'expérience comme la « connaissance acquise par un long usage de la vie, jointe aux réflexions que l'on a faites sur ce qu'on a vu, et sur ce qui nous est arrivé de bien et de mal »⁶. Et d'ajouter que « chacun tire plus ou moins de profit de sa propre expérience, selon le plus ou le moins de lumières dont on a été doué en venant au monde » et que « les voyages sont aussi fort utiles pour donner de l'expérience, mais pour en retirer cet avantage, on doit voyager avec l'esprit d'observation »⁷. Cette définition contemporaine, quoique philosophique, apporte des éléments pertinents pour définir l'expérience professionnelle maritime : tout d'abord, dans l'optique d'un matelot, la connaissance est le produit de la succession des campagnes et de la manière dont celles-ci ont été appréhendées, investies et perçues par le marin : elle est synonyme de découvertes de la mer, d'apprentissage des savoir-faire à bord et des savoir-être au sein d'un équipage par l'instruction au port ou à bord⁸. Le marin en retire alors un profit ou un avantage : outre la gratification en numéraire, le solde de campagne et la promotion, la volonté de réembarquer et la perspective de la constitution d'une carrière sont des indicateurs du profit retiré de la navigation au long cours. Ce profit est associé par Chesneau du Marais à ce qu'il nomme l'esprit d'observation, qui ne serait autre dans la perspective des gens de mer que l'indice de la motivation, de l'investissement du marin dans cet horizon professionnel. Aux côtés des gens de mer de l'arrière-pays, il faut ajouter les professions non maritimes qui font le choix de l'expérience du long cours : sur les rôles d'armement, ils se repèrent aisément par les mentions ponctuelles de volontaires ou de surnuméraires mais surtout par l'embarquement d'officiers non mariniers, pratiquant donc une profession non maritime, associée à l'intendance du bord (la gestion de l'eau ou des vivres). Dans ce contexte, sans restreindre l'analyse des expériences professionnelles océaniques à celles des seuls gens de mer, il semble pertinent, d'autant plus dans la perception d'une projection professionnelle d'un arrière-pays, d'intégrer ces professions non maritimes du bord, car elles construisent ainsi le tableau complet des mobiles du choix de l'embarquement pour l'expérience professionnelle océanique pour le roi ou pour le commerce, rejoignant ainsi la grande diversité des manières de vivre la mer au XVIII^e siècle telles que les déclinent Liliane Hilaire-Perez⁹. Ainsi l'Ordonnance de 1689 liste les professions du bord dans

⁶ CHESNEAU DU MARSAIS César, « Expérience », *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, t. 6, Paris, Chez Briasson-David-Le Breton-Durand, 1756. p. 297a.

⁷ *Ibid.*

⁸ Elle est cependant réservée aux officiers, gardes de la Marine, canonniers et soldats gardiens, les mousses, novices et matelots ne réalisant leur apprentissage de la mer que par la navigation. Titres I, II et III, Livre XIX, « De l'instruction et exercices dans les ports, arsenaux et à la mer », Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine, Paris, Chez Estienne Michallet, 1689, p. 326-338.

⁹ HILAIRE-PÉREZ Liliane, *L'Expérience de la mer*, Paris, Seli Arslan, 1996.

son livre I des officiers majors aux officiers mariniers et capitaines d'armes, et dans le livre VIII pour les matelots. L'Ordonnance de 1765 détaille les fonctions des officiers de marine au livre premier et celles des officiers mariniers et matelots au livre X. Ces deux Ordonnances évoquent également les valets « passés à chaque officier sur les vaisseaux »¹⁰. Dès lors, souscrire à la définition extensive des gens de mer de Michel Mollat du Jourdin s'avère pertinent pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : au-delà des gens de mer qui exploitent le rivage (les sauniers), vivent sur et de la mer (les pêcheurs), se trouvent la mer de l'aventure « qui s'approprie tout entiers hommes, femmes, enfants qui vivent d'elle ; elle façonne leur vie, leur mentalité, leurs gestes ; elle est un moule culturel. Elle en fait des gens de mer, c'est-à-dire des personnes – mieux, des groupes – vivant de la mer, par et pour elle. »¹¹. L'adaptation géographique que réalise Jacques Bernard dans la définition des gens de mer de Bordeaux apporte un intérêt supplémentaire : les professions terrestres, les rouliers, les charpentiers et les tonneliers, intègrent sa définition des gens de mer. Ces deux définitions esquissent alors un groupe professionnel qui insiste sur la mer comme facteur d'évolution professionnelle, créant *de facto* par l'expérience la possibilité, la perspective de devenir gens de mer. La distance géographique de l'arrière-pays avec les bassins de recrutement professionnel portuaire et les mobiles de projection professionnelle sur la navigation océanique justifient donc plus une définition extensive cumulative (par ajout aux professions strictes de navigation) des gens de mer pour l'arrière-pays qu'une définition par « approches négatives »¹² privilégiée par Alain Cabantous pour construire le groupe des gens de mer dunkerquois¹³. Dans cette perspective, les gens de mer de l'arrière-pays se distinguent de leurs voisins littoraux des quartiers de La Rochelle, Rochefort, Marennes ou Royan. Ils regroupent 3 profils. Tout d'abord, les professionnels de la navigation maritime de cabotage du secteur fluvio-maritime qui ont connu la transition vers le long cours en alternant avec le cabotage après la mise en place de l'administration des Classes. S'ajoutent les professionnels de la navigation sur la Charente en secteur fluvial avec maîtres, patrons de gabares et matelots pour qui le système des Classes a été synonyme de l'expérimentation de la navigation maritime, de cabotage ou de long cours

¹⁰ Titre III, Livre IX, *Ibid.*, p. 157 ; Titre LIX, Livre IX, *Ordonnance du roi concernant la Marine du 25 mars 1765*, Paris, Imprimerie royale, 1765, p. 188.

¹¹ MOLLAT DU JOURDIN Michel, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993, p. 217 ; Id., *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècle)*, Paris, Hachette Education, 1983, p. 8.

¹² CABANTOUS Alain, *La Mer et les Hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek, 1990, p. 15.

¹³ « Les gens de mer regroupent plusieurs catégories socio-professionnelles dont l'activité se rapporte directement à la mer et aux ressources qu'elle procure. Le navire et la mer restant leurs liens de travail exclusif, ils forment un milieu professionnellement dépendant. Les corps des pêcheurs, des pilotes et des diverses catégories de marins (matelots, mousses, novices) paraissent répondre à ces critères. », dans CABANTOUS Alain, *op. cit.*, p. 19.

avec la perspective de s'approprier ces nouveaux horizons maritimes professionnels ou de les rejeter. La navigation fluviale sur la Charente coexiste alors avec la navigation côtière ou au long cours. Ces deux groupes ont en commun de former une main d'œuvre captée et captive par la mise en place du système des Classes. Ils sont immatriculés et relèvent des agents « nécessaires à un vaisseau pour le conduire et gouverner » pour le Jésuite Georges Fournier¹⁴ en 1667. Le dernier groupe des gens de mer de l'arrière-pays, moins constitué en corps tant au regard de l'administration des Classes de la Marine qu'aux yeux des marins, rassemble les métiers du bord non liés à la navigation mais à l'intendance du bord. Ils forment les « officiers nécessaires dans un vaisseau pour être bien policé »¹⁵. Il faut ajouter à eux les valets ou domestiques. Ils perçoivent dans le long cours océanique, un horizon professionnel nouveau pour ces gens de l'arrière-pays dès la fin du XVII^e siècle, une expérience professionnelle nouvelle à tenter, éphémèrement ou durablement, avec la possibilité d'alterner entre service au roi ou au commerce plus flexiblement que les gens immatriculés. Groupe formé principalement d'officiers non marinières, non immatriculés, à la différence des deux groupes précédents, ces métiers bénéficient peut-être plus d'une relative flexibilité dans leur parcours professionnel, n'étant pas soumis au système des Classes qui régit la trajectoire des mousques, novices, matelots, officiers marinières et officiers classés entre 1670 et 1784. En effet, les deux premiers groupes de gens de mer relèvent du cadre réglementaire des ordonnances de la marine de 1681 et 1689 alors que les officiers non marinières ne font l'objet d'aucune mention dans ces deux ordonnances comme dans celle de 1765. Comment percevoir ces expériences professionnelles océaniques ? La diversité des expériences professionnelles océaniques de ces gens de mer d'arrière-pays, entendus dans une acception large, se lit principalement à travers les registres de matricule, les rôles de levées des gens de mer ou les rôles d'armement et de désarmement des vaisseaux et navires tenus par les commissaires aux Classes, avec la difficulté d'une forte segmentation chronologique et géographique de la documentation¹⁶. Au-delà des quartiers maritimes proches, comme celui de Rochefort, les rôles d'armement donnent une réelle amplitude géographique à la lecture des parcours professionnels des marins de l'arrière-pays, manifestant de fait la réalité d'une extraversion géographique de l'arrière-pays par le métier de la mer ou le métier sur mer. Campagnes au service du roi à Rochefort ou Lorient, armements en droiture, en traite ou en course à La Rochelle ou Bordeaux décrivent également une pratique

¹⁴ FOURNIER Georges, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, Chez Jean Dupuis, 2^e édition, 1667, p. 120.

¹⁵ *Ibid.*, p. 107.

¹⁶ Voir Chapitre 1, I.

professionnelle diversifiée au XVIII^e siècle. L'enjeu de ce chapitre est donc de proposer une approche de la manière dont s'est projetée non seulement la communauté des navigants de l'arrière-pays captée et classée par l'administration du Roi mais également la sphère de particuliers pratiquant un métier utile à bord sur un espace professionnel aussi inédit et vaste que les océans liant le royaume à ses outre-mer à même de proposer des opportunités professionnelles nouvelles. Comment la construction de la projection maritime de l'arrière-pays crée et diffuse une variété d'expériences professionnelles océaniques en Saintonge-Angoumois entre la fondation de l'arsenal de Rochefort et la naissance de l'Inscription Maritime ? Les voies de l'engagement et de la professionnalisation maritimes pour les gens de mer de l'arrière-pays décrivent les contours et les spécificités du groupe des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Entrer dans le groupe professionnel des navigants suppose alors d'expérimenter l'océan à bord en envisageant les expériences professionnelles des gens de mer de l'arrière-pays à bord des navires armés dans les ports et arsenaux atlantiques. Ces expériences interrogent également la relation construite entre l'arrière-pays et le littoral ou la mer à travers des perspectives de recherche à approfondir : l'anticipation de l'armement au long cours, les périls de mer, les conditions du retour dans les terres intérieures, producteur d'une perception des gens de mer d'arrière-pays entre acceptation ou rejet de l'horizon professionnel océanique.

I. LES CHEMINS DES GENS DE MER DE L'ARRIÈRE-PAYS VERS L'EXPÉRIENCE DU LONG COURS OCEANIQUE

Qui sont les gens de mer de l'arrière-pays qui prennent le large entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle ? En reprenant la figure du chemin associé aux trajectoires des gens de mer tropéziens étudiés par Gilbert Buti¹⁷, il s'agit de voir comment se constitue entre la fondation de l'arsenal de Rochefort et la naissance de l'Inscription Maritime le groupe des gens de mer des quartiers de Saintes et Angoulême, à l'ombre des viviers saintongeais et aunisiens de Royan, Marennes, Rochefort et La Rochelle. De l'apprentissage au classement, du classement à la carrière, quelles sont les spécificités de ce groupe des gens de mer de l'arrière-pays livrées par les archives de la Marine ?

¹⁷ « Chapitre 6. Les marins de Saint-Tropez au XVIII^e siècle », BUTI Gilbert, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez, XVII^e-XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2010, p. 235-270.

1. S'amariner : mousses et novices de l'arrière-pays (1683-1795)

a. S'amariner par abus ou au défaut : les apprentis-maritimes de l'arrière-pays vus du port de commerce (1683-1738)

Antoine Delaunay, de Saint-Jean-d'Angély, est âgé de 12 ans lorsqu'il embarque à La Rochelle en décembre 1683 comme mousse¹⁸ sur la barque la *Janeton*, 46 tonneaux, bâtie en 1678. Il part pour Cayenne au sein d'un équipage de 8 membres sous le commandement du capitaine Jean Guignard. Première expérience maritime pour cet Angérien ? En revient-il ? Le *Rôle général des bâtiments de mer* de 1686 ne reporte aucun voyage pour ce bâtiment après 1683¹⁹. Les mousses sont « des enfants au-dessus de l'âge de 7 à 8 ans que l'on embarque sur les vaisseaux pour servir la maistrance et s'amariner ; ils deviennent matelots et ne sont classés comme hommes de mer, qu'au retour de leur second voyage »²⁰. L'apprentissage de la mer repose alors sur une entrée directe dans le métier, par la pratique empirique et les exercices professionnels²¹, sans convention d'apprentissage²². Étienne Sallier, 22 ans, se rend quant à lui à La Rochelle depuis Angoulême. En septembre 1691, il prend place à bord du *Bonjour*, 120 tonneaux, « chargé de vin », destiné pour les Îles de l'Amérique. Le rôle des 20 membres d'équipage l'indique comme l'un des 9 novices du navire qui compte aussi 2 garçons, sous le commandement de Michel Camus²³. En temps de paix comme en temps de guerre donc, des candidats au métier maritime venus de l'arrière-pays sont attestés dans les rôles d'équipage du port de La Rochelle conservés pour la fin du XVII^e siècle : quoiqu'il faille être prudent sur les déclarations des lieux d'origine, entre 1683 et 1696, les rôles d'équipage des navires marchands rochelais gardent la trace d'Antoine et Étienne mais également de 3 Savinois, de 15 à 19 ans, qualifiés de « garçons » et un second Angoumois, de 20 ans, destinés pour les Îles de l'Amérique. Ces circulations depuis l'arrière-pays vers le port apparaissent extrêmement minoritaires dans les rôles d'équipage. Au XVII^e siècle, l'appellation mousse peut se confondre avec celle de novice ou de garçon. C'est véritablement au XVIII^e siècle que la distinction se construit par l'âge et la capacité à bord, plus reconnue aux mousses, formés par filière longue²⁴.

¹⁸ ADCM, B 235, Amirauté de La Rochelle, Rôle d'équipage, 1682-1696, La Janeton, 15 décembre 1683, f° 48v.

¹⁹ ACCD, B 19, Rôle général des bâtiments de mer employez au commerce [...], Département de La Rochelle, La Janeton, f°10.

²⁰ « Mousse », dans VIAL DU CLAIRBOIS Honoré-Sébastien, BLONDEAU Etienne-Nicolas, *Encyclopédie méthodique. Marine*, t. 2, Paris, Chez Panckoucke, 1786, p. 766.

²¹ BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *Être marin en Europe occidentale, 1550-1850*, PUR, Rennes, 2016, p. 89.

²² CABANTOUS Alain, « Apprendre la mer : remarques sur l'apprentissage des mousses à l'époque moderne », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 40, 3, 1993, p. 415.

²³ ADCM, B 235, Rôle d'équipage, 1682-1696, Le Bonjour, 13 septembre 1691, f°246r.

²⁴ CABANTOUS Alain, *art. cit.*, p. 416.

La construction du cadre des Classes du département de la rivière de Charente a supposément été synonyme de trajectoires similaires de moussettes et de novices qui ont quitté leur localité d'arrière-pays pour embarquer sur les vaisseaux du roi ou travailler à l'arsenal. L'Ordonnance d'avril 1689 définissait le cadre de la navigation du mousse sous la forme d'un contrat tacite associant les officiers de navire, les capitaines ou les patrons. Qualifié de garçon ou de jeune matelot, en vue de l'apprentissage des langues, le mousse, dès 14 ans, peut naviguer, sur l'engagement des parents devant les commissaires aux Classes, sur des vaisseaux anglais et hollandais jusqu'à 18-20 ans, où il devient matelot du roi²⁵. Moyennant l'exemption de l'ordre et du service des Classes, l'embarquement d'un mousse pour 10 gens de mer à bord constitue le cadre de l'apprentissage de la mer que ce soit au long cours, au cabotage ou à la pêche maritime²⁶. Le service en tant que mousse garantit à l'âge de 18 ans d'être alors réputé matelot²⁷. Le Règlement du 13 octobre 1671 définit une des affectations du mousse employé en temps de paix à l'arsenal : « Sa Majesté veut que sur chacun de ses vaisseaux, il soit toujours entretenu trois ou quatre moussettes ou jeunes garçons qui soient continuellement occupés à balayer et nettoyer tous les dedans et les dehors des dits vaisseaux »²⁸. En 1677, sur les navires expédiés depuis Honfleur à la pêche de Terre-Neuve, les moussettes réalisent des tâches de cuisine, de traitement du poisson (salaison) et de garçons de chambre²⁹.

Ces 6 hommes venus de l'arrière-pays interrogent donc les filières d'apprentissage des gens de mer qui, avant le classement, expérimentent la mer au commerce et au service du roi. Thierry Sauzeau, à partir des embarquements au long cours et à la pêche des apprentis-maritimes de Marennes, distingue trois voies d'apprentissage du métier maritime : une filière longue de l'état de mousse à celui de matelot classé avec l'étape intermédiaire du noviciat, une filière courte avec le noviciat puis le classement mis en place par Berryer en 1745 et une filière pour les matelots « sans papiers » ayant réalisé des navigations non déclarées régularisées par le passage au service³⁰. Pour l'arrière-pays, seules les deux premières voies sont les plus renseignées. Une nuance toutefois demeure perceptible chez ces 6 gens de mer. La recherche de l'expérience, par l'opportunité d'un armement rochelais, apparaît plus forte chez les

²⁵ Article 30, Titre I, Livre VIII, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine*, Paris, Chez Estienne Michallet, 1689, p. 135.

²⁶ Articles 31 à 33, *Ibid.*, p. 236-237.

²⁷ Article 34, *Ibid.*, p. 237.

²⁸ Article 47, Règlement du roi pour la garde et conservation des ports et arsenaux de marine et des vaisseaux de guerre du 23 octobre 1671, dans TORCHET DE BOISMELÉ Jean-Baptiste, *Histoire générale de la Marine* [...], t. 3, Paris, Chez Antoine Boudet, 1758, p. 35.

²⁹ CABANTOUS Alain, *art. cit.*, p. 420.

³⁰ SAUZEAU Thierry, « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles. L'exemple des marins des Classes de Marennes en Saintonge », *Techniques et cultures* [en ligne], 45, 2005. URL : <https://journals.openedition.org/tc/1393> (consulté le 12 juillet 2020).

3 mousses d'Angoulême et Saint-Jean-d'Angély que chez les 3 Savinois. En effet, Elie Carrier, Jean Paria et Mathieu Guérineau sont originaires du village de Saint-Savinien, fortement intégré à la navigation de cabotage sur les côtes du royaume, d'Europe du Nord et du Sud. Par ailleurs, Paria et Guérineau, âgés respectivement de 16 et 19 ans, embarquent ensemble, selon un amatelotage fondé sur l'origine géographique et la solidarité statutaire, sur le navire les *Deux Frères* pour les Îles de l'Amérique en décembre 1684³¹. Les trois autres candidats au métier maritime arrivent seuls au sein d'un équipage. Le novice Etienne Sallier et le garçon Jean Drouchet, d'Angoulême embarquent respectivement en 1691 et 1696, en pleine guerre de la Ligue d'Augsbourg, lorsque les classés ont été levés pour les vaisseaux du roi à l'arsenal et que le stock de matelots pour le commerce au long cours pâtit d'une érosion de manœuvres³². Ainsi, la faiblesse de l'effectif des mousses et novices d'arrière-pays à bord des navires rochelais à la fin du XVII^e siècle n'exclut pas l'hypothèse d'une dualité de situations entre d'un côté un apprentissage de la mer induit par l'origine et la fonction géographique du port fluvio-maritime de Saint-Savinien et de l'autre l'essai de la mer recherché par de jeunes hommes natifs de ports fluviaux des terres intérieures dont l'horizon de navigation ne dépasse pas l'estuaire : les matelots des gabares, faisant la navette entre Saint-Jean-d'Angély ou Angoulême et Charente ou Rochefort, approchent en effet la mer sans la pratiquer.

Quelle proportion les mousses et les novices pouvaient-ils représenter parmi les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ? Les états des Classes de la Marine apportent quelques éléments pour les années 1720 et 1730 seulement. En 1729, le grand quartier fluvial de Saintes[-Angoulême] compte 70 mousses tandis que celui de Rochefort en totalise 78. Huit ans plus tard, le nombre de mousses dans le quartier de Saintes atteint 90 garçons alors que celui de Rochefort en compte 54. En 1729, rapporté à l'effectif des matelots, les mousses en représentent 12% dans le quartier de Saintes (579) et 31% dans le quartier de Rochefort (249). En 1737, ces taux atteignent respectivement dans ces deux quartiers 18,5% et 22,5%. Les inscriptions de mousses sur les registres dédiés décrivent une augmentation à relier au recensement des gens de mer de la rivière de Charente de 1727. Pour autant, bien qu'elles manifestent une reproduction professionnelle par filiation dans l'arrière-pays, elles ne signifient pas nécessairement leur projection professionnelle sur l'océan, surtout pour la partie amont du quartier de Saintes, mais plutôt une meilleure visibilité de la composition du monde des navigants de l'arrière-pays à attribuer au travail du commissaire aux Classes de Saintes. En revanche, pour le quartier de Rochefort, l'effectif des mousses relève plus de la reproduction

³¹ *Ibid.*, Les Deux Frères, 5 décembre 1684, f° 71v.

³² *Ibid.*, Le Bonjour, 13 septembre 1691, f° 246r ; *Ibid.*, Le Prophète Daniel, 7 août 1696, f° 337r.

professionnelle par filiation, attendu que la statistique du quartier est rôdée depuis plusieurs décennies.

La pratique du long cours chez les mousses de l'arrière-pays dans les années 1720 et 1730 transparait donc dans les rôles d'équipage des ports atlantiques et quoique les occurrences soient rares, elles sont révélatrices de situations diversifiées d'apprentissage de la mer. En 1720, le mousse Jean Cadot, non habitué du port de La Rochelle, originaire de Port-d'Envaux embarque sur la *Néréide*, navire de la Compagnie des Indes pour la Côte de Guinée, l'île de la Grenade et la Louisiane, à la solde de 9 livres. Le 1^{er} juin 1720, il est marqué « tombé à la mer et noyé »³³. Ses pairs ont quant à eux fait toute la campagne. En 1723, pour Jean Gourin, 16 ans, de Saintes, mousse à 7 livres, la totalité de la campagne a été effectuée sur une frégate de la compagnie des Indes, la *Dryade*, pour Québec : 8 mois et 10 jours au sein d'un équipage de 75 membres³⁴. En août 1726, Joseph Bucherie, passe d'un navire de la compagnie des Indes à un autre. Mousse de Port-d'Envaux, après avoir navigué sur le *Philippe*, il embarque en Martinique un mois avant sa navigation retour sur l'Africain, frégate négrière, venue de la côte de Juda avec 220 esclaves noirs³⁵. Sur le *Télémaque*, 70 tonneaux et 14 membres d'équipage, expédié de Bordeaux en 1738, Louis Masseur, non habitué du port de Guyenne, venu d'Angoulême, est mousse à 8 livres pour une droiture avec la Martinique sur un navire de commerce³⁶. Entre 1726 et 1738, ils sont 5 mousses de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans le même cas. L'extrême rareté des mousses d'arrière-pays s'explique, outre l'étroitesse des sources disponibles et la distance géographique qui sépare les terres intérieures du littoral, par la stratégie du recrutement des mousses que rappelle plusieurs textes règlementaires. L'*Ordonnance du Roi concernant les mousses* de 1730 rappelle la nécessité de privilégier les enfants des gens de mer « dans les lieux où il n'y a point d'hôpitaux [...] estimant juste qu'ils tirent par préférence leur subsistance d'un métier auquel leurs pères se sont adonnés lorsqu'ils veulent embrasser la même profession »³⁷. L'*Ordonnance concernant l'embarquement des mousses sur les bâtiments marchands des ports du Ponant* du 15 août 1732 indique successivement le recrutement des mousses chez les « pauvres enfants enfermés » dans les hôpitaux, puis « parmi les enfants des officiers marinières et matelots »³⁸ les plus aptes à la navigation. Celle du 16 septembre 1733 sur l'embarquement des mousses au port de

³³ SHDL, 2P 20 III.17, Rôle au désarmement, Long cours, La Néréide, 1720-1721, n°61, Jean Cadot.

³⁴ SHDL, 2P 21-I.1, Rôle au désarmement, Long cours, La Dryade, 1723-1724, n°71, Jean Gourin.

³⁵ SHDL, 2P 22-I.27, Rôle au désarmement, Long cours, L'Africain, 1724-1726, n°77, Joseph Bucherie.

³⁶ ADG, 6B 387, Amiraute de Guyenne, Rôle d'équipage, Le Télémaque, Louis Masseur, mousse, 1738.

³⁷ VALIN René-Josué, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, t. 1, La Rochelle, Chez Legier & Mesnier, 1760, p. 368.

³⁸ *Ibid.*, p. 369.

La Rochelle, soucieuse de résoudre des abus dans la sélection des garçons des navires marchands du port, insiste sur la préférence à donner aux enfants des hôpitaux rochelais de plus de 12 ans assez forts pour être embarqués plutôt que les « enfants de la ville »³⁹. Les mousses de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, ne sont donc théoriquement aucunement prioritaires dans les armements marchands puisque le vivier local doit être privilégié. Leur présence relèverait alors soit de l'« abus » dénoncé par les ordonnances dans la constitution des équipages, soit d'une réelle disette de mousses, ce que contredit une nouvelle ordonnance en 1752, qui persiste à dénoncer des choix alternatifs aux enfants enfermés des hôpitaux et à ceux des gens de mer rochelais⁴⁰.

La forte discontinuité des séries de rôles d'armement et de désarmement portuaires empêche toute perception fine d'une évolution entre la fin du XVII^e siècle et le début de la guerre de Sept Ans. Néanmoins l'apprentissage de la mer par le long cours demeure une réalité qui touche une partie des gens de mer de l'arrière-pays. Le solde positif calculé entre gens de mer retirés des classes et les gens de mer nouvellement classés dans le quartier de Saintes donne un indice des mousses qui intègrent les classes après leur apprentissage. Entre 1729 et 1737, le nombre de nouveaux classés affiche une forte croissance dans le quartier d'arrière-pays de Saintes[-Angoulême] avec 487 nouveaux matelots classés contre 296 retirés des Classes pour divers motifs (changement de profession ou de département et absents sans nouvelle). Il se décompose alors entre 90 mousses immatriculés sur les registres du quartier de Saintes et 397 nouveaux matelots. Ces nouveaux matelots incluent notamment et non exclusivement des mousses et novices ayant expérimenté l'océan. Ces chiffres laissent supposer que les nouveaux matelots classés ont passé l'épreuve du temps de formation mais selon quelle modalité ? Des droitures au commerce, quelques campagnes sur un vaisseau du roi ou bien du cabotage fluvial ou fluvio-maritime ? Ces chiffres, s'ils donnent un rythme annuel moyen de 49 nouveaux matelots et 11 nouveaux mousses entre 1729 et 1737, manifestent donc une croissance d'un vivier de navigants avant la guerre de Succession d'Autriche qui n'est pas nécessairement synonyme d'une formation aux compétences que requiert la navigation au long cours. Il est difficile d'évaluer les chances de réussite des mousses de l'arrière-pays. Les exemples de long cours réussis en témoigne. La filière longue reste surtout une valeur sûre dans les milieux maritimes et *a fortiori* pour les fils de gens de mer⁴¹. Comment considérer un mousse d'eau douce venus des terres intérieures de Saintonge et d'Angoumois ?

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ *Ibid.*, p. 370.

⁴¹ SAUZEAU Thierry, *art. cit.*

Cote	Année d'armement	Nom du Navire	Nom, prénom	Localité d'origine déclarée	Province d'origine	Habitué ?	Statut (spécialité)	Paye
ADG, 6B 373	1726	L'Andromède	Jouan, Charles	Montendre	Saintonge	non	novice	18
ADG, 6B 378	1731	L'Angélique	Chabot, Jean	Angoulême	Angoumois	non	novice	15
ADG, 6B 380	1732	Les Six Frères	Toyon, Raymond	Angoulême	Angoumois	oui	novice (coq)	12
ADG, 6B 380	1732	La Minerve	Faure, Pierre	Charente	Saintonge	non	novice	12
ADG, 6B 380	1732	L'Amitié	Pineau, François	Léoville	Saintonge	non	novice	12
ADG, 6B 381	1732	Le Saint Jean Baptiste	Gruel, Jean	Montendre	Saintonge	non	novice	12
ADG, 6B 381	1732	La Belle Elisabeth	Perrier, Jean	Brives La Gaillarde	Limousin	non	novice	12
ADG, 6B 382	1733	Le Saint Antoine	Barraud, Laurent	Laprade, Aubeterre	Angoumois	non	novice	12
ADG, 6B 383	1733	Le Saint Pierre	Landiron, André	Olonzac	Saintonge	non	novice (coq)	12
ADG, 6B 383	1733	Le Roy Salomon	Chammontagne, Jean	Saint Savinien	Saintonge	non	novice (coq)	15
ADG, 6B 383	1733	Le Saint André	Vigne Du Tourne, Jean	Tulles	Limousin	non	novice	13
ADG, 6B 384	1737	Le Télémaque	Durassier, Jean	Montendre	Saintonge	non	novice	12
ADG, 6B 385	1737	Le Jeune Joseph	Chabiol, Jean Baptiste	Limoges	Limousin	non	novice	12
ADG, 6B 385	1737	La Notre Dame De La Garde	Roland, François	Reignac	Saintonge	non	novice	12
ADG, 6B 386	1738	L'Alcion	Cazalez, André	Bois	Saintonge	non	novice	15
ADG, 6B 386	1738	L'Alcion	Sicard, Pierre	Bois	Saintonge	non	novice	12
ADG, 6B 386	1738	Le Vigilant	Lavergne, Pierre	Angoumois, indéterminé	Angoumois	non	novice	12
ADG, 6B 386	1738	La Providence	Chemineau, Jean	Angoulême	Angoumois	non	novice	20
ADG, 6B 387	1738	L'Aimable Française	Grenier, Bertrand	Verteuil	Angoumois	non	novice (coq)	15

Source : Archiv. Départ. Gironde, 6B 373 à 6B 387, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, 1726-1738.

Tableau 68: les novices de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sur les navires bordelais (1726-1738).

Aux mousses, qui apprennent la mer par la filière longue, s'ajoutent les novices, « apprentis matelots »⁴², qui empruntent une filière d'apprentissage courte. L'ordonnance de Berryer du 23 juillet 1745 réglant le nombre des novices qui doivent être embarqués dans les navires marchands les définit. Le noviciat est graduel et dure jusqu'à un an. Après cette période, les novices embarquent comme matelots⁴³. Surtout, après un premier voyage au long cours ou 6 mois de navigation, les novices peuvent renoncer au noviciat à leur retour en se déclarant à un officier des Classes. Si le premier voyage a duré moins de 6 mois, les novices ne peuvent se déclarer en faveur ou en défaveur de la profession navigante qu'après un second voyage⁴⁴. Agés entre 16 et 25 ans, d'« une complexion robuste et propres à devenir de bons matelots »⁴⁵, les novices regroupent d'après l'article 4 :

« tous les jeunes gens, qui n'auront point encore navigué, ceux qui n'auront servi que dans les bateaux naviguant sur les rivières et à la pêche du poisson frais, et les jeunes gens au-dessous de l'âge de dix-huit ans qui auront déjà navigué, lesquels seront

⁴² « Novice », dans VIAL DU CLAIRBOIS Honoré-Sébastien, BLONDEAU Etienne-Nicolas, *Encyclopédie méthodique. Marine*, t. 3, Paris, Chez Panckoucke, 1787, p. 12.

⁴³ Ordonnance du roi portant qu'il sera embarqué un novice par dix hommes d'équipage sur les bâtiments qui seront expédiés à La Rochelle, pour les voyages de long cours et au grand cabotage, du 22 décembre 1739, dans VALIN René-Josué, *op. cit.*, p. 495.

⁴⁴ Articles 10, Ordonnance du roi qui règle nombre des novices qui doivent être embarqués dans les navires marchands, dans VALIN René-Josué, *op. cit.*, p. 496.

⁴⁵ Article 3, *Ibid.*, p. 496.

reconnus trop faibles, pour pouvoir être employés en qualité de matelots, et néanmoins trop forts pour ne servir que sur le pied de mousses. »⁴⁶

Noviciat et long-cours sont donc clairement liés ici. Le repérage de la mention novice dans les rôles d'équipage des ports atlantiques indique la recherche d'une projection professionnelle maritime. Les navigants, inscrits maritimes, de la rivière Charente ou de la Boutonne voulant expérimenter le long cours sont donc des novices. En 1739, une Ordonnance constatant l'insuffisance des matelots du quartier de La Rochelle ordonnait l'embarquement d'un novice pour 10 hommes d'équipage pour les navires expédiés au long cours ou au grand cabotage précisant que les « novices se forment à la navigation des voyages de long cours et deviennent en peu de temps de bons matelots »⁴⁷. Une précision nuance l'obligation faite pour l'embarquement des mousses : la possibilité d'embarquer des novices des autres départements maritimes que celui de La Rochelle⁴⁸. Fondée sur la volonté d'uniformisation du régime du noviciat dans tous les ports du royaume armant des navires marchands et de conciliation des besoins en bras entre le service du roi et le service du commerce, l'ordonnance de 1745 réforme la règle rochelaise : les novices doivent représenter un cinquième de l'effectif de l'équipage avec « un novice pour quatre autres personnes embarquées, sous quelque dénomination qu'elles soient comprises dans les rôles »⁴⁹. Comment sont donc considérés les novices qui viennent d'autres départements maritimes ? Comme pour les mousses, l'article 5 de l'ordonnance de 1745 réaffirme la priorité du recrutement local, notamment des enfants des gens de mer tout en considérant que les enfants des pères exerçant une autre profession que la navigation ne sont admis « qu'au défaut »⁵⁰. Un particulier engagé de gré à gré par un capitaine pour servir en qualité de novice doit satisfaire son engagement sans quoi le commissaire aux Classes peut le commander ou, en cas de refus, le faire arrêter⁵¹. En cas de disette de novices, épuisant la possibilité de les recruter de gré à gré, le commissaire aux Classes lèvent les novices « d'autorité » parmi ceux qui ont « déjà fait quelque navigation à la mer et sur les rivières » avec la possibilité de recourir aux « officiers des classes des autres quartiers les plus proches »⁵². Donc, les apprentis maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois s'insèrent théoriquement dans un double *scenarii*. Le premier suppose une mobilité de

⁴⁶ Article 4, *Ibid.*, p. 496.

⁴⁷ Article 12, *Ibid.*, p. 496.

⁴⁸ Ordonnance du roi portant qu'il sera embarqué un novice par dix hommes d'équipage [...], du 22 décembre 1739, dans VALIN René-Josué, *op. cit.*, p. 495.

⁴⁹ Article 2, Ordonnance du roi qui règle nombre des novices qui doivent être embarqués dans les navires marchands, dans VALIN René-Josué, *op. cit.*, p. 496.

⁵⁰ Article 5, *Ibid.*, p. 496.

⁵¹ Article 9, *Ibid.*, p. 496.

⁵² Article 8, *Ibid.*, p. 496.

candidats apprentis à la mer depuis l'arrière-pays vers les ports du commerce au long cours (La Rochelle ou Bordeaux) et un engagement de gré à gré avec le capitaine qui choisit parmi eux préférentiellement les fils de gens de mer puis les autres par défaut. Le second induit la mobilisation de l'administration des Classes du quartier de Saintes[-Angoulême]. L'ordonnance de 1745 renseigne le recours à cette pratique par l'application d'une ordonnance du 23 août 1730 pour le département de Bordeaux⁵³. Le commissaire aux Classes de Saintes aurait donc pu être sollicité.

La série continue des rôles d'équipage du port de Bordeaux constitue le meilleur observatoire. Entre 1726 et 1738, si le port de Bordeaux reçoit 5 mousses de l'arrière-pays, ce sont 19 novices qui prennent le chemin du port de Guyenne. Parmi eux, Raymond Toyon, d'Angoulême est le seul à se déclarer « habitué » du port de Bordeaux, ce qui sous-entend sa migration depuis la capitale d'Angoumois⁵⁴. En 1732, il embarque à bord du navire les *Six Frères* pour la Martinique comme novice coq à 12 livres. L'*Alcyon* donne un cas d'amatelotage pour la Martinique et Saint-Domingue : André Cazalez et Pierre Sicard viennent tous les deux du village de Bois en Saintonge. À la paie de 15 livres, André a peut-être plus d'ancienneté sur le long cours que Pierre inscrit sur le rôle à la paie de 12 livres⁵⁵. D'autant que les deux novices de Bois voyagent avec Jean Sicard⁵⁶, du même village, inscrit « mousse », certainement le frère de Pierre. Dans la première moitié du XVIII^e siècle, le port de Bordeaux constitue, comme celui de La Rochelle, une porte maritime de l'apprentissage de la navigation au long cours avec une aire de recrutement qui intègre la Saintonge estuarienne et méridionale pour s'étendre jusqu'au nord de l'Angoumois (Verteuil) et au Limousin (Limoges, Tulle, Brives)⁵⁷. L'intérêt de l'échantillon des novices bordelais réside dans la part de ceux venant d'une zone géographique non soumise au classement maritime. Aux exceptions de Charente, Saint-Savinien et Angoulême, dépendant du quartier maritime de Saintes dans sa configuration d'avant 1762, l'essentiel des novices présente une origine extra-fluviale, signe d'une diffusion de l'extension de l'influence de l'aire portuaire bordelaise, d'une mobilité professionnelle pour le travail maritime pouvant être régionalement éloignée et de la préférence pour l'armement commercial dans la recherche d'une expérience maritime au long cours. Le noviciat est plus sélectif, avec 1 candidat sur 2 retenus et un cantonnement au grade de matelots sans spécialité pour les

⁵³ Art. 7, *Ibid.*, p. 496.

⁵⁴ ADG, 6B 380, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Les Six Frères, 1732

⁵⁵ ADG, 6B 386, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, L'Alcyon, 1738.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ TEMDAOUI Jean-Christophe, « Bordeaux : l'autre porte marine et ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle », *Revue Historique de Bordeaux et du Département de la Gironde* (à paraître).

matelots nouvellement classés, en ce qu'il projette sur l'océan des aspirants au métier maritime inexpérimentés exposés au long cours et à ses périls de mer (noyades, maladies, accidents)⁵⁸. Thierry Sauzeau souligne combien le noviciat est perçu par le pouvoir comme un « sas d'intégration pour les ruraux du littoral et de l'intérieur »⁵⁹. Si anecdotique que puisse paraître l'effectif des apprentis maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois entre 1683 et 1738 dans les rôles d'équipage des ports atlantiques du Centre-Ouest, il n'en demeure pas moins le révélateur de mobilités professionnelles nouvelles accentuées par la fondation de Rochefort, le développement du long cours rochelais et bordelais et la mise en place d'une réglementation sur les mousses et les novices. Quelles évolutions apportent les guerres maritimes et le long cours commercial de la seconde moitié du XVIII^e siècle aux chemins des apprentis de la mer venus des terres intérieures ?

b. Quelle évolution de l'aire de recrutement des apprentis maritimes dans la seconde moitié du XVIII^e siècle ?

En novembre 1780, le commis aux Classes Lacheurié signe les extraits de situation des gens de mer du quartier de Saintes : aux 374 gens de mer classés s'ajoutent 118 novices et 40 mousses⁶⁰. Si les mousses ne représentent qu'à peine 11% de l'effectif des gens de mer du quartier de Saintes, avec les novices, cette part atteint 42.5%. Avec la création du quartier d'Angoulême en 1762, cette proportion manifeste la relative stabilité, malgré un recul certain, d'une filière longue d'apprentissage de la mer longue alors que le vivier d'apprentissage par le noviciat s'est bien étoffé, indice de l'influence du métier maritime dans les terres intérieures. En effet, en 1737, les mousses du grand quartier de Saintes représentaient 18,5%. Par comparaison, 36% des gens de mer du quartier de Marennes débutent comme mousse⁶¹. Qu'en est-il dans le nouveau quartier d'Angoulême ? En l'absence d'états de situation du quartier maritime d'Angoulême, le registre de matricules ouvert après l'ordonnance des Classes de 1784 permet une estimation. À la veille de 1790, la matricule du quartier compte 439 gens de mer. Le nombre de matelots ayant été inscrits auparavant sur un registre de mousses est de 36 classés alors que ceux consignés avant leur immatriculation sur un registre de novices est de 23. Vers 1784, avant le renouvellement de la matricule la part des mousses et des novices du quartier

⁵⁸ SAUZEAU Thierry, *art. cit.*

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ AN, Marine, C4 146, Classes, Extrait de la situation des gens de mer et ouvriers du quartier de Saintes du mois de novembre 1780, 15 novembre 1780.

⁶¹ SAUZEAU Thierry, *Les Marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, 2005, p. 74.

d'Angoulême atteignait alors respectivement 8,2% et 5,2% de l'effectif total. Elle serait alors 2 fois moins importante que celle du quartier de Saintes tandis que la part des novices du quartier d'Angoulême ne représenterait que le cinquième de l'effectif de celle du quartier de Saintes. Entre 1785 et 1789 cependant, 35 novices-matelots sont inscrits sur la matricule du quartier. L'article 8 du titre X de l'Ordonnance des Classes de 1784 précise pour ce type d'immatriculation qu'il s'agit d'inscrits sur des états de pêcheurs et de bateliers qui, ayant atteint l'âge de 18 ans, se sont déclarés en faveur du métier de navigation. Mais comme ils n'ont pas encore pratiqué de long cours, ces hommes conservent le statut de novice en l'absence d'un temps de navigation au long cours de 6 mois⁶². Donc, la création du quartier maritime d'Angoulême n'a pas été aussi structurante dans la construction d'une filière d'apprentissage des gens de mer de l'arrière-pays que pour le quartier de Saintes.

Les circuits de la projection professionnelle des apprentis de la mer venus de l'arrière-pays peuvent se lire à partir de séries de rôles d'équipages aux chronologies concordantes pour les ports de La Rochelle, Rochefort et Bordeaux entre 1755, la veille de la guerre de Sept Ans et 1784, après la guerre d'Indépendance Américaine, au moment de la réforme des Classes de la Marine. Du point de vue de l'arsenal de Rochefort, les embarquements en temps de guerre font des guerres maritimes des périodes d'apprentissage accéléré de la mer : entre 1755 et 1764, 26 mousses de l'arrière-pays sont consignés dans les rôles de l'arsenal et ils sont près d'une quarantaine à être inscrits entre 1775 et 1784. La confrontation avec le registre des levées du quartier de Saintes indique les pics du recrutement des mousses et des novices avec 20 mousses levés dans le quartier de Saintes en 1781 et 1782 sur les 26 levés entre 1773 et 1788. Pour les novices, ils sont 45 à être levés entre 1780 et 1783 sur les 79 levés entre 1770 et 1788. Par contraste les deux périodes de paix suivant les guerres maritimes divisent par près de 2 le recrutement mais la comparaison des effectifs des périodes de paix marque une hausse régulière et plus contractée dans le temps avec 32 mousses levés pour le port de Rochefort entre 1785 et 1790 contre 15 entre 1765 et 1774. Avec les recompositions du commerce atlantique qui suivent le traité de Paris de 1763, la part des mousses de l'arrière-pays embarquant à Bordeaux augmente de manière importante : elle est multipliée par 4 entre le début de la guerre de Sept Ans et la veille de la guerre d'Indépendance Américaine. Depuis l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois, le noviciat maritime semble principalement orienté vers la flotte au commerce bordelaise : le nombre de novices d'arrière-pays embarquant à Bordeaux est multiplié par 2,5 entre 1755 et 1781. Le rythme des embarquements de novices d'arrière-pays

⁶² Article 8, Titre X, Ordonnance du roi concernant les Classes, du 31 octobre 1784, dans *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Toulon, Chez Mallard, 1787, p 257.

sur les navires rochelais est inférieur au rythme bordelais dans les années 1770 avec 7,2 novices par an dans le port aunisien contre 9.7 pour le port de la Lune. Entre 1775 et 1784, pour un novice au commerce à La Rochelle, un peu plus de 3 novices embarquent à Bordeaux. L'absence de novices sur les armements des vaisseaux du roi à Rochefort tant en temps de paix qu'en temps de guerre s'explique par la satisfaction des besoins par le vivier des apprentis de la mer des quartiers littoraux (quartiers de Royan, Marennes, Rochefort et La Rochelle), la migration vers un quartier maritime littoral⁶³, la préférence de l'apprentissage de la mer par l'expérience ponctuelle du commerce et peut-être une différenciation dans la perception entre le mousse ou le novice des quartiers littoraux et celui d'eau douce, venu des terres intérieures.

Port atlantique	Mousses	Moyenne annuelle	Novices	Moyenne annuelle
1755-1764				
La Rochelle	-	-	16	1,6
Rochefort	26	2,6	0	0
Bordeaux	10	1	78	7,8
1765-1774				
La Rochelle (dès 1770)	3	0,6	36	7,2
Rochefort	15	1,5	0	0
Bordeaux	43	4,3	97	9,7
1775-1784				
La Rochelle	20	2	83	8,3
Rochefort	39	3,9	1	0,1
Bordeaux (jusqu'en 1781)	26	3,7	194	27,7
1785-1790				
La Rochelle	14	1,4	25	2,5
Rochefort	32	3,2	1	0,1
Bordeaux (jusqu'en 1781)	-	-	-	-
Source : Base Icolisma, 2020.				

Tableau 69: mousses et novices dans les rôles d'armement rochelais et bordelais (1755-1764 ; 1775-1784).

La cartographie de l'origine géographique des mousses et novices de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois qui expérimentent la mer entre 1755 et 1784 appelle trois constats. Tout d'abord, la projection au commerce des mousses et novices d'arrière-pays (voir annexe 3, carte 2) repose principalement sur l'axe fluvial charentais. L'orientation vers l'apprentissage de la mer est plus forte dans le secteur fluvio-maritime entre Charente et Saintes. Charente, aux limites du quartier maritime de Rochefort envoie 2 mousses et 5 novices au commerce et 7 mousses

⁶³ SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 74 ; Id., « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles. L'exemple des marins des Classes de Marennes en Saintonge », *Techniques & Cultures*, 45, 2005.

pour le service des vaisseaux à Rochefort. Saint-Savinien n'envoie que 2 mousses et 7 novices. Pour Saintes, les rôles d'équipages mentionnent 16 mousses et 125 novices au commerce à La Rochelle et Bordeaux pour 13 mousses au service du roi à Rochefort. Saint-Jean-d'Angély se rattache au profil de Charente avec 7 mousses mentionnés sur les rôles d'équipage de l'arsenal contre 2 mousses et 14 novices au commerce à La Rochelle. En amont de Saintes, sur le cours du fleuve jusqu'à Châteauneuf, les mousses prennent le chemin soit de l'arsenal, soit du port de La Rochelle : Cognac, Jarnac sont exemplaires de cette trajectoire. En amont de Châteauneuf, Angoulême oriente 2 mousses vers l'arsenal de Rochefort, 2 autres mousses et 33 novices vers Bordeaux contre 11 novices vers La Rochelle. Par ailleurs, en amont de Saintes, l'étau du recrutement s'ouvre ponctuellement aux localités non classées en situation périfluviale : Fontcouverte, Burie, Segonzac, Foussignac envoient chacune 1 mousse à La Rochelle ou Rochefort. Le second constat est celui de la recherche, fort ponctuelle, de l'expérience maritime dans l'arrière-pays d'Angoumois. En témoigne, la prépondérance du noviciat maritime. À l'exception d'un mousse de Saint-Claud, hors secteur fluvial, le noviciat est globalement la voie de l'apprentissage avec 5 groupes de localités pourvoyeuses de novices : au nord d'Angoulême, les pays rouillacais et rupificaldien dans l'environnement routier proche, le pays ruffécois et quelques localités de la route de Saint-Jean-d'Angély, et au sud d'Angoulême, la région de La Valette et celle d'Aubeterre. Troisième constat : la Saintonge méridionale présente le profil d'une périphérie d'apprentissage émettant aussi bien des mousses que des novices esquissant une région où la recherche de l'expérience maritime est plus diffuse. Cette analyse de la diffusion spatiale de la projection vers l'apprentissage maritime contribue à nuancer le mythe de la vocation maritime de père en fils⁶⁴ en décrivant une dilatation de l'aire de recrutement au-delà du secteur de classement des quartiers de Saintes et Angoulême.

Par contraste avec la zone nord de l'arrière-pays (voir annexe 3, carte 3), le triangle formé par le fleuve Charente, sous l'influence des quartiers maritimes et de l'estuaire, et les routes de Paris à Bordeaux délimitent un territoire original maillé de petites villes ou de petits bourgs pourvoyeurs d'apprentis maritimes. Du Nord au Sud, depuis Saintes, la densité du recrutement se relâche : Jonzac envoie 3 mousses et 9 novices, Pons 4 mousses et 4 novices, Montendre 3 mousses et 5 novices. Les localités d'origine portées sur les rôles d'équipage des ports de Bordeaux et La Rochelle décrivent une polarisation régionale de candidats à la mer avec plusieurs petits bourgs et villages représentés : Villars et Coulonges autour de Pons, Saint-Maigrin, Ozillac et Fontaines autour de Jonzac. Barbezieux, Chalais et Aubeterre n'envoient en

⁶⁴ BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Belin, 2018, p. 50.

revanche aucun mousse, mais respectivement 6, 2 et 5 novices avec une diffusion environnante moins importante. La diffusion de la recherche de l'apprentissage maritime est plus forte en Saintonge méridionale qu'en Saintonge septentrionale et en Angoumois où elle est beaucoup plus localisée hors du secteur de classement. Anne-Marie Cocula-Vaillières montre combien l'aire de recrutement des apprentis maritimes de Libourne intègre le sud de l'Angoumois, notamment Aubeterre⁶⁵, en faisant alors un secteur multipolarisé. L'extension et la superposition de l'aire portuaire bordelaise sur celle de La Rochelle et Rochefort dans l'arrière-pays, associée à l'intermédiarité géographique de l'espace d'un arrière-pays traversé, participent d'un dynamisme de l'apprentissage maritime.

Quels éléments qualitatifs donne le registre des levées du quartier de Saintes et la matricule d'Angoulême sur les novices classés ? Qu'en tirer comme conclusion ? Le commissaire aux Classes de Saintes lève dans son quartier pour l'arsenal de Rochefort 79 novices entre 1770 et 1788, dont 48 viennent du vivier fluvio-maritime, entre Saintes et Saint-Savinien, plus intégré à la navigation de cabotage maritime. L'amont de Saintes est moins sollicité. Âgés entre 16 et 35 ans, ils ont en moyenne 21 ans (62 âges renseignés sur 79). Les novices levés de Charente (18,8 ans) et Saint-Savinien (19.6 ans) sont les plus jeunes (moins de 20 ans), ceux de Port-d'Envaux ont en moyenne 21 ans, tandis que ceux de Saint-Jean-d'Angély et du Meung sont les plus âgés en moyenne avec 22,6 et 25,6 ans. En amont, les novices-matelots du quartier d'Angoulême inscrits entre 1784 et 1789 sont principalement issus des localités classées, particulièrement du cœur fluvial de navigation, entre Jarnac et Châteauneuf. Nés entre 1748 et 1770, âgés entre 17 et 45 ans en 1789, ces novices d'arrière-pays ont en moyenne 23 ans à l'immatriculation. Cette moyenne s'établit à 21,5 ans pour les fils de maîtres de gabare, de matelots, de pêcheurs ou de syndic des gens de mer et presque 25 ans pour les fils d'artisans, de laboureurs et de vigneron. Né en 1742, Pierre Haubert, fils d'un vigneron, est immatriculé autour de 40 ans, parmi les gens de mer de Gondeville comme novice à 14 livres. À Bourg-Charente, 2 novices, Jean Picaud, 23 ans et François Baranger, 33 ans, sont fils d'un taillandier et d'un journalier. Jean Batard, d'Angeac-Charente, né en 1771, est inscrit le 14 juin 1788 sur la matricule à l'âge de 17 ans. Les gens de mer d'Angeac-Charente sont les plus jeunes : 18.3 ans en moyenne. Leurs confrères de Saint-Simon : 19.5 ans ; et ceux de Cognac : 20,1 ans. Les moyennes d'âges des novices les plus élevées sont à Gondeville (26,8 ans) et Bourg-Charente (28,3 ans). Combien parmi eux ont été mousses auparavant ? Difficile de le dire. En tout état de cause, le quartier d'Angoulême à la veille de la Révolution

⁶⁵ Carte 10 « Aire de recrutement général des apprentis de Libourne, seconde moitié du XVIII^e siècle », COCULA-VAILLIERES Anne-Marie, *La Dordogne des bateliers*, Paris, Tallandier, 1981, p. 92.

française donne l'image d'un noviciat plutôt ouvert avec un équilibre en faveur des métiers de la terre et de l'artisanat avec 10 fils de terriens (fermier, laboureur, vigneron, journalier, jardinier) et 6 fils d'artisans sur 27 novices. L'apprentissage de la navigation maritime affiche une diffusion ciblée avec un quart de novices, relativement plus âgés, issus de localités non fluviales : âgés en moyenne de 23,7 ans, ils sont fils de vignerons, de maréchaux, d'un cordonnier, d'un notaire, d'un laboureur ou d'un journalier. De quoi procède l'engagement maritime ? Le noviciat relève-t-il d'une perspective pour des fratries larges comme dans le cas du quartier de la Seudre ? Ou bien d'un réel désir de pratiquer le long cours ? La confrontation de l'origine géographique des novices, de la profession de leur père et de leur âge isole les cœurs de navigation dans l'orientation précoce vers l'apprentissage de la mer, tant en secteur fluvio-maritime qu'en secteur fluvial, signe de la recherche d'une filiation professionnelle par le métier de navigation, ce qui est classique. Dans le quartier de Marennes, près d'1 novice sur 2 est fils de la main d'œuvre du bord⁶⁶. L'allongement de la moyenne d'âge des novices et l'origine extra-fluviale renseignent en revanche un phénomène de diffusion de la recherche de l'apprentissage maritime, indice d'une pluriactivité ou d'une alternative professionnelle.

Localités	Nombre de novices	Fils de matelots, pêcheurs, maître de gabarre, aide-canonnier	Autres professions		Non renseigné
Aval du quartier					
Cognac	6	3	2	Vigneron; jardinier	1
Saint-Brice	1	1	0	-	0
Bourg-Charente	3	1	2	Journalier; taillandier	0
Gondeville	5	3	2	Vigneron; fermier	0
Saint-Amant-de-Graves	2	2	0	-	0
Saint-Simon	2	2	0	-	0
Angeac-Charente	3	3	0	-	0
Vibrac	1	0	1	Maréchal	0
Châteauneuf	1	0	1	Touneur	0
Sireuil	1	0	1	Charpentier de gros œuvres	0
Angoulême	1	0	0	-	1
Amont du quartier					
Localités non classées					
Dirac	1	0	1	Journalier	0
Chadurie	1	0	1	Laboureur	0
Segonzac	1	0	1	Vigneron	0
Mouldars	2	0	2	Recouvreur; journalier	0
Hiersac	2	0	2	Notaire; journalier	0
Bouteville	2	0	2	Maréchal; cordonnier	0
Total	35	15	18		2

Source : SHDR, 9P4 2, Matricule des Classes, Angoulême, 1784-1796.

Tableau 70: profil des novices-matelots du quartier d'Angoulême (1785-1789).

⁶⁶ SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 90.

2. Les gens de mer de l'arrière-pays : de la présence à la réalité de l'expérience professionnelle océanique.

À partir de la documentation des Classes, des registres paroissiaux et des actes notariés, un portrait des gens de mer de l'arrière-pays peut être dressé. Quelles sont les particularités de ce groupe socio-professionnel de l'arrière-pays fluvial qui, de 18 à 60 ans, exerce la navigation avant d'entrer dans la classe des hors de service ?

a. Approches de l'âge, du célibat et de la nuptialité des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois

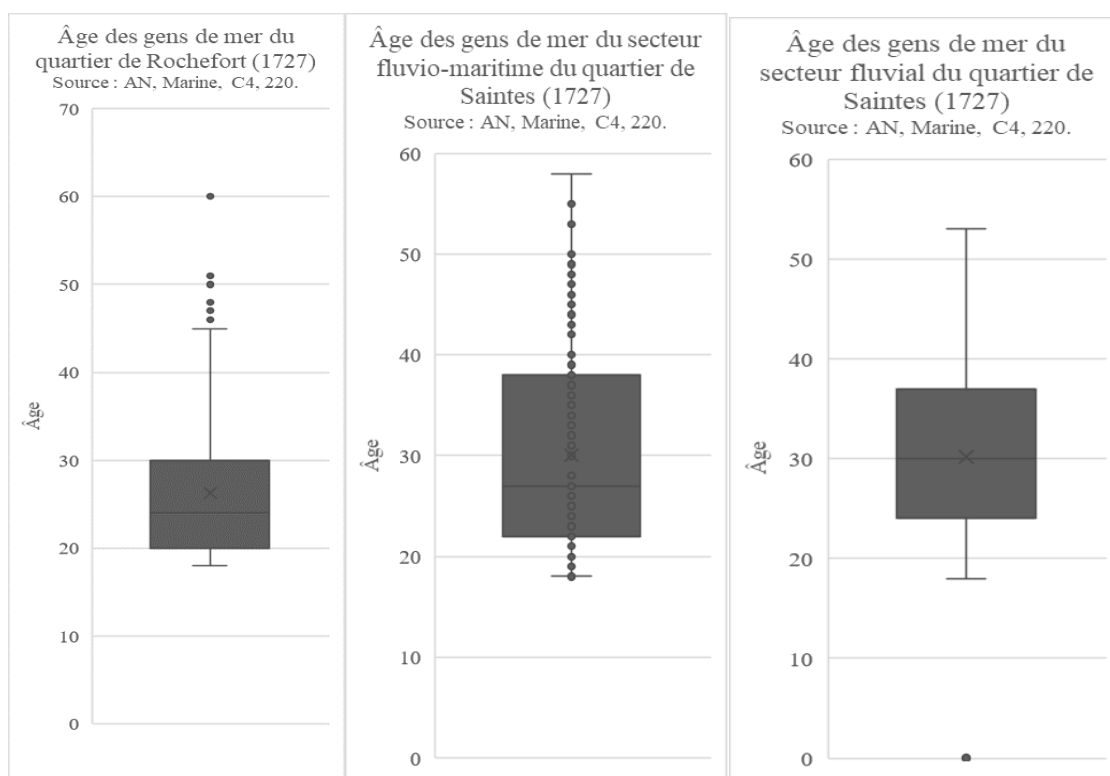


Figure 76: Âge des gens de mer du département de la rivière de Charente (1727)⁶⁷.

Le recensement des gens de mer de la rivière de Charente réalisé en 1727 brosse le portrait d'un groupe de gens de mer plus âgés que celui des quartiers maritimes littoraux avec 59,4% des gens de mer âgés de moins de 28 ans (696 sur 1171) dans le département de la Rivière de Charente. En aval, les gens de mer du quartier de Rochefort sont les plus jeunes avec une moyenne de 26,5 ans. La moitié des matelots et officiers marinières de ce quartier ont entre

⁶⁷ Diagrammes en boîte à moustache. Le segment est délimité par les valeurs d'âge maximal. La boîte inclut le groupe des second et troisième quartiles de l'échantillon des gens de mer, divisé en deux par l'âge médian. Le marqueur en forme de croix signale l'âge moyen de l'effectif.

18 et 24 ans, un quart entre 24 et 30 ans et un quart entre 31 et 45 ans. Dans l'arsenal, la moitié des gens de mer a même moins de 22 ans (107 matelots). Saint-Nazaire, Port-des-Barques et Lupin forment le second pôle de la jeunesse matelote avec 50% de marins âgés de moins de 23 ans. Dans la partie fluvio-maritime du quartier de Saintes, entre Charente et Saint-Vaize, avec un âge moyen de 29,5 ans, l'âge médian s'établit à 27 ans et l'éventail des âges des seconds et troisièmes quartiles oscille de 22 à 38 ans, contre 20 à 30 ans pour le secteur estuarien. Les localités de Port-d'Envaux, Crazannes, La Touche, Plassais, Saint-Savinien et Tonnay-Charente sont les centres de cette vitalité professionnelle avec près du tiers des matelots ayant moins de 27 ans. De Saintes à Angoulême, en secteur fluvial, l'âge moyen est le plus élevé : 30,5 ans, et l'âge médian des gens de mer en 1727 est de 30 ans avec un cœur des seconds et troisièmes quartiles allant de 24 à 37 ans. Le recensement de 1727 donne alors l'image d'une population de matelots renouvelée depuis la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg avec une part des marins de moins de 30 ans, au quart de leur carrière, de 76% dans le quartier de Rochefort contre 57,4% dans le quartier de Saintes (55.5% en secteur fluvio-maritime et 61.8% en secteur fluvial).

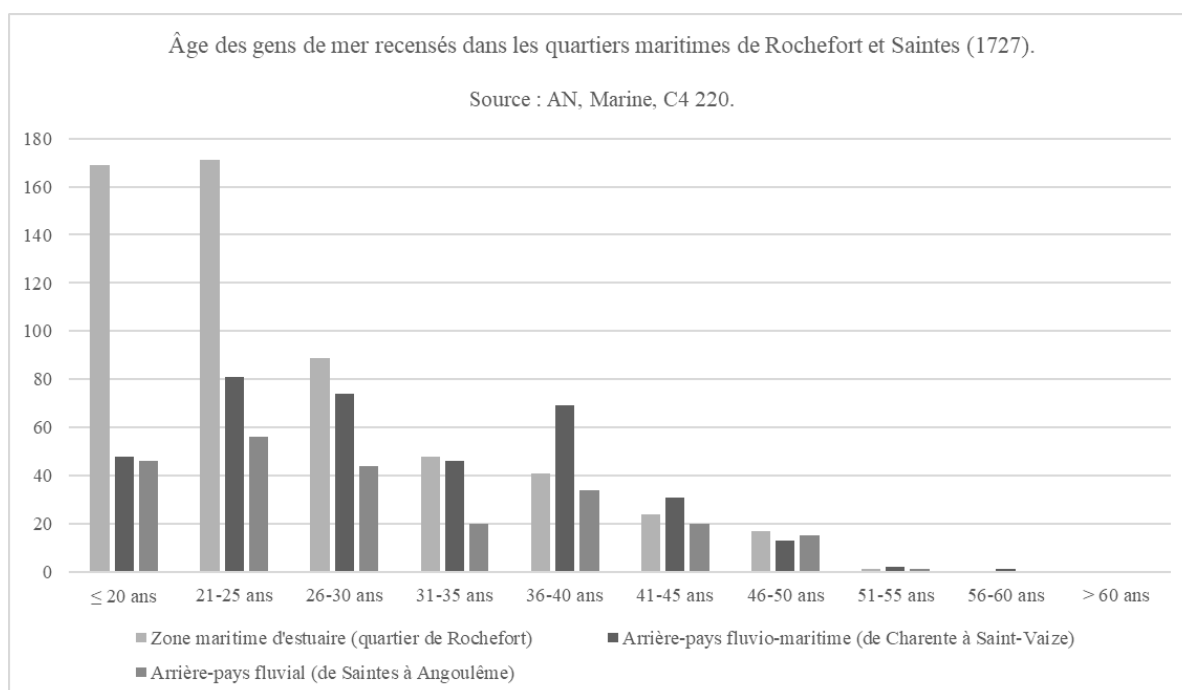


Figure 77: Répartition par âge des gens de mer du département de la rivière de Charente (1727).

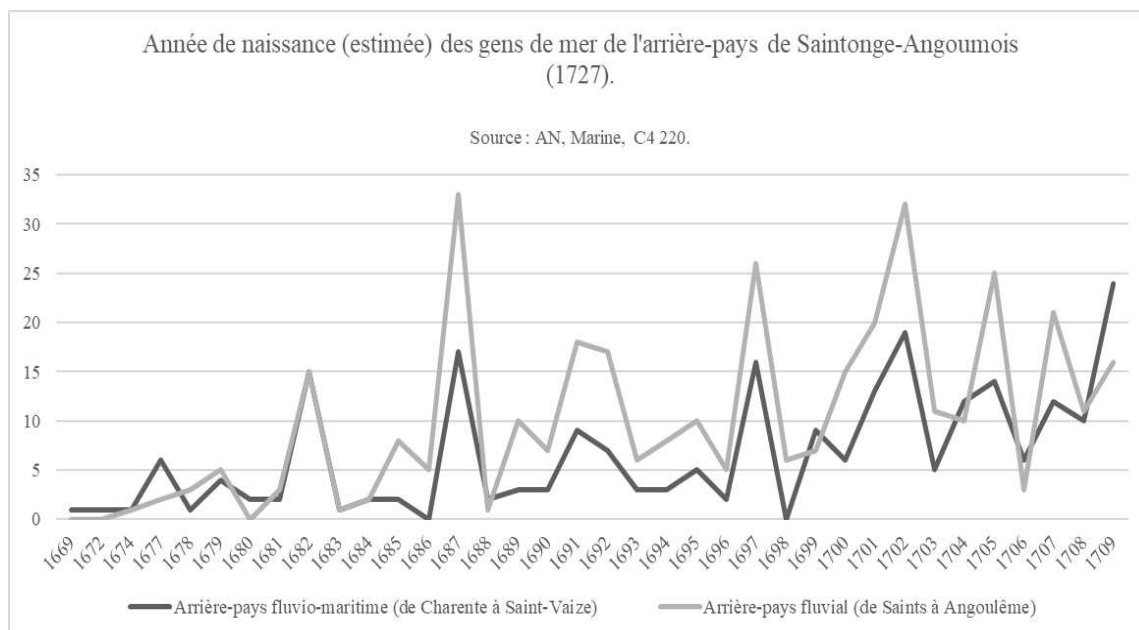


Figure 78: Année de naissance (estimée) des gens de mer de l'arrière-pays recensés en 1727.

La reconstitution de la chronologie des naissances des 607 gens de mer de l'arrière-pays nés entre 1669 et 1709 met en évidence un nombre de matelots nés dans l'arrière-pays fluvial plus important que dans l'arrière-pays fluvio-maritime tant en temps de paix qu'en temps de guerre. Durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, 108 des matelots recensés sont nés dans l'arrière-pays fluvial contre 53 dans l'arrière-pays fluvio-maritime. Entre 1701 et 1709, durant la guerre de Succession d'Espagne, 115 naissances contre 149. L'explication de ce contraste peut s'expliquer par 3 facteurs, indépendamment de la masse différenciée des deux secteurs du vivier. Dans un premier temps, les familles de gens de mer de l'arrière-pays fluvio-maritime qui pratiquent le cabotage sur les côtes du royaume et d'Europe sont plus exposées à la diversité du risque maritime. Dans un second temps, les gens de mer de cette périphérie fluvio-maritime sont plus sollicités pour la constitution des équipages des vaisseaux armés en guerre et le service de l'arsenal de Rochefort en complément du recrutement du quartier d'aval. Ces deux facteurs dénotent une absence périodique en temps de paix, renforcée par la conjecture en temps de guerres maritimes à la fin du XVII^e siècle et au début du XVIII^e siècle, produisant la perte d'une population masculine par une mortalité océane qui a un impact sur la natalité. Pour le quartier de Marennes, Thierry Sauzeau a montré que 61% des décès touchait la tranche des gens de mer de 20 à 30 ans⁶⁸. À l'opposé, le secteur fluvial entre Saintes et Angoulême est moins sollicité pour les équipages de l'arsenal car peut-être moins coutumier d'une navigation maritime de

⁶⁸ SAUZEAU Thierry, *Les Marins de la Seudre, du sel charentais au sucre antillais, XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, p. 170.

cabotage ou de long cours. Par ailleurs, la navigation entre l'amont et l'aval des gabarriers d'arrière-pays suppose des durées d'absences des époux moins conséquentes que celles des matelots des petits ports du secteur fluvio-maritime expédiés sur les côtes du royaume ou d'Europe.

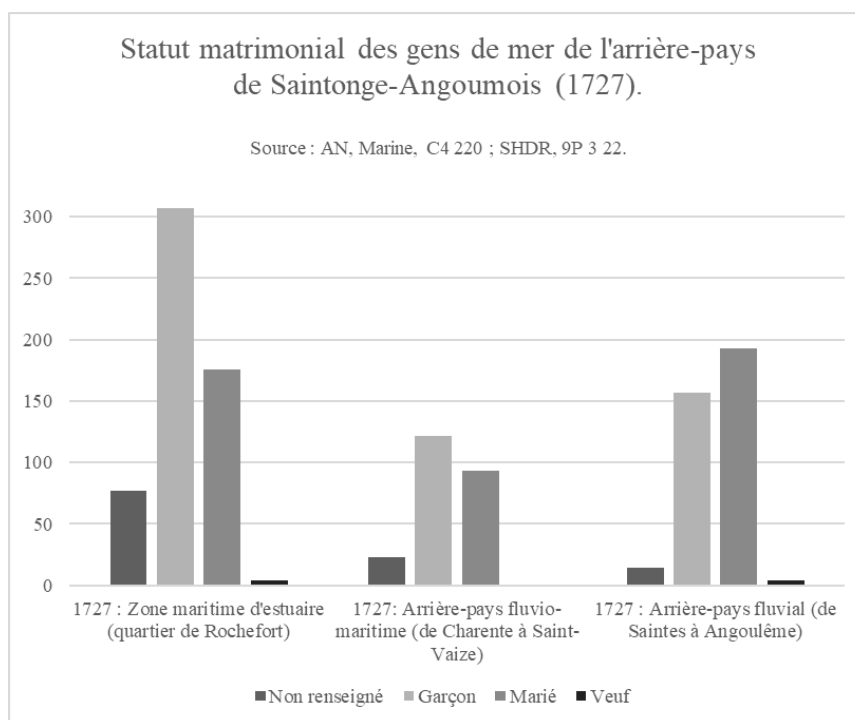


Figure 79: statut matrimonial des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1727).

Du point de vue de la matrimonialité, à la fin des années 1720, le département de la rivière de Charente dépeint un « peuple de célibataires »⁶⁹. Le célibat domine chez les gens de mer du quartier de Rochefort avec 54,5% de garçons et 31% de mariés, et chez ceux de l'arrière-pays fluvio-maritime avec une répartition moins contrastée : 51% de garçons et 38,9% de mariés. Le bourg de Saint-Savinien, avec 26 célibataires, tous âges confondus, et 11 mariés, a un taux de célibat de 65%, proche de celui de La Tremblade dans la seconde moitié du XVIII^e siècle⁷⁰. En revanche dans l'arrière-pays fluvial, le mariage prédomine avec 52,4% de matelots mariés pour 42,6% de garçons. Le célibat touche entre 28 et 30% de la population des matelots âgés de 21 à 35 ans dans les 3 secteurs du département. Au-delà de 35 ans, l'arrière-pays fluvio-maritime a la proportion de vieux garçons la plus importante avec 3,77% des gens de mer du secteur, à relativiser toutefois devant les 13% parmi les gens de mer de

⁶⁹ *Ibid.*, p. 169.

⁷⁰ *Ibid.*

La Tremblade⁷¹. Le veuvage est très marginal (0,8% du quartier de Saintes) avec 5 veufs, 4 dans l'arrière-pays-fluvial, âgés de 32 à 45 ans, et un de 35 ans dans l'arrière-pays fluvio-maritime. L'établissement des navigants par le mariage apparaît plus précoce dans l'arrière-pays fluvial avec 24,2% des gens de mer recensés que dans l'arrière-pays fluvio-maritime et le quartier de Rochefort où cette proportion tombe respectivement à 14,2% et 16,5%. La faible part des gens de mer mariés avant 36 ans entre Rochefort et Saint-Vaize peut illustrer l'impact d'une surmortalité professionnelle qui réduit le nombre de matelots nubiles âgés de 21 à 35 ans qu'aurait pu contenir le recensement. Mais aussi, par corrélation avec le taux de garçons de 21 à 35 ans, une réelle difficulté à s'établir qu'incarne un retard de l'âge au mariage dont témoigne la plus forte proportion des gens recensés mariés de 36 à 50 ans dans l'arrière-pays fluvio-maritime.

Les "garçons" dans le recensement des gens de mer du département de la rivière de Charente (1727)	≤ 20 ans		21-35 ans		36-50 ans	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Zone maritime d'estuaire (quartier de Rochefort)	136	24,11	168	29,79	2	0,35
Arrière-pays fluvio-maritime (de Charente à Saint-Vaize)	44	18,41	69	28,87	9	3,77
Arrière-pays fluvial (de Saintes à Angoulême)	43	11,68	106	28,80	6	1,63
Les mariés dans le recensement des gens de mer du département de la rivière de Charente (1727)	≤ 20 ans		21-35 ans		36-50 ans	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Zone maritime d'estuaire (quartier de Rochefort)	0	0,00	93	16,49	78	13,83
Arrière-pays fluvio-maritime (de Charente à Saint-Vaize)	1	0,42	34	14,23	57	23,85
Arrière-pays fluvial (de Saintes à Angoulême)	1	0,18	89	24,18	101	27,45

Source : AN, Marine, C4 220.

Tableau 71: garçons et mariés de moins de 20 ans à 50 ans dans le recensement des gens de mer de 1727.

Seule la matricule du quartier d'Angoulême isole la perception d'une évolution pour l'arrière-pays d'Angoumois à la fin du XVIII^e siècle. En 1795, le célibat est légèrement plus important que le mariage avec 51,8% de garçons (271) pour 47,2% de mariés (247). Deux veufs sont renseignés. La description ci-dessous repose sur un groupe de 14 localités fluviales situées en amont de Saintes, entre Cognac et Angoulême. En 1727, ces 14 localités rassemblent 276 gens de mer (soit 75% de ceux du secteur fluvial, c'est-à-dire du quartier de Saintes). Cette année, la répartition des statuts matrimoniaux donne 3 veufs, 110 garçons et 155 mariés⁷², signe que l'équilibre en faveur du mariage est plus fort dans la partie amont du quartier de Saintes-Angoulême que dans sa partie aval, entre Chérac et Saintes. En rassemblant les statuts matrimoniaux des immatriculés entre avant 1787 et 1793, les 435 gens de mer inscrits de ces

⁷¹ Ibid.

⁷² 8 statuts non renseignés.

14 localités du quartier d'Angoulême (83,1% des inscrits en 1793) comptent 228 mariés, 204 célibataires et 2 veufs⁷³. Donc, parmi les gens de mer de l'arrière-pays, la proportion des gens de mer mariés connaît une légère érosion, passant de 56,1% à 52,4% tandis que la part des célibataires progresse, passant de 39,8% à 46,9%. En 1727, si les célibataires sont plus nombreux dans quelques cellules villageoises fluviales (Angeac, Bourg-Charente et Saint-Brice), la majorité des gens de mer sont mariés, tant en villes (Angoulême, Jarnac, Cognac) que dans les villages fluviaux (Gondeville, Saint-Amant-de-Graves, Vibrac) avec une exception pour Saint-Simon qui compte presque autant de célibataires que de mariés. En 1793, le constat est le même avec une inversion en milieu urbain. À Angoulême et Cognac, la part des matelots célibataires est désormais supérieure : les faubourgs de Saint-Jacques à Cognac et de L'Houmeau à Angoulême attirent des néophytes de la navigation : 24 des 29 gens de mer célibataires d'Angoulême ont un père issu d'un milieu professionnel différent, proportion similaire à Cognac avec 26 des 44 gens de mer. La matricule apporte cependant une nuance : les fils de navigateurs (maîtres de gabares, matelot, pêcheurs et poissonniers) sont plus établis par le mariage que les matelots dont le père exerce une profession non liée à la navigation. Ainsi à Saint-Simon, en 1793, sur les 40 célibataires, 26 sont fils de matelots ou de maîtres de gabares et 14 sont issus d'autres mondes professionnels. Les gens de mer mariés sont 61 à être fils de navigants contre 24. En amont à Saint-Amant-de-Graves, le groupe des gens de mer connaît une situation unique de grand renouvellement : sur les 26 garçons, 14 ont un père ne travaillant pas dans la navigation et sur les 34 mariés immatriculés, 21 sont nouveaux dans le monde des navigants. L'approche du célibat entre 1727 et 1793 dans l'arrière-pays d'Angoumois, confrontée à la situation professionnelle du père manifeste une ouverture, une extraversion, une attractivité du métier de la navigation. La progression du célibat signale donc un des ressorts du renouvellement du monde des gens de mer à la fin du XVIII^e siècle. La prise en compte de la matrimonialité des 88 autres matelots inscrits dans le quartier d'Angoulême (16,8% des immatriculés), dans les autres paroisses fluviales et hors secteur fluvial, confirme ce constat : 67 sont célibataires et 19 sont mariés. Parmi les célibataires, seuls 4 matelots ont un père exerçant la navigation alors qu'ils sont 8 sur les 19 époux. Le célibat rend possible l'analyse d'une extraversion professionnelle et géographique du monde des navigants d'arrière-pays.

⁷³ 1 statut non renseigné.

Statut matrimonial	GARÇON				MARIE				VEUF		
Année	1727	1793	1793	1793	1727	1793	1793	1793	1727	1793	1793
Localités	Gens de mer	Gens de mer	Fils de gens de mer	Fils d'autres professions	Gens de mer	Gens de mer	Fils de gens de mer	Fils d'autres professions	Gens de mer	Fils de gens de mer	Fils d'autres professions
ANGEAC, CHÂTEAUNEUF, SAINT-MÉME	14	22	9	13	9	21	13	8	1	0	0
ANGOULÊME	15	29	5	24	26	12	8	4	1	0	0
BOURG-CHARENTE, SAINT-BRICE, LA TRACHE	15	4	2	2	8	11	6	5	0	0	0
COGNAC, MERPINS, CROUIN	22	44	18	26	43	27	13	14	0	0	0
JARNAC, GONDEVILLE, BASSAC	9	31	14	17	21	33	17	16	0	0	0
SAINT-AMANT-DE-GRAVE, VIBRAC	12	26	12	14	24	34	13	21	0	1	0
SAINT-SIMON	23	40	26	14	24	85	61	24	1	0	1
Total général	110	196	86	110	155	223	131	92	3	1	1

Tableau 72: garçons, mariés, veufs dans 14 localités de l'arrière-pays fluvial d'Angoumois (1727-1793).

Les gens de mer de l'arrière-pays fluviomaritime et de l'arrière-pays fluvial sont-ils aussi homogames et endogames ? L'analyse des mariages des gens de mer de deux bourgs fluviaux, Saint-Simon en Angoumois et Saint-Savinien en Saintonge intérieure, donne quelques clefs de lecture. Les registres paroissiaux de Saint-Simon, village d'Angoumois à l'effectif de gens de mer le plus important tant dans le recensement de 1727 qu'en 1793, disponibles pour la période 1737-1792⁷⁴, montrent combien dans l'arrière-pays, homogamie et endogamie prédominent dans la nuptialité des gens de mer. Entre 1737 et 1792, 76 actes religieux de mariages incluant une mention professionnelle liée à la navigation sont recensés dont 17 ne livrent pas le métier du beau-père de l'époux. À l'exception de la période 1776-1782 où les mariages de gens de mer en l'église Saint-Sigismond ne représentent que 32,3% des noces célébrées, la part des mariages des gens de mer varient de 55,6% des actes entre 1737 et 1741 à 73,5% entre 1787 et 1792. Entre 1737 et 1741, 9 mariages célébrés dont 5 touchant des familles de gens de mer : 3 matelots, 1 maître galocher et 1 tisserand, tous de de Saint-Simon, épousent 5 filles de matelots du village. Entre 1787 et 1792, 16 des 25 matelots épousent des filles de matelot (9), de maîtres de gabare (5) et de tonnelier (2). Un cultivateur et un sellier s'unissent avec les filles d'un maître de gabare. Un journalier et un tailleur de pierre se marient avec des filles de matelots. Sur les 57 actes de mariages de gens de mer célébrés entre 1766 et 1792, 33 sur 41 (soit 80,4%) lient des matelots avec des filles de matelots (28 actes) ou de maîtres de gabarre (5 actes)⁷⁵. Le veuvage féminin concerne 11,8% des actes de mariage contre 1,3% pour le veuvage masculin. Les filles de gens de mer qui ne convolent pas en noces avec un matelot ou un maître de gabare s'unissent avec des tonneliers (3), des charpentiers (2), des

⁷⁴ ADC, 3E 387 1, Registres paroissiaux, Saint-Simon, 1737-1798. Lacunes : 1737-1765.

⁷⁵ 16 professions de beau-père ne sont pas renseignées (28%) des 57 actes de mariage des matelots simoniens.

tailleurs de pierre (2), un laboureur à bœufs (1), un cultivateur (1) et un journalier (1). Les gens de mer ne se liant pas à une fille de matelot ou de gabarier s'unissent avec des filles d'artisans : 2 tonneliers, 1 tailleur de pierre, 1 meunier, 1 cordonnier et 1 charron ; ou bien 1 marchand ou 1 mareyeur. Dans le cas d'une hétérogamie minoritaire, les mariages attestent des liens entre le monde de la navigation et les métiers de la manutention (tonnellerie), du fleuve (molinerie) et de la terre. L'endogamie concerne 62 des 76 noces (soit 81.5%) rejoignant les taux des paroisses de la Seudre comme Mornac ou L'Eguille⁷⁶ ou du Cotentin⁷⁷. Moins d'un mariage sur 5 est exogame au profit surtout du voisinage paroissial proche, principalement les localités fluviales de l'amont immédiat, jusqu'à Sireuil. En 1770, un mariage hétérogame et exogame est célébré : le charpentier Jacques Lutard, de Nersac, épouse Marie Morpin, fille d'un matelot de Vibrac⁷⁸. Elisabeth Bernier, de Bouteville, épouse le matelot simonien François Dallemagne en février 1778⁷⁹. En 1789, Jean Besson, tailleur de pierre de Saint-Junien en Poitou, convole en noces avec Anne Blanchard, fille d'un matelot simonien⁸⁰. Le 5 novembre 1792, le fils d'un postillon de Saint-Cybardeaux, Pierre Brun, sellier, s'unit avec la fille d'un maître de gabare simonien, Marie Coupaud⁸¹. Le mariage avec la fille d'un maître de gabare est signe d'une ascension pour la famille de l'époux. Entre 1786 et 1792, 7 filles de maîtres de gabare sont mariées à 3 matelots fils de maîtres de gabares et 2 matelots fils de matelots. Pour 2 matelots, fils d'un postillon et d'un chirurgien, l'alternance professionnelle vers la navigation induit la réussite de l'ascension.

Les actes notariés des études des petites localités fluviales confirment le constat d'homogamie et d'endogamie livré par les registres paroissiaux avec 30 contrats de mariage passés entre 1776 et 1792, recensés chez les notaires de 3 villages voisins : Bassac, Saint-Simon et Vibrac. Sur 30 mariages de matelots et maîtres de gabares, 21 époux exercent la même profession que leur père (soit 70%). De même, parmi ces époux, 17 convolent en noces avec des filles de maîtres de gabare, de matelots ou de pêcheurs, soit 56,6% de l'effectif. Les autres épousent principalement des filles d'artisans (1 carreyeur, 1 tailleur de pierre, 1 tonnelier, 1 boucher), de marchands (4), d'un maître canonnier, d'un cultivateur (1) ou d'un journalier (2). Les voies de la promotion se lisent aussi dans les noces d'un matelot avec des filles de marchands ou d'un maître de gabare (6 actes). Les actes notariés limitent l'endogamie à 70% des actes de mariage (22 sur 30). La confrontation des contrats de mariages avec les actes

⁷⁶ SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 168.

⁷⁷ BLANC Carine, *Les gens de mer de Fermanville au XVIII^e siècle*, Mémoire de maîtrise, Université de Paris X, 1989, p. 115.

⁷⁸ ADC, 3E 387 / 1, BMS Saint-Simon, Mariages, Jacques Lutard et Marie Morpain, 6 février 1770, f° 39r.

⁷⁹ *Ibid.*, f°90v.

⁸⁰ *Ibid.*, f°101v.

⁸¹ *Ibid.*, f°180v.

paroissiaux, si elle met en évidence une même proportion dans la filiation père-fils du métier de navigation (70% dans les contrats de mariage, 72.4% dans les actes paroissiaux), révèle deux perceptions du monde des épouses. Si les contrats de mariage donnent une proportion de 56.6% d'épouses à être fille de navigants, les registres paroissiaux élèvent cette part à 78,9%. Le droit matrimonial met en évidence les inégalités qui traversent le groupe des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : les gens de mer les plus modestes ne passent pas de contrat de mariage.

Dans l'arrière-pays fluvio-maritime, l'exemple des gens de mer du bourg de Saint-Savinien contraste. À partir d'un corpus de 31 contrats de mariage émis entre 1776 et 1791 chez les notaires savinois Bergier et Boffinet⁸², un portrait différent s'esquisse : si l'endogamie prédomine, l'homogamie cède la place à une véritable hétérogamie. La gamme des professions navigantes des 31 époux est tout d'abord plus diversifiée que chez les gens de mer de Saint-Simon : 13 matelots ou marins sans qualification, 3 matelots au cabotage, 2 matelots qualifiés (1 canonier, 1 timonier), 1 gabarier, 4 officiers marinières (dont 1 charpentier de navire, 1 commis aux vivres embarquants, 1 maître canonier), 3 maîtres de barques, 1 pilote en second sur les vaisseaux du roi et 2 capitaines de navire marchand. Deux époux ont une profession non liée à la navigation : 1 garçon boulanger et 1 journalier. Sur 17 professions paternelles renseignées dans les actes, seules 7 sont liées à la navigation dont 5 maîtres ou capitaines de barque. Avec 41% de fils de gens de mer, la part des époux Savinois pratiquant la navigation est bien inférieure à celle de Saint-Simon (70%). La mise en relation avec les professions des pères des épouses montrent que ces navigants n'épousent pas nécessairement des filles dont le père exerce la même profession qu'eux : en effet seul un maître canonier et un matelot épousent une fille de maître de barque. Les autres navigants se lient à des filles d'1 instructeur de jeunesse, de 2 marchands, d'1 maréchal et d'1 notaire. Les 10 autres époux n'exerçant pas la navigation sont quant à eux fils d'1 marchand, d'1 cabaretier, d'1 charretier, d'1 journalier, de 2 laboureurs, de 2 tisserands et de 2 tonneliers. Cette approche indique un renouvellement du monde des gens de mer savinois fondé sur 2 dynamiques : d'un côté la filiation professionnelle père-fils pour 4 gens de mer sur 10, de l'autre le choix de faire carrière dans la navigation maritime pour 6 gens de mer sur 10. Sur les 31 époux savinois établissant un contrat de mariage, parmi les 29 époux exerçant la navigation, 7 convolent en noces avec des filles de navigants : 5 filles de maîtres de barque, 1 fille de marin et 1 fille de capitaine de navire. L'homogamie concerne alors 24% des époux savinois contre 56 à 79% à Saint-Simon.

⁸² ADCM, 3E82 67 à 74 et 77 à 82, Notariat, Étude Boffinet, Saint-Savinien, 1776-1792 ; ADCM, 3E82 85 à 96 et 101 à 113, Notariat, Étude Bergier, 1776-1792.

Les 22 autres époux s'unissent principalement à des filles d'artisans (cordonnier, tailleurs, tisserand, maréchal, pierreux), d'agriculteurs (journaliers, laboureurs), ponctuellement à la fille d'un maître chirurgien, d'un notaire, d'un instructeur de jeunesse ou d'un voiturier. L'endogamie en revanche prédomine. Elle concerne 55% des unions de gens de mer (16 noces sur 29) contre 80% à Saint-Simon. L'exogamie de ces noces savinoises est portée par les époux : 4 viennent du voisinage (Agonnay, Crazannes, Le Meung, Saint-Sorlin-de-Séchaud), 4 d'Aunis (Île-de-Ré, Rochefort, Port-des-Barques), alors que les 5 épouses non savinoises viennent d'un voisinage plus restreint (Bussac, Plassais, Port-d'Envaux) à l'exception d'une Lorientaise résidant à La Rochelle.

b. L'extraversion géographique et sociale du monde des gens de mer d'arrière-pays.

La progression du célibat dans l'arrière-pays fluvial d'Angoumois et l'hétérogamie dominante des mariages des gens de mer de l'arrière-pays fluvio-maritime indiquent une ouverture du métier de la navigation maritime. La diffusion de l'influence de l'arsenal de Rochefort en tant que pôle d'emplois dans un arrière-pays rural axé sur la culture des céréales, le commerce des vins et eaux-de-vie et l'image produite par les circulations régulières des gens de mer et des travailleurs levés pour les ateliers de l'arsenal apparaissent comme des médias qui peuvent constituer des éléments producteurs d'une projection vers le travail maritime. Les sources des Classes donnent l'image de cette extraversion du monde des gens de mer sous 2 formes : une dilatation de l'aire géographique de recrutement médiatisée par le commissaire aux Classes de Saintes et une large ouverture à un éventail de professions non navigantes. Le commissaire aux Classes de Saintes est l'ordonnateur des levées dans son quartier. Il est un agent producteur de l'expérience maritime. Entre 1770 et 1788, il lève 3 126 gens de mer et artisans de métier pour l'arsenal de Rochefort. Un premier ensemble regroupe 1 832 navigants : 1 559 matelots, 171 officiers marinières, 76 novices et 26 mousses. Un second groupe rassemble 839 charpentiers aux qualificatifs divers (calfat, bâtiments civils, grosses œuvres) et un 410 artisans de métiers (cordiers, fileurs, forgerons, tonneliers, boulangers)⁸³. Respectivement, ces trois groupes représentent 58,6%, 26,8% et 13,1% de l'ensemble des levés. Quatre ensembles de localités distinguent le territoire de recrutement. Le premier est centré sur les localités du secteur fluvio-maritime de la Charente et de la Boutonne navigable envoyant plus

⁸³ D'après les données mises en forme sur une table de données à partir de SHDR, 9 P3 2, Registre des levées faites dans le quartier de Saintes, 1770-1788.

de deux tiers des navigants sur l'ensemble des gens levés : 96,8% à Charente, 90% à Saint-Jean-d'Angély, 89,6% à Saint-Savinien, 75% au Mung et 68,4% à Saint-Vaize. Le second groupe rassemble des localités situées entre Port-d'Envaux et Chaniers où dominent les levés de navigants et de charpentiers calfats : 64,3% de charpentiers à Courcoury pour 35,6% de Charpentiers, 56,6% de navigants pour 43,6% de charpentiers au Port-d'Envaux, 59,6% pour 35,3% à Taillebourg, 60,3% pour 28,4% à Plassay ou 38,8% pour 46,3% à Chaniers. Le troisième groupe concerne les villes ou bourgs fluviaux et extra-fluviaux qui se distinguent par un éventail d'artisans levés en complément du recrutement de navigants. Saintes envoie 70 navigants (44,4% des levés de Saintes) à l'arsenal mais surtout 90 artisans (56,3%) : 42 cordiers et 3 fileurs, 24 charpentiers, 16 tonneliers et 2 forgerons. Le profil artisanal domine également pour Pons avec 8 matelots, 2 boulangers, 9 charpentiers et 16 cordiers. Beauvais et Matha envoient 27 cordiers. Sur les 24 levés du bourg de Chérac, 17 sont tonneliers, 3 charpentiers et 4 matelots. Le quatrième groupe, dispersée, touche une nuée de localités qui maillent le périmètre de recrutement du commissaire aux classes de Saintes entre 1770 et 1788 des marges aunisiennes de la Saintonge à celles de Guyenne ou d'Angoumois : sans qu'un profil particulier s'en dégage, elles envoient à l'arsenal des candidats au travail du port ou sur mer. Dans ces localités, la levée est assez exceptionnelle dans le temps à l'inverse des localités fluviales, de l'environnement de Saintes et des petites villes d'arrière-pays.

La guerre d'Indépendance Américaine est en effet le cœur de la mobilisation des gens de mer et des artisans de l'arrière-pays durant cette période dans le quartier maritime de Saintes pour 3 raisons. Tout d'abord, les ordres de levées reçus de Rochefort produisent des rythmes de recrutement inédits : 170 levés en 1777, 323 l'année suivante et 453 en 1781. Entre 1776 et 1783, 60,8% de la population levée entre 1770 et 1788 se rend à l'arsenal pour embarquer ou travailler dans les ateliers du port : 51,8% des navigants (794 matelots, 91 officiers marinières, 65 mousses et novices), 66,7% des charpentiers et 97,3% des artisans de métiers levés. Les cœurs du recrutement Saint-Savinien et Port-d'Envaux qui envoyaient en moyenne 10 à 11 gens de mer et artisans entre 1770 et 1775 connaissent une multiplication par 2 des effectifs levés. Dès 1777, des artisans de métiers s'ajoutent aux listes des gens de mer et charpentiers traditionnellement levés et manifestent une intensification des besoins en ressource humaine pour l'arsenal. En 1777, 48 artisans de l'arrière-pays sont requis (25 cordiers, 21 tonneliers et 2 forgerons). Le 17 juin 1777, les 2 forgerons Jacques Burive et Jacques Gaildreau quittent temporairement les faubourgs de Saintes pour le service du port de Rochefort sur l'ordre du commissaire aux Classes. En 1782, ils sont 78 artisans à être levés : 56 tonneliers et 22 cordiers. Les tonneliers viennent principalement de la vallée charentaise entre Saintes et Cognac : Les

Gonds, Chaniers, Brives, Montils, Chérac mais également des villages extra-fluviaux tant en rive gauche (Echebrune, Coulonges) que droite (Saint-Sauvant, La-Chapelle-des-Pots). La famille Marquiseau de Montils est particulièrement concernée : Emeric, Augustin et Jean partent avec deux confrères du même village, Jacques Noël et Pierre Bertaudeau pour Rochefort en 1782. Les familles Bernardin et Rochet de La Chapelle des Pots envoient chacune 2 tonneliers. Les boulangers sont mobilisés très ponctuellement : 22 en 1779. Ils viennent de cités fluviales comme Saint-Jean-d'Angély, Saint-Savinien, Saintes ou Saujon mais aussi des petites villes extra-fluviales comme Pons. Jean Prou, Jacques Violeau et Jean Pain, les 3 fileurs levés en 1780 viennent tous les 3 du faubourg Saint-Palais-de-Saintes. Les 42 cordiers levés en 1781 viennent d'un espace d'arrière-pays plus large balisé par Rioux et Pons (6) au sud, Cognac (1), Burie (3) à l'est, Beauvais, Matha (5) et Saint-Jean-d'Angély (1) au nord, Pont-L'Abbé et Corme Royal à l'ouest. Les frères Penot de Pons, cordiers à 23 sous, âgés de 19 et 24 ans, perçoivent une conduite d'1 livre 8 sous pour se rendre à l'arsenal. Les frères Ruffy de Matha, de 22 et 24 ans, font partie de la même levée.

Nombre de levés	Navigants				Charpentiers				Artisans de métiers			
	1773	1778	1781	1787	1773	1778	1781	1787	1773	1778	1781	1787
1	33	39	34	31	11	11	39	13	0	15	24	5
2 à 5	16	11	18	6	5	13	30	12	0	14	10	2
6 à 10	5	4	4	3	1	1	3	1	0	1	3	0
11 à 20	4	2	1	4	0	1	2	0	0	0	0	0
21 à plus de 30	1	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Total des localités	59	58	59	45	17	26	74	26	0	30	37	7

Tableau 73 : effectif des navigants, charpentiers et artisans levés et nombre de localités (1773-1787).

La satisfaction des besoins en ressource humaine navigante et artisanale pour l'arsenal durant la guerre maritime produit l'extension de l'aire géographique de recrutement dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Entre 1770 et 1775, ce sont en moyenne 34 localités qui constituent le cadre spatial des levées du commissaire. Entre 1776 et 1783, ce groupe atteint 71 localités en moyenne, repliée sur une aire de 47 localités de 1784 à 1788. En 1778 et 1781, ce sont 94 et 135 localités du secteur fluvial et extra-fluvial charentais et bouton nais qui sont touchées par les levées du commissaire aux Classes, avec une forte polarisation. Durant ces trois périodes, 45% du recrutement des matelots du quartier dépend des levées réalisées dans 7 localités : de l'aval vers l'amont, successivement Charente, Saint-Jean-d'Angély, Saint-Savinien, Plassay, Port-d'Envaux, Taillebourg, et Courcoury. À l'inverse, 55% des matelots est levé dans 177 localités dont 147 en envoient moins de 5. Les besoins en charpentiers de l'arsenal de Rochefort isolent une carte de localités : 22 sur 113 envoient plus de 10 charpentiers

entre 1770 et 1788, soit 68,9% des charpentiers levés. Port-d'Envaux et Courcoury envoient respectivement 126 et 101 charpentiers. Martial Boutin, charpentier à 29 sous, de Port d'Envaux, est commandé 6 fois pour le service du port de Rochefort entre 1778 et 1787. La famille Drouillard envoie quant à elles 6 charpentiers calfats à l'arsenal entre 1770 et 1785 : Michel Saturnin, 33 ans, part seul en 1770. Sept ans plus tard, en 1777, il a 40 ans. Il est accompagné de Pierre et René Drouillard, âgés de 48 et 50 ans ainsi que d'un autre René Drouillard, 26 ans. Le cadet repart pour l'arsenal en 1780 et 1781. À Courcoury, en amont de Saintes, la famille Julien compte 4 charpentiers. Associé à la référence matriculaire 129.13, Pierre est levé 8 fois par le commissaire pour le service du port. En 10 années, sa paie est passée de 25 à 28 sous. Un autre Pierre Julien, immatriculé au folio 46, case 23, est sollicité 5 fois entre 1777 et 1784. Il s'est installé à Port-d'Envaux et a connu une hausse de salaire de 2 sous. À Saint-Vaize, Pierre Guillot est commandé 8 fois entre 1772 et 1787. À 21 ans, la liste de levée le signale « à taxer », indice de son début de carrière. Quinze ans plus tard, à 37 ans, il a une paie à 30 sous et touche 1 livre 15 sous de conduite pour se rendre à Rochefort. Il s'est fait remplacer une fois en 1777 par un charpentier calfat de la famille Drouillard.

Année	Nombre de localités concernées par les levées	Nombre de gens de mer levés	Année	Nombre de localités concernées par les levées	Nombre de gens de mer levés
1770	45	109	1780	57	314
1771	11	19	1781	135	453
1772	56	168	1782	79	263
1773	61	217	1783	22	51
1774	9	11	1784	56	142
1775	23	46	1785	48	93
1776	39	96	1786	36	118
1777	61	170	1787	62	221
1778	94	323	1788	34	79
1779	87	233	Source : SHDR, 9P2 2, 1770-1788.		

Tableau 74: localités et effectifs levés des gens de mer et artisans de métiers pour l'arsenal de Rochefort (1770-1788).

Les besoins en main-d'œuvre navigante font entrer des localités dans l'aire de recrutement élargie des matelots du quartier de Saintes : 45% (702) des 1 560 gens de mer levés entre 1770 et 1788 viennent de 7 localités envoyant plus de 50 matelots : Saint-Savinien, Port-d'Envaux, Charente, Saint-Jean-d'Angély, Taillebourg, Courcoury et Plassay. Le bourg de Saint-Savinien représente à lui seul 13% des gens de mer levés dans le quartier de Saintes entre 1770 et 1788. Celui de Port-d'Envaux envoie 8,4% des gens de mer du quartier sur la même

période. Le recrutement est centré sur le secteur fluvio-maritime. Par contraste, les matelots de la ville de Saintes (62) ne représentent que 3,9% des levés. Eutrope Burin de Saintes est commandé 3 fois entre ses 18 et 25 ans de 1781 à 1784 : débutant, de matelot à 12 livres, il passe à la paie de 16 livres. Le pêcheur riverain Jean Pichon débute : « sans campagne », il est matelot de port en 1770 puis matelot à 12 livres à l'âge de 24 ans levé pour le service du port de Toulon. Son expérience de matelot de port s'apparente à un apprivoisement de la mer. L'aire de recrutement des matelots s'est parallèlement largement étalée au-delà du secteur fluvial : 177 localités font partie du périmètre de recrutement du commissaire aux Classes de Saintes. Elles envoient de 1 à 49 marins. En amont de Chaniers, si le village de Chérac envoie 6 tonneliers, 4 matelots de 25 à 29 ans sont levés dans le village entre 1779 et 1785. Pierre Mesnier est le plus qualifié : il est gabier à 20 livres. Depuis Montendre au sud de la Saintonge, Jean-Baptiste Nadeau se rend à l'arsenal sur ordre du commissaire à 3 reprises entre 1782 et 1787. Sa solde est passée de 16 à 20 livres. Peut-être d'une habileté moindre, Pierre Charié de Burie est l'unique représentant d'une expérience de travail vers l'arsenal : il est levé en 1787 comme matelot de port à l'âge de 23 ans. Pierre Colin quant à lui vient d'Archiac, un secteur non classé dans le quartier de Saintes : matelot à 14 livres, il est levé trois fois entre 1770 et 1779. À 47 ans, il a à son actif 2 campagnes, 1 voyage au long cours et 2 services au port. Revient-il de sa campagne de 1779 ? Ces quelques exemples témoignent de l'étalement de l'aire de recrutement des gens de mer du quartier de Saintes et implicitement des interactions entre les travailleurs d'une même communauté urbaine ou villageoise autour du travail au port ou sur mer. Le commissaire lève prioritairement les navigants du secteur privilégié de classement et étend l'horizon en s'appuyant notamment sur les localités qui comptent des inscrits maritimes qui se sont immatriculés auprès du bureau des Classes de Saintes.

Le registre des levées du quartier de Saintes révèle des trajectoires, rares, de l'arrière-pays d'Angoumois vers le quartier maritime de Saintes. Ces mobilités concernent 2,6% des matelots levés par le commissaire aux Classes, originaires de localités fluviales charentaises : Angoulême, Châteauneuf, Bourg-Charente, Cognac, Merpins ; ou extra-fluviales comme La Rochefoucauld, Blanzac, Montbron, Aigre, Criteuil ou Barbezieux. Pratiquant le petit et le grand cabotage depuis 4 ans en 1773, Pierre Augereau s'est installé avant 25 ans à Taillebourg où il a toujours demeuré matelot à 12 livres après avoir été levé 3 fois pour le service des vaisseaux du roi, notamment à Toulon, entre 1773 et 1777. Pierre Mathieu, d'Angoulême, est originaire des bords de la Boutonne. Il vit à Saint-Jean-d'Angély et est plus qualifié que son confrère. Matelot à 18 livres à 38 ans, il est commandé deux fois en 1770 et en 1773. Sa carrière renseignée compte 3 campagnes, 2 voyages au long cours et 1 service au port. Il a embarqué

notamment à l'arsenal de Brest sur le Dauphin Royal. François Marsault vient d'Angoulême. Il a élu domicile à Charente avant 23 ans. Sans service pour le roi, il est alors matelot à la basse paie de 12 livres et levé pour le service des vaisseaux en 1772, 1773 et 1776. Après sa première campagne, il passe à la paie de 16 livres. Avant d'embarquer en 1776, il a à son actif 1 campagne sur un vaisseau armé à Toulon et 2 voyages au long cours.

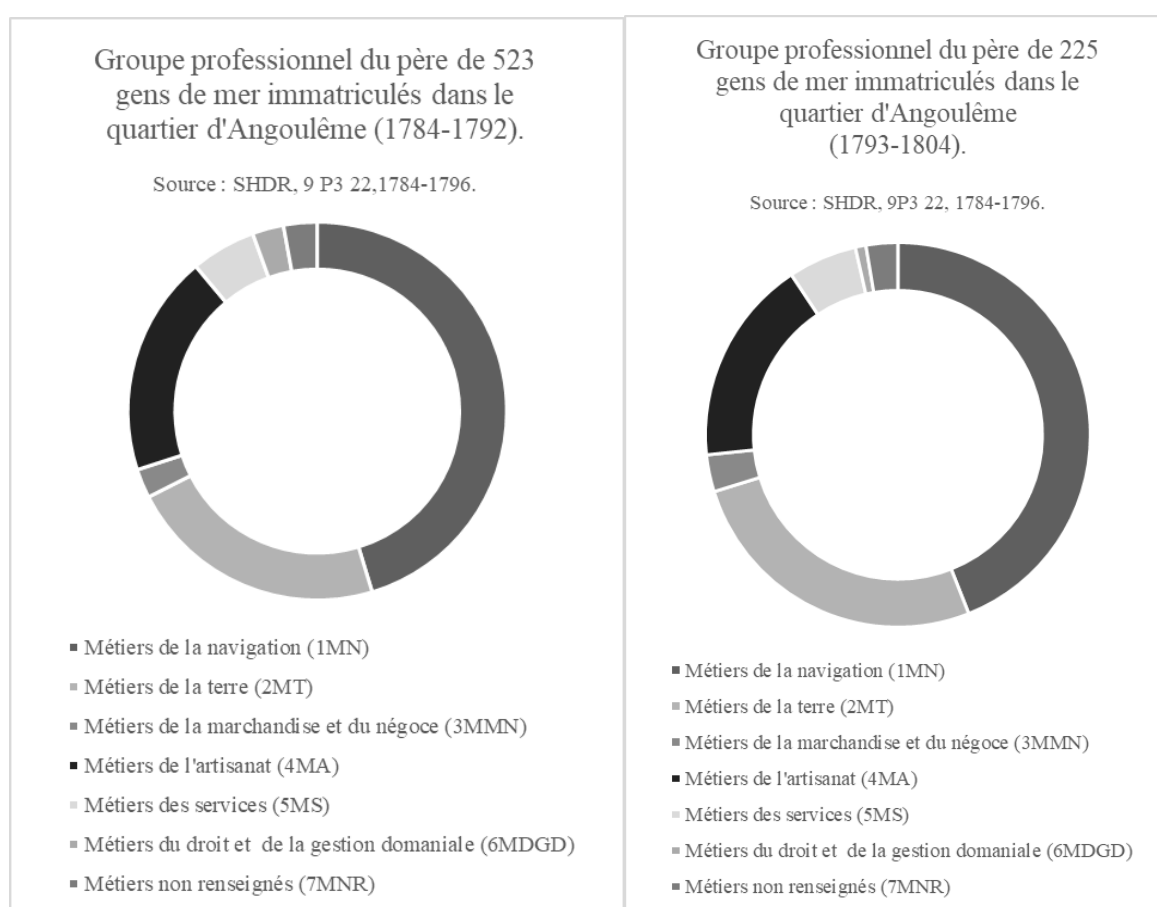
La carte de l'origine des gens de mer et artisans de métiers levés par le commissaire aux Classes de Saintes entre 1770 et 1788 (voir annexe 3, carte 4) illustre la diversité des localités connectées par la mobilité de la ressource humaine, ponctuellement ou durablement, avec les ateliers et les vaisseaux de l'arsenal. Le bassin d'emplois d'arrière-pays de l'arsenal de Rochefort a connu une forte dilatation de son territoire par les guerres maritimes, manifestant *de facto* la recherche d'une main d'œuvre navigante et artisanale mobilisée pour naviguer construire, produire et nourrir. Cette ouverture du territoire aux métiers de l'arsenal et de la navigation maritime se double d'une ouverture professionnelle qui renouvelle le monde des gens de mer. La matricule du quartier d'Angoulême en témoigne.

Dans l'arrière-pays d'Angoumois (voir annexe 3, carte 5) doté de son quartier maritime dès 1762, la diffusion du métier de navigation est moins dense que dans le quartier de Saintes. La localisation de 520 des 523 gens de mer du quartier immatriculés entre 1784 et 1792 confirme les pôles d'immatriculation fluviaux urbains (Cognac, Angoulême) et surtout ruraux (Gondeville, Saint-Simon, Vibrac et Saint-Amant-de-Graves). Le sud de l'Angoumois intègre le périmètre avec deux lignes de localités : Bors, Saint-Vallier et Rouffiac d'une part et Vignolles, Blanzac et Montmoreau. À l'est, une ligne délimitée par Ronsenac, La Rochefoucauld et Saint-Claud étend l'influence du quartier vers le Limousin tandis que Villefagnan et Confolens agrandissent l'horizon vers le Poitou.

Dans le quartier d'Angoulême, la progression du célibat et la diversification de l'origine professionnelle des pères des gens de mer constitue dans le dernier quart du XVIII^e siècle 2 indices de la diffusion du métier maritime procédant soit de l'influence croissante de l'arsenal soit d'un réel désir de se projeter vers l'horizon professionnel maritime. Entre 1784 et 1792, les gens de mer dont le père exerce la navigation sur le fleuve ou en mer représentent 45,3% des inscrits. À 94,1%, ils sont fils de maîtres de gabare, de matelots ou de pêcheurs. La majorité des gens de mer (54,7%) a donc un père issu d'une autre profession. Les métiers paternels les plus représentés sont les métiers de la terre (22,2%) avec 46 laboureurs, 32 vigneron et 27 journaliers⁸⁴. Les métiers de l'artisanat forment le second groupe (18,9% des professions

⁸⁴ Avec 4 journaliers, 3 bouviers, 1 scieur de long, 1 garde-chasse, 1 tireur de pierre, 1 agriculteur.

paternelles) : les charpentiers (7) sont les plus représentés dans la construction⁸⁵, les charrons (6) et maréchaux (6) dans les transports⁸⁶, les tisserands (21), tailleurs d'habits (6) et cordonniers (8) dans l'habillement⁸⁷. Tonneliers et faiseurs de cercles (16) forment un groupe d'artisans très bien représenté. Viennent ensuite les métiers des services (5,5% des professions paternelles), les métiers du droit et de la gestion domaniale (2,7%) et les métiers de la marchandise et du négoce (2,5%). Entre 1793 et 1804, l'origine professionnelle des pères des gens de mer conforte la représentation des métiers de la terre et de l'artisanat aux dépens des métiers du droit (0,8%) : si 44% ont un père navigant, 26,2% ont un père qui vit du travail de la terre et 17,3% du travail artisanal.



Géographiquement, la filiation professionnelle du métier de navigation est de plus en plus polarisée sur le cours du fleuve. À Cognac, Saint-Amant-de-Graves, Saint-Simon et Vibrac, plus de la moitié des gens de mer ont un père navigant. Le port gabarier de Gondeville

⁸⁵ Avec 2 recouvreurs, 2 tailleurs de pierre, 2 menuisiers, 1 vitrier.

⁸⁶ Avec 1 éperonnier.

⁸⁷ Avec 2 cordeurs, 2 tailleurs, 2 matelassiers, 2 bonnetiers, 2 chapeliers, 1 sellier, 1 teinturier et 1 sabotier.

ne compte plus qu'un tiers des gens de mer ayant un père navigant à la fin du siècle. Cette polarisation appelle 2 remarques sur l'extraversion du monde des gens de mer d'Angoumois. Tout d'abord, à partir de 1793, dans les autres localités immatriculées du fleuve, le renouvellement des gens de mer passe par l'ouverture aux autres métiers. À Bassac, les 5 nouveaux matelots immatriculés sont fils de 2 laboureurs, d'1 farinier, d'1 charpentier et d'1 domestique. À Châteauneuf, les 6 nouveaux immatriculés sont fils d'1 tonnelier, d'1 aubergiste, d'1 chapelier, d'1 meunier et de 2 agriculteurs. À Gondeville, les deux tiers des nouveaux classés sont fils d'1 meunier, d'1 recouvreur, d'1 cultivateur, d'1 laboureur, d'1 journalier et d'1 charpentier. L'extension de l'aire d'immatriculation du quartier d'Angoulême dans les terres extra-fluviales contribue aussi à cette dynamique. Aigre, sur la route des eaux-de-vie, immatricule 5 gens de mer entre 1793 et 1804 : si trois sont fils de laboureurs, 2 sont fils d'1 garde-forestier et d'1 journalier. À Courcôme, les 3 nouveaux matelots sont fils d'1 cultivateur, d'1 marchand de vin et d'1 maréchal ferrant. À La Couronne, les 4 néophytes sont fils d'1 cordonnier, d'1 peigneur de laine, d'1 tisserand et d'1 laboureur. Les 2 nouveaux immatriculés rupificaldiens sont fils d'1 marchand et d'1 tonnelier.

Cette ouverture professionnelle du monde des gens de mer d'Angoumois touche parfois des fratries entières à l'exemple des frères Richein. Avant 1788, 3 frères d'Angoulême, Abraham-Jean, Philippe et Jean se font inscrire sur la matricule du quartier d'Angoulême au bureau des Classes du port de L'Houmeau tenu par le commissaire Valliet. Nés respectivement en 1758, 1763 et 1767, âgés de 30, 25 et 21 ans en 1788, ils sont les fils de Jean Richein, régent au collège d'Angoulême, et de Marie Nebout. Leurs parents sont en vie au moment de leur immatriculation et leurs 3 fils n'ont pas convolé en noces. Abraham-Jean et Jean Le Cadet figuraient déjà sur un autre registre avant d'être portés sur la matricule du quartier, signe d'un apprentissage comme mousse ou novice : Jean était sur le Petit Registre folio 27, numéro 9. Philippe semble donc ne pas avoir choisi aussi précocement que son frère aîné et son frère cadet la voie de l'engagement maritime, ce que confirme son immatriculation comme novice matelot à 14 livres quand ses frères sont inscrits matelot à 16 livres. Pourtant, c'est Philippe Richein qui connaît une carrière faite de promotions à en croire l'évolution de sa paie : 16, 18, 24 et 33 livres quand ses frères stagnent à 18 livres. L'aîné Abraham-Jean a navigué 50 mois, dont 25 pour le roi alors que Philippe a navigué durant 154 mois : 92 pour le roi et 62 au commerce. On sait peu de choses sur le cadet. De la 3^{ème} classe de service, le commissaire l'apostille « absent » chaque année à partir de 1788. L'aîné à partir de cette année est au commerce à Bordeaux, « absent » en 1792 et au service entre 1793 et 1796. Le parcours de Philippe est renseigné à partir de 1790. Il est levé pour le service le 2 juin, embarque sur le vaisseau le Léopard dont il

déserte⁸⁸. De retour au quartier le 6 décembre, il est levé le 7 et revient à la fin du mois, certainement pour le service de l'arsenal. En janvier 1791, il est indiqué au commerce à Bordeaux et a pu obtenir du commissaire un billet pour le commerce. En avril suivant, il navigue à bord du Solitaire pour le Cap, île de Saint-Domingue. En juin 1792, de retour en Europe, son navire jugé hors de service le contraint à débarquer à Ferrol en Corogne. Au quartier en juin 1793, il retrouve Angoulême jusqu'en décembre où il est levé pour le service. Entre janvier 1794 et décembre 1796, il est « au service ». Les trois frères Richein incarnent cette projection maritime de professions étrangères à la navigation. Ils appartiennent à une large fratrie : Marie Nebout a donné naissance à 13 enfants. Le père, Jean Richein, né en 1728 est issu d'une large fratrie de cordonniers. Devenu régent du collège, le choix de la Marine pour ses enfants pouvait constituer une opportunité à saisir ou une perspective de carrière. En 1756, dans les débuts de la guerre de Sept-Ans, il épouse Marie Nebout. Antoine Richin, son père, maître cordonnier et sacristain, succombe en 1758. Il était maître cordonnier et sacristain, lui-même fils d'un Jean Richein, né dans la paroisse du petit-Saint-Cybard d'Angoulême, qui vécut au temps de Louis XIV en exerçant les professions de sonneur de cloches en 1691 et maître cordonnier en 1694. C'est Philippe, le frère cadet de Jean, parvenu à l'âge adulte, qui hérite du métier de cordonnier. La même année, en 1767, les épouses de Jean et Philippe donnent naissance à deux enfants appelés Jean. Pour Philippe, il s'agit du 5^e enfant. Pour Jean, il s'agit du 8^{ème} enfant. Les deux cousins envisagent le long cours. Si le cadet de Jean Richein est « absent » entre 1791 et 1796, un billet de sépulture de son cousin Jean Richein est rédigé le 3 novembre 1791 sur le registre paroissial de Saint-Louis de Chandernagor : il y est désigné « élève du Gange, ancien pilote en second sur les vaisseaux du Roi »⁸⁹. L'année précédente, en 1790, Jean Richein épousait en Inde Françoise Cardoze, fille du nommé Sabique, habitant de la colonie. Son père, Philippe Richein, de la paroisse Saint-Jean d'Angoulême, n'est plus désigné maître cordonnier mais « employé dans la poste aux lettres »⁹⁰. L'exemple de la fratrie des pères Richein et de leurs enfants traduit une imprégnation de l'horizon professionnel maritime et sa constitution en une perspective de carrière que ne peuvent renseigner que la matricule des classes et les billets paroissiaux ultra-marins.

Si l'ouverture professionnelle du monde des gens de mer est renseignée quantitativement et qualitativement par la progression du célibat, l'hétérogamie des mariages

⁸⁸ Le vaisseau du roi le Léopard, de Brest à Saint-Domingue, connaît une mutinerie durant sa campagne entre mars et août 1790, d'après CABANTOUS Alain, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la Marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984, p. 200.

⁸⁹ ANOM, 1 DPPC 4381, BMS, Chandernagor, n°70, Inhumation de Jean Richein, 3 novembre 1791, f°30v.

⁹⁰ *Ibid.*, n°7, Mariage de Jean Richein avec Françoise Cardoze, 15 septembre 1790, f°5v.

fluvio-maritimes, la diffusion géographique du recrutement dans les terres et la construction de parcours professionnels maritimes, elle suppose cependant de préciser la réalité de l'expérience professionnelle maritime et d'approcher les compétences.

3. Le sens de l'apostille : saisir la réalité de l'expérience professionnelle maritime des gens de mer de l'arrière-pays.

La diffusion géographique de l'aire de recrutement des gens de mer dans le département de la rivière de Charente est-elle corrélée par la généralisation de la pratique de la navigation maritime des gens de mer de l'arrière-pays durant le XVIII^e siècle ? Avec peu d'états de gens de mer des quartiers d'arrière-pays dans le fonds des Classes (1727, 1737 et 1780) l'exploitation des apostilles laissées par les commissaires aux classes dans les registres de matricules est une alternative. Elle permettent de décliner les affectations et la réalité quantitative du travail sur mer. Trois registres sont alors exploitables : la matricule du département de la rivière de Charente de 1727 à 1738 (voir annexe 1B), consécutive au recensement de 1727, la matricule du quartier de Rochefort de 1737 à 1748 et la matricule du quartier d'Angoulême de la fin du siècle. En complément, le registre des levées du quartier de Saintes de 1770 à 1788 porte jusqu'en 1778 des mentions marginales sur les listes des levées précisant le nombre de campagnes, de voyages au long cours ou en course et l'expérience du petit ou grand cabotage. Une fois de plus malgré, une documentation diversifiée à la chronologie et à la géographie discordante, la perception d'une évolution demeure possible.

a. Une expérience du long cours limitée à la Saintonge intérieure (1727-1738)

Avant 1727, le long cours est une expérience rare que documentent quelques rôles épars conservés pour l'amirauté d'Aunis. En 1670, Claude Declide, chirurgien d'Angoulême, embarque sur le *Prophète Samuel*, 15 hommes d'équipage, pour les Îles de l'Amérique⁹¹. Sur le *Saint-Christophe*, 34 hommes d'équipage, Isaac Chausse, 24 ans, et Jean Aubelle, 27 ans, de Jonzac et Saint-Savinien, sont chirurgien et bosseman sur le *Saint-Christophe* pour l'Amérique⁹². Sur l'*Amitié* destinée pour Québec l'année suivante, on retrouve Jean Aubelle et deux compagnons de son village, Jean Simon et Jean Herbain, matelots⁹³. De Montendre,

⁹¹ ADCM, B 5669, Amirauté d'Aunis, Liasses, Rôles d'équipage, Le Prophète Samuel, 1670, f°52-55.

⁹² *Ibid.*, Le Saint-Christophe, 1670, f°59-60.

⁹³ ADCM, B 5670, Amirauté d'Aunis, Liasses, Rôles d'équipage, L'Amitié, 1671, f°239-240.

François Cholet prend place sur l'*Aigle Noir* des Messieurs de la Compagnie du Nord pour l'Amérique en 1671⁹⁴. Pierre Esreau de Pons et Jean Estienne de Jonzac, intègrent l'équipage du capitaine Elie Rideau sur le *Prophète Samuel*, reparti pour les Îles de l'Amérique en 1672⁹⁵. Le port de La Rochelle destine déjà les candidats au métier maritime de l'arrière-pays sur des longs courriers au moment où se construit le système des Classes. Une perception collective n'est cependant envisageable qu'à partir de 1727 (voir annexe 3, carte 1).

Entre la Régence d'Orléans et la guerre de Succession d'Autriche, l'expérience professionnelle du cabotage côtier ou du long cours touche une très faible partie des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Sur les 607 matelots et officiers marinières du quartier de Saintes[-Angoulême] recensés dans la matricule du département de la Rivière de Charente, seuls 81 sont apostillés en 1727 d'un service à l'arsenal de Rochefort, soit 13,3% de l'effectif total. En 1733, ils sont 60, soit 9,8%. Les pages de la matricule imprimée sont majoritairement vierges de mentions manuscrites, un vide significatif de la grande rareté de la projection professionnelle maritime. L'attention portée cependant à l'affectation met en évidence un contraste entre le secteur fluvio-maritime jusqu'à l'aval de Saintes et le secteur fluvial en amont de Saintes. En amont de Saintes, les apostilles des matelots se résument toutes à l'affectation temporaire comme matelots gardiens ou au service du port sur une période de 3 mois. Aucun embarquement au long cours n'est apostillé. En revanche, les levés pour le service se croisent sur la route aller ou retour de l'arsenal. Pierre Lafoëtée, d'Angeac, est gardien du port de Rochefort du 1^{er} juillet au 3 octobre 1733⁹⁶. Jean Brisson, levé pour la même période, mais dispensé car il « a une hernie au côté gauche et ne peut travailler sans bandage »⁹⁷, est remplacé par Jean Couturier, de Vibrac⁹⁸. Le 4 octobre 1733, Jean Bryan⁹⁹ et Pierre Souchet¹⁰⁰, du village voisin de Vibrac, rejoignent le service de gardien jusqu'au 4 janvier 1734. En quelque sorte amatelotés, Mathurin Dognon¹⁰¹ et Charles Rousseau¹⁰², classés d'Angeac, sont au service de gardiens du 1^{er} février au 6 mai 1734. À Angeac, ils ne sont que 3 levés pour le service de gardien sur les 25 gens de mer de la paroisse. Cette faiblesse est confirmée dans les villages en aval : Saint-Amant et Vibrac : sur 37 gens de mer, 5 sont mobilisés. En amont, jusqu'à Angoulême, aucun matelot n'est levé pour le service du port entre

⁹⁴ *Ibid.*, L'Aigle Noir, 1671, f°416.

⁹⁵ ADCM, B 5671, Amirauté d'Aunis, Liasses, Rôles d'équipage, Le Prophète Samuel, 1672, f°261-264.

⁹⁶ AN, Marine, C4 219, Classes, Matricule des gens de mer de la rivière de Charente, 1727-1738, f° 157, n°3.

⁹⁷ *Ibid.*, f°155, n°2.

⁹⁸ *Ibid.*, f°150, n°5.

⁹⁹ *Ibid.*, f°147, n°3.

¹⁰⁰ *Ibid.*, f°149, n°6.

¹⁰¹ *Ibid.*, f°157, n°2.

¹⁰² *Ibid.*, f°155, n°5.

1727 et 1738. L'essentiel des gens de mer immatriculés en amont de Saintes pratique la navigation fluviale que la matricule indique par la mention « navigue dans les gabares ».

Vers l'aval, c'est en amont de Saintes qu'apparaissent les mentions de navigation, soit au petit cabotage entre Saintes et l'estuaire, soit au long cours, en complément des services de matelots-gardiens. Si Jean Mousnier de Taillebourg, n'est apostillé en 1727 que pour un service de gardien, Jean Garnier et François Deau, classés de Bussac, et Jean Hardy, de Taillebourg, en aval de Saintes, sont apostillés « du 13 février sur le courault les 2 frères de Taillebourg au voyage n°27 ». L'horizon professionnel d'Henry Jean, de Taillebourg ou Saint-Vaize, garçon de 18 ans en 1727, mérite mention : il est le premier matelot rencontré en aval de Saintes pratiquant une navigation au long cours régulière¹⁰³. De la deuxième classe levée en 1733, il est affecté le 23 juillet « sur le *François* [...] pour la Martinique et Saint-Domingue matelot à 9# ». Désarmé le 21 juin 1734 et mis à 11 livres, il réembarque l'année de sa classe de service en 1736 le 13 mai « sur le *St Philippe* [...] matelot à 11#, de retour le 23 Xbre ». Le 5 février 1735, il rembarque sur la *Gironde*, pour Cayenne et la Martinique, campagne qui lui vaut une augmentation de solde, à 14 livres. En 1736, sur le *Héros*, il navigue vers Québec à partir d'août, rentré en décembre et mis à 15 livres. En 6 ans, ce matelot a passé près de 29 mois en mer. À Saint-Savinien, en 1727, sur 40 immatriculés, 3 sont matelots-gardiens, 2 sont embarqués et 4 au commerce. Sur les 81 apostilles du commissaire pour l'année 1727, 72 (soit 88,9%) concernent le secteur entre Saintes et Charente contre 9 pour l'amont de Saintes. En 1733, 4 matelots de Tonnay-Charente, de 18 à 33 ans, sont commandés pour le service sur le *Profond* pour la Martinique et Saint-Domingue : François Ortigé, à la paie de 9 livres, qui avait navigué l'année précédente vers la Louisiane sur la *Gironde*, succombe à bord¹⁰⁴ ; Pierre Jaud, qui a 4 campagnes au service du roi en 1727 et qui avait navigué sur le même vaisseau en 1732, revient indemne et est mis à la paie de 15 livres¹⁰⁵ ; Jean Talbois, qui avait navigué sur le *Saint-Philippe* de La Rochelle en 1732, promu à 13 livres au retour¹⁰⁶ et Antoine Suire, qui navigue sur les barques depuis 1725, également promu, à 12 livres en février 1734 au retour à Rochefort¹⁰⁷. Le parcours d'Henry Jean, les affectations des 9 matelots savinois et les expériences soutenues des gens de mer de Charente mettent donc en évidence une limite professionnelle entre les gens de mer se projetant au long cours en aval de Saintes et ceux qui

¹⁰³ *Ibid.*, f° 63, n°5.

¹⁰⁴ AN, Marine, C4 220, Classes, Recensement des gens de mer de la rivière de Charente, 1727, p. 5, n°2 ; AN Marine, C4 219, f°7, n°2.

¹⁰⁵ AN, Marine, C4 220, p. 6, n° 13 ; AN, Marine, C4 219, f°9, n°2.

¹⁰⁶ AN, Marine, C4 220, p. 6, n° 22 ; AN, Marine, C4 219, f°10, n°5.

¹⁰⁷ AN, Marine, C4 220, p. 6, n° 24 ; AN, Marine, C4 219, f°10, n°4.

se rendent à l'arsenal sans embarquer, venus de l'arrière-pays d'Angoumois. En ce sens, le service de matelot-gardien au port de Rochefort peut s'appréhender comme un approvisionnement du littoral pour les matelots du fleuve. Par un service de 3 mois, si rares qu'il puisse paraître, l'horizon professionnel maritime entre dans la réalité de l'espace géographique des gens de mer de l'arrière-pays.

Le recours à la matricule du quartier de Rochefort de 1737 à 1748, quoique d'une chronologie postérieure, met en évidence la mobilité comme éventuelle raison de l'absence de visibilité de la projection professionnelle au long cours des gens de mer de l'arrière-pays dans la matricule de 1727 à 1738. Finalement, la projection professionnelle sur mer supposerait le départ, la migration vers le quartier littoral : les matelots quittent l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour s'implanter dans le quartier maritime de Rochefort. Sur les 525 inscrits au quartier de Rochefort entre 1737 et 1748, 126, soit 22,2% viennent d'une localité extérieure au quartier, la plupart des quartiers périphériques proches, littoraux (La Rochelle, Marennes, Royan, Ré et Oléron) ou d'arrière-pays. Le quartier de Saintes envoient ainsi 1/5^e des gens de mer inscrits sur la matricule de Rochefort à l'époque de la guerre de Succession d'Autriche, soit 5% de l'ensemble des inscrits du quartier maritime aval. On trouve des fils de gens de mer ou d'ouvriers charpentiers de Charente, Saint-Savinien ou Port-d'Envaux mais également des matelots dont les pères exercent une autre profession. Michel Bertault de Saint-Savinien n'avait navigué qu'au cabotage jusqu'à son immatriculation au quartier de Rochefort. Il vit près de la halle aux vivres et s'embarque comme matelot à 9 livres sur un navire rochelais en 1737¹⁰⁸. Antoine Labattue vient de Montmoreau en Angoumois. Il est le fils d'un cabaretier, a fixé sa résidence rue Saint-Pierre à Rochefort, et après avoir servi 3 mois comme gardien du port, est classé matelot à 9 livres en avril 1738. Onze ans plus tard, il demande à se faire classer à Nantes le 2 mai 1749¹⁰⁹. De Champdolent, sur les bords de la Boutonne, François Davion, fils d'un artisan sellier, s'installe à 18 ans à Rochefort. Il navigue au cabotage depuis 1735 et réalise une campagne sur la *Gironde* en 1740 avant d'intégrer l'année suivante la compagnie des apprentis-canonnières, d'embarquer comme matelot canonnier à 11 livres sur le *Rubis* puis la Charente pour la Louisiane en 1742 et comme aide-canonnier à 21 livres sur la flûte le *Canada* pour Saint-Domingue à bord de laquelle il succombe¹¹⁰. Les 4 parcours du tableau ci-dessous manifestent le lien étroit entre projection professionnelle maritime et migration vers un pôle portuaire d'un quartier littoral.

¹⁰⁸ AN, Marine, C4 221, Classes, Matricule des gens de mer du quartier de Rochefort, 1737-1748, f° 24v.

¹⁰⁹ *Ibid.*, f° 40v.

¹¹⁰ *Ibid.*, f° 55v.

Nom du matelot	Théodore Caillaud ¹¹¹	Jean Monnereau ¹¹²	Guillaume Bernardin ¹¹³	Pierre Dumaine ¹¹⁴
Profession du père	négociant	non renseigné	charpentier	non renseigné
Localité d'origine	Cognac	Tugéras	Saintes	Angoumois
Statut et solde début	Matelot 9 livres 18 ans	Matelot canonnier 21 ans	Matelot à 12 livres	Matelot 12 livres 29 ans
Date	Ancienne matricule	10 septembre 1738	2 décembre 1739	24 janvier 1742
1737	<i>La Victoire</i> (Rochefort)			
1738			<i>La Vipère</i> (Rochefort)	
1739				
1740	<i>La Gironde</i> (Rochefort)	Au service (Île Royale)	<i>La Fée</i> (Rochefort)	
1741	<i>L'Eclatant</i> L'Ardent	Au service (Île Royale)	<i>La Fée</i> (Rochefort) <i>Le Saint-François</i> (La Rochelle)	<i>Le Profond</i> (Rochefort)
1742	<i>L'Ardent</i>	Au service (Île Royale)	<i>Le Saint-François</i> (La Rochelle)	<i>Le Profond</i> (Rochefort)
1743	La Rochelle (permis) <i>L'Elizabeth</i> (La Rochelle)	<i>La Gironde</i> (Rochefort)	<i>Le Saint-François</i> (La Rochelle)	<i>L'Elizabeth</i> (La Rochelle)
1744	<i>L'Elizabeth</i> (La Rochelle)	<i>Le Rubis</i> (Rochefort)	<i>Le Saint-François</i> (La Rochelle)	<i>L'Elizabeth</i> (La Rochelle) <i>Le Rubis</i> (Rochefort)
1745	<i>L'Elizabeth</i> (La Rochelle)	<i>L'Apollon</i> (Rochefort)	<i>Le Saint-François</i> (La Rochelle) <i>L'Aurore</i> (Rochefort)	<i>Le Rubis</i> (Rochefort)
1746	<i>L'Elizabeth</i> (La Rochelle)		<i>L'Aurore</i> (Rochefort)	<i>L'Invincible</i> (Rochefort)
1747	<i>L'Elizabeth</i> (La Rochelle)			<i>L'Invincible</i> (Rochefort)
1748	Permis (La Rochelle)			<i>La Martre</i> (Rochefort)
Statut et solde fin	Aide pilote 30 livres Sous-lieutenant 50 livres	Aide-canonnier 24 livres	Aide-charpentier 21 livres.	Maître-calfat 30 livres

Tableau 75: carrière de 4 matelots d'arrière-pays inscrits dans le quartier de Rochefort (1737-1748).

Dans ce contexte, quel est le profil de compétence des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans la première moitié du XVIII^e siècle ? En 1727, l'essentiel des 586 gens de mer de l'arrière-pays est composé de matelots à la basse paie de 9 livres (95%). Les matelots à la haute paie, si rares soient-ils, sont de Tonnay-Charente (3 à la paie de 11-

¹¹¹ *Ibid.*, f°49v.

¹¹² *Ibid.*, f°42v.

¹¹³ *Ibid.*, f°50v.

¹¹⁴ *Ibid.*, f°69v.

12 livres), de Saint-Savinien (4 à la paie de 14-15 livres) et de Cognac (1 à la paie de 14 livres). Au nombre de 7, les officiers marinières sont de 4 localités du secteur fluvio-maritime : Tonny-Charente (1 de pilotage et 1 de charpentage), Saint-Savinien (1 de manœuvre, 2 de pilotage), L'Houmée (1 de manœuvre) et Taillebourg (1 de manœuvre). Tonny-Charente et Saint-Savinien sont parallèlement les cœurs du pilotage avec respectivement 10 et 13 capitaines, maîtres et patrons. Le contraste est évident avec le quartier maritime de Rochefort qui compte près d'un quart d'officiers marinières (22,67%) et $\frac{3}{4}$ de gens de mer. En revanche, les gens de mer à la basse paie ne représentent que 55% de l'ensemble du vivier contre un quart percevant une paie de 10 à 15 livres.

1727		Officiers marinières					Matelots						Total
Qualification	manœuvre	pilotage	charpentage / calfatage	canonnage	voilerie	15#	14#	12#	11#	10#	9#		
Quartier de Saintes	3	3	1	0	0	3	4	4	2	7	559	586	
%	0,51	0,51	0,17	0,00	0,00	0,51	0,68	0,68	0,34	1,19	95,39	100	
Quartier de Rochefort	22	18	0	29	4	27	11	10	8	16	177	322	
%	6,83	5,59	0,00	9,01	1,24	8,39	3,42	3,11	2,48	4,97	54,97	100	
1737		Officiers marinières					Matelots						Total
Qualification	manœuvre	pilotage	charpentage / calfatage	canonnage	voilerie	15#	14#	12#	11#	10#	9#		
Quartier de Saintes	4	1	0	0	0	3	7	7	6	13	449	490	
%	0,82	0,20	0,00	0,00	0,00	0,61	1,43	1,43	1,22	2,65	91,63	100	
Quartier de Rochefort	25	14	40	19	8	20	25	17	22	38	117	345	
%	7,25	4,06	11,59	5,51	2,32	5,80	7,25	4,93	6,38	11,01	33,91	100	

Source : AN, Marine, C4 130 et C4 132, Etats fixes des quartiers de Saintes et Rochefort (1727-1737)

Tableau 76: officiers-marinières et matelots : approche statistique des compétences (1727-1737).

L'évolution sur 10 années en temps de paix met en évidence la stabilité de compétences du quartier maritime de Saintes-Angoulême avec fort peu de promotions à la haute paie, indice d'une faible pratique du long cours ou d'une pratique professionnelle non valorisée à l'issue d'une campagne par l'apostille « mis à... ». Dans le quartier de Rochefort, la part des officiers progresse pour représenter près du tiers de l'effectif des gens de mer du quartier (30,72%) tandis que la professionnalisation des gens de mer s'accroît rapidement avec la réduction de la part des matelots à 9 livres au tiers de l'effectif du quartier tandis que progressent les groupes de matelots à haute paie (12 à 15 livres) et à la moyenne paie (10 et 11 livres) qui représentent chacun presque 2 matelots sur 10. La situation du quartier de 1737 donne à voir une spécialisation professionnelle à la veille de la guerre de Succession d'Autriche : le quartier maritime de Rochefort constitue le centre de la professionnalisation par les mobilités de candidats au travail maritime dont il est le réceptacle par le classement, par la montée en

compétences assurée du vivier des gens de mer et la polarisation des officiers marinières dont il témoigne. Complémentaire, le quartier de Saintes-Angoulême forme une périphérie de matelots à la basse paie, peu professionnalisés sur le long cours, pratiquant le cabotage fluvial ou maritime, un territoire d'horizon recensé et dans lequel puiser par des levées permettrait de répondre à des besoins complémentaires pour les équipages des vaisseaux du roi armés à Rochefort.

b. La diffusion de l'expérience maritime en Saintonge-Angoumois : la levée plus que la carrière (1770-1797).

Quartier maritime	Officiers marinières	Matelots	Total
1784-1795 - Quartier d'Angoulême	55	468	523
%	10,52	89,48	100
1780- Quartier de Saintes	36	338	374
%	9,63	90,37	100
1780 - Quartier de Rochefort	217	472	689
%	31,49	68,51	100
Source : AN, Marine, C4 136, Etat du quartier de Saintes, novembre 1780; SHDR, 9P 3 22. Matricule du Quartier d'Angoulême, 1784-1796.			

Tableau 77: effectif et part des officiers marinières et matelots dans les quartiers de Rochefort, Saintes et Angoulême (1780-1795).

À la fin du XVIII^e siècle, cette distinction professionnelle perdure comme en atteste l'état du quartier de Saintes de novembre 1780 en pleine guerre d'Indépendance Américaine, au moment où les levées mobilisent un effectif plus large. Le quartier de Saintes compte 9,6% d'officiers marinières et 90,4% de matelots. Les officiers du canonage (19) et de manœuvre (12) devancent les officiers de pilotage (5). Les 264 matelots de manœuvres représentent 86,9% des matelots, devant les 44 matelots de port (13%) et les 30 matelots spécialisés (8,9%), principalement des matelots canoniers (18), des gabiers et des timoniers (12). Dans le quartier de Rochefort, la proportion d'un tiers d'officiers marinières et de deux tiers de matelots apparaît durable. Les officiers, 6 fois plus nombreux que dans le quartier d'amont, se répartissent ainsi : 26% sont officiers de manœuvres, 18,4% de pilotage et 55,3% de canonage. Parmi les matelots, 40% sont matelots de manœuvre, 30,2% garde-côtes et 4,4% matelots de port. Sur les 523 inscrits maritimes du quartier d'Angoulême entre 1784 et 1795, 55 sont officiers marinières (37 de canonage, 15 de manœuvre et 3 de pilotage) et 468 sont matelots (160 novices matelots en attente d'expérimenter le long cours, 280 matelots classés et 28 matelots avec qualification), soit une répartition semblable à celle du quartier de Saintes. La répartition des compétences

d'après l'état des quartiers de Saintes et Rochefort en 1780 et la matricule du quartier d'Angoulême confirment une géographie centre-périphérie entre l'estuaire de la Charente et l'arrière-pays de Saintonge dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Quartier maritime	Officiers mariniers	Matelots	Effectif du quartier	Part des embarqués sur les vaisseaux du roi
Quartier d'Angoulême*	4	121	400	31,25%
Quartier de Saintes	33	228	374	69,79%
Quartier de Rochefort	165	313	689	69,38%
Quartier de Royan	31	295	671	48,58%
Quartier de Marennes	61	138	493	40,37%
Quartier de La Rochelle	52	485	613	87,60%
* : estimation de l'effectif du quartier à partir du nombre d'inscrits en 1788 (valeur d'indice) Source : AN, Marine, C4 146, situation des quartiers, novembre 1780.				

Tableau 78: part des gens de mer embarqués sur les vaisseaux du roi dans les quartiers du département de la rivière de Charente (1780).

Le maintien de cette complémentarité professionnelle entre le quartier maritime de Rochefort et sa périphérie saintongeaise n'est pas incompatible avec la diffusion de l'expérience de la navigation au long cours qui touche une part des gens de mer plus importante dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, en liens étroits avec les armements militaires de l'arsenal Rochefort pour la guerre de Sept-Ans et la guerre d'Indépendance Américaine. Si en 1727, les levées pour l'arsenal de Rochefort, tant pour le service du port que pour les embarquements, touchent seulement 3% de l'effectif total des gens de mer dans le périmètre du futur quartier d'Angoulême et 21,7% dans celui de Saintes, en 1780, ces proportions atteignent, stimulées par les opérations de guerre, 31,25% dans le quartier d'Angoulême et près de 70% dans celui de Saintes. Le quartier de Saintes est réellement intégré au bassin des professions maritimes drainées par l'arsenal de Rochefort avec une surreprésentation de l'aval de Saintes.

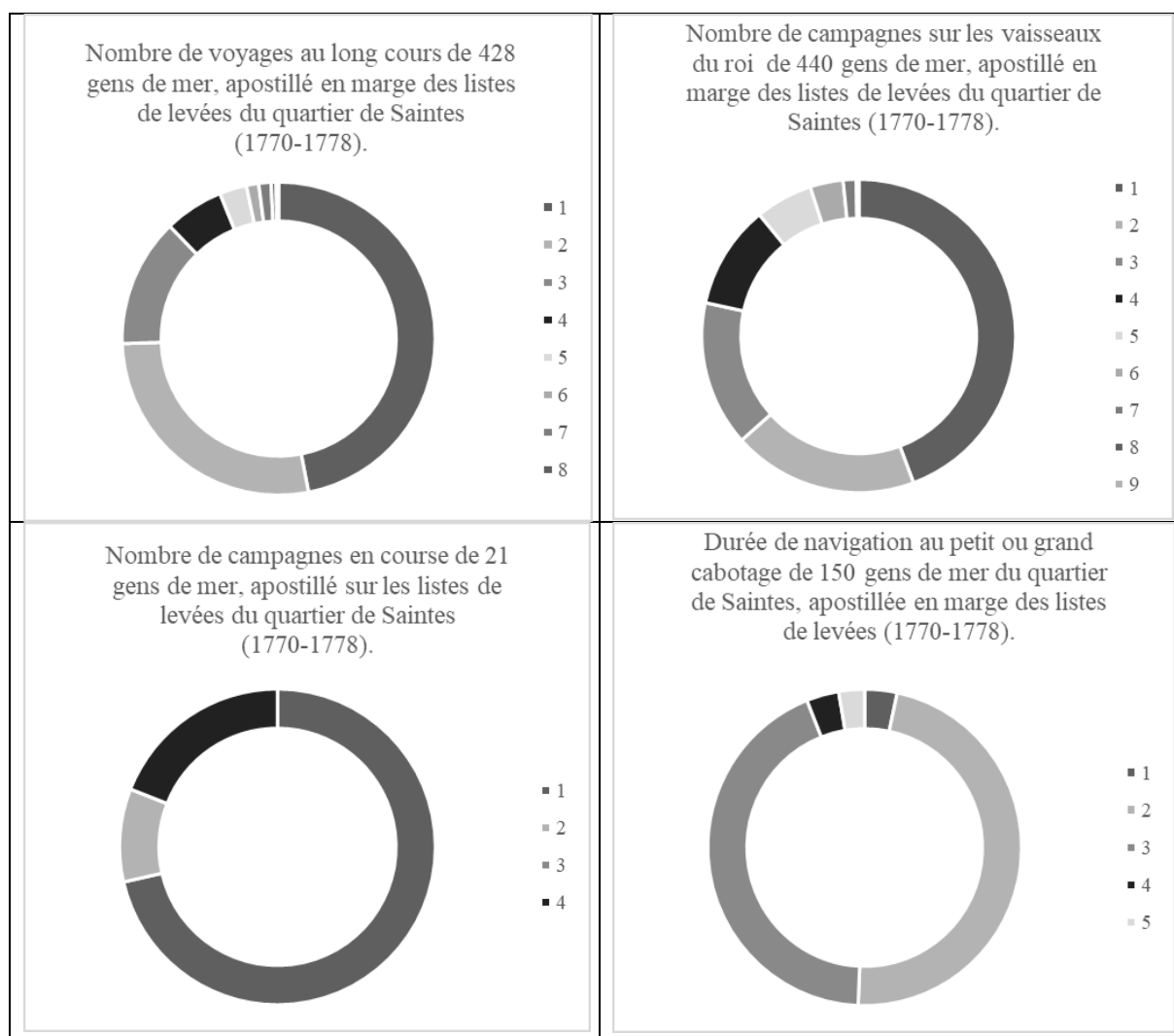


Figure 80: l'expérience maritime océanique apostillée des levés du quartier de Saintes (1770-1778).

En l'absence de matricule des Classes du quartier de Saintes, l'exploitation des mentions marginales du commissaire aux Classes ou de son commis sur le registre des levées du quartier de Saintes donne un aperçu qualitatif d'une expérience maritime plus diffuse des gens de mer de Saintonge intérieure. Ces mentions ne sont écrites que sur les listes de levées du registre pour la période d'octobre 1770 à décembre 1778, soit le temps des commissariats Cochelin et Huon de l'Étang. Elles concernent 1159 gens levés durant ces 9 années. L'expérience maritime apostillée dans les listes décrit ainsi l'expérience professionnelle de près d'un tiers de la population des gens de mer : 33,82% des levés ont au moins un voyage au long cours, 37,96% ont réalisé au moins une campagne au service du roi. L'expérience de la course portée en mention marginale a touché moins de 2% de ce groupe de matelots. Relativement au long cours, les trois quarts des matelots n'ont réalisé qu'un ou deux voyages (respectivement 184 et 108 levés). Un quart de l'effectif réalise entre 3 et 8 navigations. Selon les mentions, elles durent de 11 mois à 2 ans et conduisent les matelots saintongeais de l'arrière-pays vers les Indes

ou la Guinée. Jacques Deschamps de Taillebourg, envoyé aux apprentis-canonnières durant l'été 1774, a déjà réalisé une navigation au long cours de 18 mois. À 25 ans, Martial Coindreau de Port-d'Envaux, affecté au canonage en janvier 1776, a déjà réalisé 3 long cours vers la Guinée et les Indes, certainement sur un négrier armé à La Rochelle. En 1777, le matelot canonnier Joseph Barbin de Saint-Savinien a navigué 5 fois au long cours. Pour les campagnes au service du roi, ils sont 195 sur 440 (soit 44,31%) à n'en avoir réalisé qu'une au moment de la levée. Si ceux qui ont une expérience de 2 campagnes sont moins nombreux que ceux réalisant 2 navigations au long cours (84 au service contre 108 au commerce), la perspective de faire carrière passe plus par la voie du service du roi que par le long cours pour les gens de mer de l'arrière-pays. En effet, pour 100 gens de mer ayant navigué entre 3 et 9 fois au long cours, 161 ont réalisé entre 3 et 9 campagnes sur les vaisseaux du roi au moment de leur levée¹¹⁵. La perspective de faire carrière au commerce est moins importante pour les gens de mer de l'arrière-pays parce qu'ils sont prioritairement sollicités par les levées de l'arsenal qui offrent alors l'opportunité de promotions. En février 1772, Jean Cailleau de Saint-Savinien, 47 ans, officier marinier bosseman à 30 livres est levé pour sa cinquième campagne. Par le passé, une de ses campagnes, certainement en temps de guerre, a duré près de 6 ans aux Indes. Il a également navigué 3 fois au long cours. Sur la même liste de levée, Jean Lainé, de Port-d'Envaux, matelot à 16 livres de 31 ans, présente une carrière déjà riche : 3 campagnes au roi à Rochefort, 6 campagnes à Brest dont 2 sur la Couronne et le Bizarre. Il a passé 4 ans dans les prisons d'Angleterre lors de la Guerre de Sept-Ans et a à son actif 2 long cours. En décembre 1776, Barthélémy Dumas de Saint-Savinien, 52 ans, officier marinier contremaître à 33 livres, s'apprête à embarquer pour sa 9^{ème} campagne.

Outre les renseignements sur l'expérience, les rares commentaires relatifs à l'appréciation de la valeur professionnelle manifestent les circuits de la promotion ou de la recommandation pour les marins de l'arrière-pays. Jean Michel, de Brizambourg, matelot à 18 livres installé à Saint-Jean-d'Angély est apostillé, après 3 campagnes au roi et 3 long cours, « bon élément à faire gabier » sur la liste de février 1772. En octobre 1773, le nommé Griffon, 41 ans, de Pont-L'Abbé, affecté pour le service des vaisseaux comme officier marinier quartier-maître à 24 livres après 6 campagnes, dont une sur le *Dauphin Royal* armé à Brest, et 7 long cours est qualifié de « très bon sujet commandé et de bonne volonté ». Après 3 campagnes sur les vaisseaux du roi, Charles Guindet de Vénérand, officier marinier aide-canonnier à 21 livres

¹¹⁵ pour 24 matelots ayant navigué 4 fois au long cours, 27 ont embarqué sur les vaisseaux du roi 4 fois ; pour 11 matelots réalisant 5 navigations au long cours, 26 matelots ont embarqué 5 fois sur les vaisseaux du roi ; pour 5 matelots navigant au moins 6 fois au long cours, ils sont 15 à avoir embarqué déjà 6 fois sur les vaisseaux royaux.

âgé de 30 ans, est annoté sur la liste d'octobre 1773 « excellent sujet à tous égards ». En janvier 1775, Jean Guichard, de Saint-Savinien, matelot à 12 livres, affecté aux apprentis-canonnières, pratiquant depuis 3 ans le grand et le petit cabotage est « recommandé par M. l'Intendant ». Le repérage des candidats au canonnage repose sur la pratique des savoir-faire et savoir-être en navigation à bord et les compétences en lecture et en écriture comme le définit l'*Ordonnance* de 1689 : réservé aux 18-25 ans sachant lire, écrire et ayant fait quelques voyages en mer, l'affectation aux apprentis-canonnières pour une formation de 8 mois repose sur le choix du commissaire de Marine avec une rotation de 100 matelots choisis tous les 8 mois¹¹⁶. Les bons éléments peuvent voir prolongée leur période de formation de 4 mois pour passer maître-canonnière¹¹⁷. Parmi les exercices de formation qui se déroulent à l'après-dîner, l'école du canon prévoit de la théorie : l'artillerie de mer, les pièces du canon, les trajectoires des boulets, la prévention contre les accidents de feu, la manière de pointer ; et de la pratique avec des tirs à partir d'une batterie par brigades de trois apprentis. Le dimanche, une évaluation comporte une interrogation et un exercice de tir, gratifiant le mérite des meilleurs par quelques pistoles¹¹⁸. Le matelot savinois à 12 livres David Adrien de 20 ans, pratiquant le cabotage depuis 9 ans, est « bon sujet très propre pour le canonnage » sur la liste l'affectant aux apprentis-canonnières. Plus courante, la mention « sait lire et écrire » indique les critères de présélection des candidats envoyés à cet apprentissage qui devient la principale voie de la spécialisation des matelots ou de l'accès à la maistrance dans l'arrière-pays. Le quartier maritime de Saintes présente donc une orientation vers le métier maritime qui touche près d'un tiers de son vivier qui, s'il pratique le long cours principalement par le canal du service du roi, producteur de carrières, fait également le choix de la navigation commerciale pour construire des perspectives de carrière.

Dans le quartier d'Angoulême en revanche, la diffusion de l'expérience maritime au long cours, repose *a priori* plus sur les levées pour fait de guerre maritime que sur la navigation au commerce. La part des gens de mer du quartier embarqués en 1780 (70%) sur les vaisseaux du roi le rappelle¹¹⁹. Le quartier d'Angoulême demeure surtout un bassin où les gens de mer privilégient la navigation fluviale sur le long cours. Seule la matricule de la fin du siècle livre des clefs sur l'expérience maritime des gens de mer d'Angoumois. Les générations de gens de

¹¹⁶ Art. 1 et 2, Titre II, Livre XIX, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine*, Paris, Chez Estienne Michallet, 1689, p. 333.

¹¹⁷ Art. 6, *op. cit.*, p. 334.

¹¹⁸ Art. 7 à 13, *op. cit.*, p.335-336.

¹¹⁹ AN, Marine, C4 146, Classes, Armements, Extrait qui fait connaître le nombre d'officiers marinières et matelots et novices matelots tant des différents quartiers de l'intendance de Rochefort que de ceux du département de Bordeaux, qui sont actuellement embarqués sur les vaisseaux du roi, armés au port de Rochefort, 22 novembre 1780.

mer du quartier d'Angoulême de l'époque révolutionnaire ont grandi dans un horizon balisé par les guerres maritimes et donc par les levées des commissaires aux classes. Les guerres ont également exercé une influence sur les professions étrangères à la navigation. Né en 1753, réinscrit à Angoulême le 4 janvier 1788 à l'âge de 35 ans, Pierre Chauvin est le fils d'un matelot du fleuve. Il demeure dans le faubourg L'Houmeau et débute une carrière de matelot à 24 livres comme aide-canonnière. Avant 1788, ses retours ont toujours été synonymes de promotion de solde. Après 64 mois de navigation durant 5 campagnes au roi, il est officier marinier à 56 livres 10 sous. La *Ville de Paris*, le *Comte d'Artois*, la *Minerve*, la *Négresse* et l'*Artibonite* l'ont eu à son bord pour des navigations certainement plus houleuses que lorsqu'il navigue sur la Charente à bord de la gabare le *Saint-Antoine*. Hélas, elles sont renseignées sur une matricule disparue... François Courois, du village fluvial de Saint-Simon, né en 1745, est matelot canonnière sur la fin de sa carrière : passé de 46 à 63 livres entre 1784 et 1796, la matricule disparue relate 65 mois de navigation au service du roi et 14,5 mois au commerce. Aucun service n'est renseigné à partir de 1788. Il est nommé syndic des gens de mer en 1791 et est toujours présent au quartier. Ce matelot canonnière promu a dû servir indéniablement durant les guerres maritimes. Joseph Bouyer, d'Angoulême, fils d'un laboureur, né en 1754, navigue 30 mois en campagne pour le roi et 23 mois au commerce à bord de navires armés à Rochefort, notamment le *Désiré* pour la Côte d'Or en 1788. Il passe d'une paie de 18 à 21 livres. Il demande son déclassement en mai 1791. Pierre Bernarde, né à Saint-Amant-de-Graves en 1768, fils d'un matelot, demeurant à Saint-Même, cumule 52 mois de navigation durant la Révolution française. Novice matelot à 14 livres, il est promu à 3 reprises, mis successivement à la paie de 18 et 21 livres, il réalise une année de canonnage en 1787, puis devenu aide-canonnière, il est mis à 45 livres après avoir servi sur la *Révolution* en 1793, le *Jemmapes* en 1794 et 1795 et la *Néréide* en 1796. Fait prisonnier en Angleterre suite à la prise de la *Néréide*, il revient en 1800 par un congé du port de Cherbourg. Jean Joly, du même village, né la même année, passe de novice matelot à aide-timonier entre 1788 et 1796. Son père qui navigue sur le fleuve dû être fier de voir revenir son fils au pays après 6 longues campagnes sur des vaisseaux armés durant la Révolution française : 2 mois 18 jours sur la goëlette l'*Artésienne* en 1788, et à partir de 1793, 11 mois sur le *Borée*, 4 mois sur l'*Exprimant*, 23 mois sur la flûte l'*Achille*, 10,5 mois sur la *Cocarde*, 13 mois sur l'*Invincible* et 5,5 mois sur la *Décade*. En 1796, il est fait prisonnier en Angleterre, revient par un congé de Cherbourg. En 1802, il est levé pour le service des armements du port de Rochefort. En dehors de quelques profils d'exception comme ceux-ci, la diffusion de l'expérience professionnelle maritime n'est cependant pas corrélée à la volonté de faire carrière sur mer durablement. À la fin du XVIII^e siècle, les marins au long cours

d'Angoumois sont plus des marins d'occasions que des marins de traditions à l'inverse de la Saintonge intérieure¹²⁰.

La lecture des parcours des 523 marins de l'arrière-pays d'Angoumois permet de cerner les modalités de leur évolution dans le métier de la navigation. En confrontant l'origine professionnelle du père des gens de mer et le statut à l'immatriculation et à la fin du parcours apostillé dans la matricule, les voies de la promotion professionnelle. Le canonnage est la principale voie de la réussite des gens de mer de l'arrière-pays. Parmi eux, les fils de navigants dominent l'accès à la maîtrise, principalement au canonnage, secondairement à la manœuvre, avec 48% des promotions renseignées. Le groupe des gens de mer fils d'un père exerçant l'artisanat ou un métier de la terre suit cette voie représente 18,2% des promotions à la maîtrise, principalement au canonnage. Par ratio, la perspective d'atteindre la maîtrise pour un simple matelot classé sans qualification passe d'un matelot sur 4 à 1 matelot sur 3 pour les fils de navigants, d'un matelot sur 10 à 1 matelot sur 4 pour les fils d'artisans et reste stable, avec 1 matelot sur 10, pour les fils de laboureurs. Parmi les 26 tisserands qui expérimentent le long cours au service du roi et au commerce, Jean Renaud est celui qui a connu le parcours le plus houleux et les plus importantes augmentations de soldes. Né en 1763 à Cognac, fils de Daviaud Marie et de Renaud François, tisserand, le jeune homme débute matelot à 16 livres. Passé successivement à 21 et 24 livres, il devient aide-canonnière à 40, 45 et 67 livres à la fin du XVIII^e siècle. Inscrit avant 1789 sur la matricule du quartier d'Angoulême, il semble avoir cumulé au moins 25 mois 10 jours de navigation sur les vaisseaux du roi et 5 mois de service à l'arsenal. Sa carrière, renseignée à partir de 1787, mentionne un service au canonnage de septembre 1787 à mai 1788. Levé, il passe ensuite durant l'été 1790 sur l'*Aglæ*, armée à Rochefort pour 13 mois de navigation. La qualité de son service sur la frégate le promeut alors aide-canonnière. Levé pour le service du port de juin à novembre 1792, il ne rembarque sur un vaisseau qu'en 1795 sur le *Volontaire*. Naufragé à la levée de Quimper, il revient à Brest avant d'être de nouveau levé dans l'arsenal breton. Une apostille datée de 1802 l'indique revenu des prisons d'Angleterre par Cherbourg et revenu en Angoumois par un congé. Parmi les 34 fils de maîtres de gabares classés du quartier, Pierre Pissot Le Cadet, de Gondeville, né en 1761, devient officier marinier aide-canonnière puis chef de pièce à 36 livres, la plus haute promotion d'un fils de maître de gabare d'Angoumois. Il a réalisé 1 an au canonnage et 53,5 mois de navigation sur les vaisseaux du roi. En 1790, levé, il est apostillé « sur la *Favorite* », ce qui lui

¹²⁰ SAUZEAU Thierry, *op. cit.*, p. 65.

vaut une promotion à 36 livres, solde dont il peut bénéficier sur l'Apollon en 1792, dernière campagne renseignée.

Catégorie professionnelle des gens de mer	MAISTRANCE OMCA		MAISTRANCE OMMAN		MAISTRANCE OMPI		MATELOT CLASSE		MATELOT CLASSE+		NOVICE MATELOT	Total
	Début	Fin	Début	Fin	Début	Fin	Début	Fin	Début	Fin	Début	Période
1MN (Navigation)	23	46	7	9	0	0	127	161	11	21	69	237
2MT (Terre)	6	12	2	3	0	0	63	90	7	11	38	116
3MMN (Marchandise, Négoce)	0	3	0	0	1	0	8	9	1	1	3	13
4MA (Artisanat)	5	15	3	5	0	0	54	75	4	4	33	99
5MS (Services)	1	3	3	4	1	1	13	19	2	2	9	29
6MDGD (Droit, Gestion Domaniale)	0	1	0	0	1	1	6	10	2	2	5	14
7MNR (Non Renseigné)	2	3	0	0	0	0	9	11	1	1	3	15
Total des gens de mer catégorisé	37	83	15	21	3	2	280	375	28	42		
Evolution par rapport aux statuts classés lors de l'immatriculation (en %)	124,32		40,00		-33,33		33,93		50,00		160	523

Source : SHDR, 9P3 22, Matricule des gens de mer du quartier d'Angoulême, 1784-1796.

Tableau 79: répartition professionnelle des gens de mer du quartier d'Angoulême en fonction de la profession paternelle de 523 gens de mer immatriculés entre 1784 et 1792.

Les guerres maritimes de la Révolution et de l'Empire ont réorienté les matelots de l'arrière-pays d'Angoumois vers l'arsenal. Jusque-là, entre 1788 et 1790, ils sont 10 à 17% à être apostillés « à la mer », « au commerce » au long cours. L'analyse des apostilles portées sur la matricule entre 1787 et 1797 de 523 gens de mer, inscrits entre avant 1788 et 1792, met en évidence l'année 1790 comme une année charnière à même d'illustrer le sursaut de mobilisation produit par les levées de l'arsenal. D'une part, elle rompt la dynamique d'orientation au commerce des gens de mer du quartier d'Angoulême (de 12 à 45 apostilles). D'autre part, elle illustre la réorientation de l'effectif. Si en 1789, les levés apostillés sont fort modestes (7), de 1790 à 1792, sur trois années, 45% des gens de mer du quartier sont mobilisés par levés, tandis que l'effectif des gens de mer au service ou à la mer augmente consécutivement pour les matelots de 56 en 1792 à 106 en 1793. Les affectations au commerce deviennent insignifiantes à partir de 1794. Les besoins en marins au temps des levées de masse (1793-1815) impactent le quartier maritime d'arrière-pays : dès 1792, le nombre de « présents » et de « retournés » diminue, ceux des absents, des sans-nouvelle et des prisonniers augmentent. Dans la ligne de bataille française du 1^{er} juin 1794, des gens de mer de l'arrière-pays d'Angoumois ont pris place sur des bâtiments de l'escadre. Mathurin Hérault, 28 ans, matelot de Cognac, est à bord de l'*Éole*, après avoir servi en 1790 sur la frégate l'*Embuscade*. Muni d'un congé du port de Brest, il revient indemne. Jean Métivier, matelot de Sireuil, avait été déclassé. Il a été rappelé pour

servir sur le *Gasparin* en 1794 avant d'être de nouveau déclassé. Pierre Moreau de Saint-Amant-de-Graves, habitué à naviguer au commerce à Bordeaux, avec un an de canonnage, peut prétendre à une solde de matelot canonnier à 21 livres. Il se retrouve levé en 1793 pour servir l'année suivante sur l'*Impétueux*. Du même village, également matelot canonnier, François Doignon est fait prisonnier par les Anglais sur ce même navire. Pierre Mesnard, de Saint-Simon connaît le même sort. À la différence de ses deux confrères, il embarquait sur l'*Impétueux* « sans navigation » jusque-là. Fait prisonnier jusqu'en l'An VIII, il revient sur l'avisio l'*Espérance* par Bordeaux où le commissaire aux Classes lui remet un congé pour rentrer chez lui. Pierre Monmoine de Cognac : « ce marin est parti de bonne volonté pour servir dans la marine » indique une apostille à son sujet. Non classé jusqu'à son immatriculation, de Cognac, ce fils d'un ancien maître de gabare est né le 14 mars 1776. Il s'engage sur les vaisseaux de la république en 1793 comme matelot canonnier à 30 livres. Il est affecté sur le *Jemmapes* en 1794, puis en juin suivant rembarque, jusqu'en octobre, sur le *Neptune*, avant de passer sur l'*Entreprenant* et sur une frégate prise par les Anglais en avril 1795. Prisonnier jusqu'en juillet 1800, il revient sur le parlementaire le *Saint-Clair* par Dunkerque. Muni de son congé, il rentre au quartier et s'immatricule à Angoulême le 6^e jour complémentaire de l'An VII. La longueur des campagnes maritimes et les conséquences des défaites pèsent sur le vivier des navigants du fleuve. En 1796, le bilan est lourd : 37 décès, 71 placés « hors de service », 19 malades, 10 prisonniers et 58 absents et sans nouvelles.

Apostille manuscrite	Correspondance	1787	1788	1789	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797
"lev."	levé	31	38	7	121	16	99	36	5	4	18	13
"au serv."	au service	9	7	4	6	7	20	81	73	64	65	8
"à la mer" ou "sur."	à la mer	14	28	22	45	28	36	25	18	16	15	4
"au comm."	au commerce	12	26	39	45	38	15	12	1	0	1	0
"prés."	présent	11	201	279	158	203	148	167	150	148	80	1
"ret."	retourné	0	64	31	91	67	45	27	20	23	20	5
"congé" ou "permis"	congé ou permis	1	8	1	6	14	20	1	7	11	0	2
"abs."	absent	0	4	5	0	13	26	40	47	40	37	1
"sans nouv."	sans nouvelle	0	2	5	0	8	7	2	6	6	21	1
"prendre des renseignements"	prendre des renseignements	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0
"a demandé son déclassement"	a demandé son déclassement	1	8	4	0	6	1	0	1	0	7	0
"dans les prisons"	prisonnier	0	0	0	0	0	0	1	6	19	10	6
"malade"	malade	0	2	2	5	0	6	4	6	2	19	0
"hors de service"	hors de service	0	0	0	1	0	0	0	0	6	71	1
"mort"	décédé	0	0	3	12	4	11	7	8	9	37	0

Source : SHDR, 9P3 22, Matricule du quartier d'Angoulême, 1784-1796 (523 inscrits entre avant 1788 et 1792).

Tableau 80: apostilles et situation des gens de mer du quartier d'Angoulême (1787-1797).

Les apostilles des matricules des quartiers de Rochefort, Saintes et Angoulême, les mentions marginales du registre des levées du quartier de Saintes et les états des Classes des quartiers maritimes démontrent la progressive diffusion de l'expérience de la navigation au long cours, tant pour le service du roi qu'au commerce, durant le XVIII^e siècle. Avant la guerre de Succession d'Autriche, naviguer au long cours est surtout une réalité pour les gens de mer du quartier de Saintes, particulièrement du secteur fluvio-maritime, entre Charente et Saint-Vaize. En amont, l'horizon littoral reste à apprivoiser pour les gens de mer de l'arrière-pays d'Angoumois par le service de matelot-gardien du port. La seconde moitié du XVIII^e siècle marque une progression de l'expérience de la navigation au long cours dans l'arrière-pays sans pour autant qu'elle soit synonyme de la recherche généralisée de la constitution d'une carrière. Si le petit et le grand cabotage restent le cœur d'activité des gens de mer, sous l'influence des levées pour le port et de la possibilité d'embarquer au commerce, les gens de mer intègrent le monde professionnel océanique : la constitution d'une spécialisation sur un monde de gens de mer de manœuvre, la mobilité vers le quartier maritime et l'immatriculation au port, l'ouverture du métier maritime aux professions terriennes et artisanales et la spécialisation ou l'accès à la maîtrise, principalement de canonnage, constituent des indicateurs de cette diffusion qui finit par concerner réellement à la fin du XVIII^e siècle près d'un tiers du vivier. De l'arsenal au port

de commerce, la diversité des expériences professionnelles océaniques des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est révélée par la flotte des rôles d'équipage héritée des ports de Lorient, Rochefort, La Rochelle et Bordeaux.

II. FLOTTE D'OPPORTUNITÉS, OPPORTUNITÉS DE FLOTTE, LES EXPERIENCES OCÉANIQUES DES GENS DE MER DE L'ARRIÈRE-PAYS

Au service du roi ou au commerce, dans le cadre de la rotation des Classes jusqu'en 1784 ou non, les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois embarquent à bord des bâtiments du roi et des navires marchands des flottes de Lorient, La Rochelle, Rochefort et Bordeaux. Les séries de rôles d'équipage exploités de 1719 à 1791 mettent en exergue la gamme atlantique des ports d'armements des gens de mer à travers 1261 armements. Le quatuor sélectionné a ainsi une dimension heuristique que complèterait à la marge l'exploitation des rôles d'équipage de ports plus méridionaux comme celui de Bayonne ou plus septentrionaux comme l'arsenal de Brest ou les ports de Nantes et du Havre. Quelles sont alors les expériences professionnelles océaniques des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle ? Une approche par port et avant-pays liée aux chronologies de chaque série de rôles d'équipage permet de dresser les portraits de la projection professionnelle océanique des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sur les mers du globe.

1. L'horizon du Levant. Lorient : porte des expériences océaniques longues, lointaines et diversifiées (1719-1790).

L'embarquement sur les quais de Lorient est renseigné par les rôles d'équipages du port entre 1719, année de l'établissement de la seconde compagnie des Indes¹²¹, et 1790. Avant cette date, difficile de pister des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à bord des bâtiments lorientais depuis l'année de la fondation de l'établissement en 1666. Il est autorisé de supposer leur présence ponctuelle. Entre 1719 et 1790, 427 officiers, matelots, novices, mousses, officiers marinières et non marinières originaires de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ont ainsi pris place à bord de 218 navires ou bâtiments armés par la Compagnie ou

¹²¹ LE BOUËDEC Gérard, CÉRINO Christophe, Lorient, ville portuaire, une nouvelle histoire des origines à nos jours, Rennes, PUR, 2017 ; LE BOUËDEC Gérard, *Le Port et l'arsenal de Lorient : de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée (XVIII^e-XIX^e siècles)*, t.2, Paris, Librairie de l'Inde, 1994 ; NIÈRES Claude, *Histoire de Lorient*, Toulouse, Privat, 1988.

la Marine Royale. Cela représente 17,29% des armements de gens de mer de l'arrière-pays et 14% de l'effectif des gens de mer recensés ayant navigué sur des navires armés dans les 4 ports atlantiques précités.

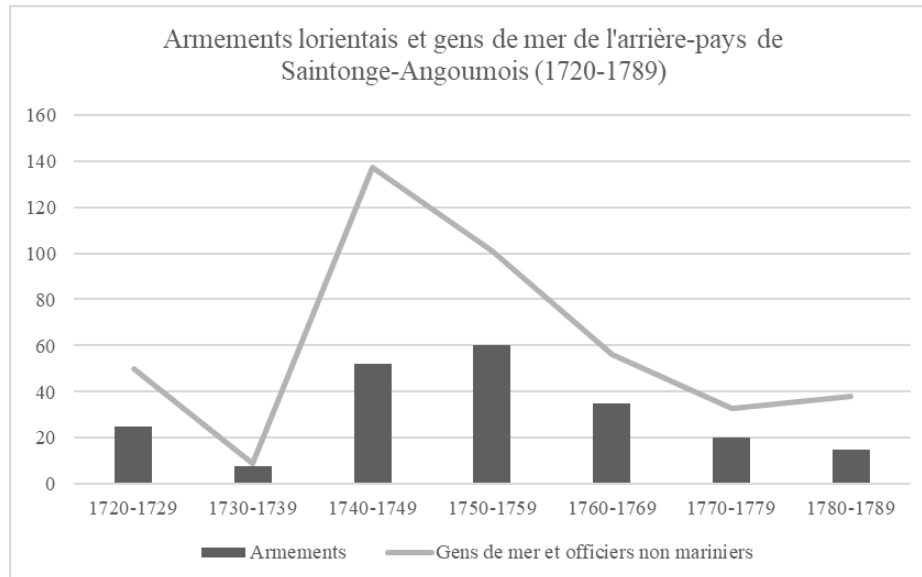


Figure 81: armements lorientais et gens de mer de l'arrière-pays (1720-1789).

La présence de ces gens de mer de l'arrière-pays dans ce port de la côte sud de Bretagne s'explique soit par le canal des navigations au roi au départ de l'arsenal de Rochefort ou au commerce depuis La Rochelle, soit par celui du petit cabotage depuis les petits ports de la flottille de l'arrière-pays fluvio-maritime de Saintonge habituée au cabotage vers la Bretagne comme Saint-Savinien. En 1719, le matelot à 16 livres de 21 ans Louis Bouchon est consigné sur le rôle d'équipage de *La Duchesse de Noailles*, venu de La Rochelle et destiné pour les Antilles et la Louisiane¹²². Il vient de Saint-Savinien et n'est pas « habitué » du port de Lorient. En 1720, il revient de Louisiane à Lorient par une navigation qui fait étape à La Rochelle. En 1723, la frégate *Dryade* et la flûte le *Profond*, respectivement à destination du Canada et de la Louisiane par Saint-Domingue, ont été armées à Rochefort et transitent par Lorient. Sur la *Dryade* se trouvent 3 matelots de 20-21 ans de Bussac, Charente et Port-d'Envaux, 1 mousse de Saintes de 16 ans et 1 officier non marinier tonnelier de 21 ans de Cognac. Tous ont fait une campagne qui les a conduits de Rochefort à Lorient puis vers le Canada avant de revenir à Lorient par La Rochelle¹²³. Sur la flûte le *Profond* pour la Louisiane par Saint-Domingue, ils sont 5 matelots de 19 à 26 ans venus de la même localité, Port-d'Envaux¹²⁴. En 1724, ne

¹²² SHDL, 2P 20-II-18, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, La Duchesse de Noailles, 1719-1720, n°48.

¹²³ SHDL, 2P 21-I 1, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, La Dryade, 1723-1724, n°23, 54, 56, 57 et 71.

¹²⁴ SHDL, 2P 20-I 2, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Le Profond, 1723-1726, n°34, 35, 37, 39 et 40.

reviennent à Lorient qu'Antoine Beaumont et Jean Mongis. Pierre Boyer et Jean Martin ont été débarqués à *Biloxy* car ils étaient malades. Denis Pomet a quant à lui déserté le navire. Une arrivée des gens de mer à Lorient par la voie terrestre doit aussi exister quoique modestement documentée.

Statut à bord	Effectif	%
Officier	51	11,94%
Officier marinier	32	7,49%
Officier non marinier	42	9,84%
Matelot sans spécialité	188	44,03%
Matelot avec spécialité	24	5,62%
Novice	41	9,60%
Mousse	14	3,28%
Volontaire	8	1,87%
Passager servant à bord	23	5,39%
Non renseigné	4	0,94%

Tableau 81: statuts des gens de mer et officiers non marinières d'arrière-pays embarqués à bord des bâtiments du port de Lorient (1719-1790).

La chronologie de l'expérience professionnelle des gens de mer de l'arrière-pays à bord des navires armés à Lorient, au-delà de manifester une présence régulière des gens de mer de l'arrière-pays sur les quais du port tout au long du siècle, isole plus particulièrement les 3 décennies entre la guerre de Succession d'Autriche et l'après-guerre de Sept-Ans comme les plus marquées par leur présence et leur embarquement. Entre 1720 et 1739, ils sont 59 à embarquer sur 33 navires. À la même période entre 1726 et 1738, ils sont 75 consignés sur les rôles d'armement de 52 navires bordelais. Entre 1740 et 1759 cependant, ils sont 238 à naviguer sur 112 bâtiments. Entre 1770 et 1789, 35 armements mobilisent 71 marins de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Le temps de la guerre de Succession d'Autriche a été plus un peu plus mobilisateur que celui de la guerre de Sept-Ans avec 99 gens de mer embarqués entre 1741 et 1748 contre 81 entre 1756 et 1783. Parmi les intervalles de paix précédant les conflits, celle de 1749 à 1755 est la plus dynamique avec 99 embarqués sur 51 armements tandis qu'entre 1769 et 1775, ils ne sont que 29 sur 19 armements.

Quel est le profil du matelot d'arrière-pays qui embarque à Lorient ? L'essentiel des navigants est composé de matelots avec ou sans spécialité (49,65% de l'effectif total). Les officiers non marinières et les volontaires, non classés, venus de l'arrière-pays, représentent près d'un membre d'équipage sur 10 (11,71%), une proportion légèrement inférieure à celle des apprentis de la mer (12,88%). Les officiers marinières sont quant à eux moins nombreux que les

officiers. Avec 210 âges renseignés sur 427 inscrits dans les rôles d'armement, la grande majorité des embarqués a entre 21 et 25 ans (89 consignés). En effet, mousses, novices et matelots âgés de 16 à 20 ans sont au nombre de 56 et ceux âgés de 26 à 30 ans représentent 51 travailleurs sur mer. Le port de Lorient montre que la projection professionnelle des gens de mer et officiers non mariniers de l'arrière-pays dès le début du XVIII^e siècle n'est en aucun cas circonscrite : qu'ils soient apprentis de la mer, volontaires ou classés, officiers mariniers ou non, un réel éventail de compétences, relativement jeune, prend place à bord des navires lorientais au fil du siècle. Parmi l'ensemble, 16 ont entre 31 et 55 ans.

Surtout cette projection professionnelle ne se limite pas aux quartiers classés (voir annexe 3, carte 8). Les secteurs hors-classement mettent en évidence une projection vers le port breton depuis les terres intérieures en faveur de la recherche de l'expérience maritime, parfois dans un port lointain, depuis les zones situées hors des secteurs professionnelles de navigation. L'aire de recrutement du port de Lorient dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, médiatisée par les connexions entre Rochefort et le port breton, correspond aux quartiers fluviaux des Classes de Saintes et Angoulême, avec une représentation plus importante du secteur fluvio-maritime. Le recrutement, polarisé par Charente et Saintes, s'accompagne d'une dispersion le long du fleuve et inclut la Boutonne avec Saint-Jean-d'Angély. En amont de Saintes, la projection repose principalement sur trois pôles : par ordre d'importance, Angoulême, Cognac et Jarnac. En amont d'Angoulême, la projection est fort ponctuelle : elle se réduit à Verteuil et Civray sur la Charente, Confolens sur la Vienne. Un contraste transparait également entre l'orientation fort ponctuelle vers Lorient de la zone extra-fluviale en rive droite (Saint-Mandé, Matha, Asnières et Rouillac) et en rive gauche, celle des midis de Saintonge et d'Angoumois où l'onde du recrutement lorientais atteint les régions de Pons, Barbezieux et Aubeterre. Au sud et à l'est d'Angoulême, la projection vers Lorient demeure fort occasionnelle avec des expériences vécues sur un navire de la compagnie des Indes par 4 habitants de Rouillet, Voeuil, Eymouthiers et Roussines. Jean Japy vient ainsi de Voeuil-et-Giget en Angoumois. Âgé de 32 ans, il est matelot à 12 livres. En 1725, il est armé sur la *Saône* au port de Rochefort pour la Louisiane et les Antilles¹²⁵. Le rôle d'équipage indique qu'il n'a pas fait toute la campagne. Est-il resté aux Antilles ou en Louisiane ? En septembre 1726, le naufrage de la flûte sur les côtes de La Havane laisse penser qu'il est resté aux Antilles. En 1766, Pierre Gorichon de Rouillet prend place sur le *Duc de Duras* à Lorient comme matelot charpentier à 20 livres pour une campagne de 2 ans qu'il fait en intégralité. Avec l'équipage, il quitte les côtes bretonnes

¹²⁵ SHDL, 2P 68-I 9, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, La Saône, 1725-1726, n°33.

pour Cadix, les Mascareignes, la Chine. Débarqué à l'Île-de-France, il ne navigue donc pas vers Ascension et ne revient pas à Lorient. Sa spécialité de charpentier apparaît dans l'armement de 1766 tandis qu'il est simplement qualifié de matelot à 12 livres en 1761 lors de son armement sur le *Saint-Priest* de Rochefort pour les Mascareignes par l'étape de Lorient. En pleine guerre de Sept-Ans, le *Saint-Priest* est pris par les Anglais. Il se retrouve le 26 octobre 1761 sur l'Île de France, rembarque 3 mois plus tard en janvier 1762 sur le *Condé*, utilisé comme vaisseaux de côte jusqu'au 28 mars suivant, où il rembarque sur le *Duc de Duras* pour Lorient. Sa présence à bord du même navire en 1766, doublée d'une augmentation de solde de 8 livres, laisse supposer que le matelot de Roulet a suffisamment fait ses preuves en temps de guerre pour gagner la confiance de quelques capitaines lorientais¹²⁶.

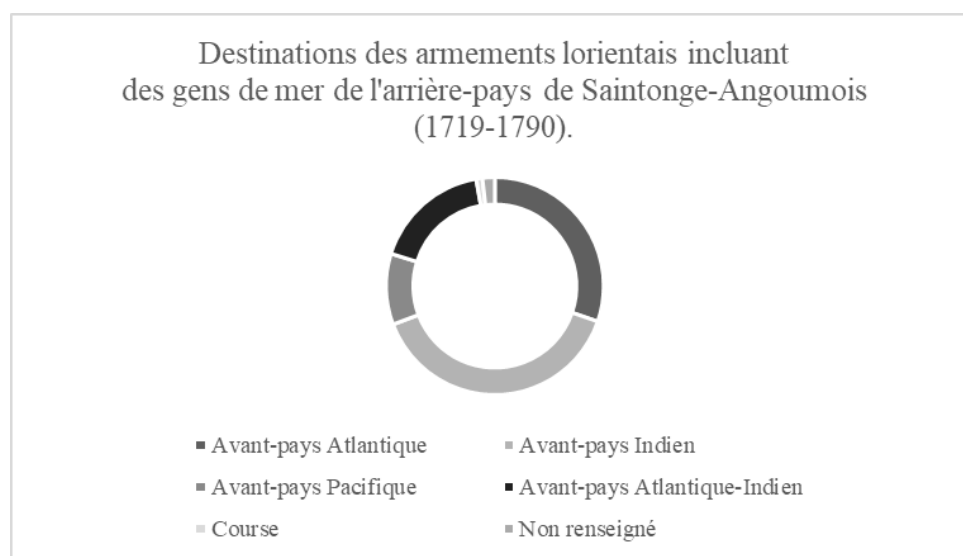


Figure 82: destinations des armements lorientais incluant des gens de mer d'arrière-pays (1719-1790).

À bord des bâtiments expédiés depuis Lorient, les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois circulent plus souvent sur les mers du globe au-delà de l'Atlantique. L'aire atlantique représente 66 armements sur 218 (soit 30,3%) : 10 au cabotage sur les côtes de France principalement (Quimper, Belle-Île, Nantes, La Rochelle, Rochefort, Bordeaux), ponctuellement vers l'Espagne (2 vers Cadix, 1 vers le Cap Ortegal), 17 en droiture avec les Antilles (12), l'Amérique du Nord (3) et le Brésil (1), 13 armements de traite en droiture avec les côtes d'Afrique et 16 armements pour la traite triangulaire vers les côtes d'Afrique et les Antilles. Parmi les armements atlantiques, 10 se font en deux étapes : 5 vers les Antilles puis l'Amérique du Nord, 2 vers l'Amérique du Nord puis les Antilles et 3 vers l'Amérique du Sud

¹²⁶ SHDL, 1P 199-706, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Le Saint-Priest, 1761-1762, n°67 ; SHDL, 2P 41-I 6, Le Duc de Duras, 1766, n°265.

puis les Antilles. L'outre-atlantique est au cœur des expériences des gens de mer de l'arrière-pays embarquant à Lorient avec 108 armements vers l'Océan Indien et le Pacifique, soit 49,5% des armements lorientais incluant des gens de mer de l'arrière-pays. L'avant-pays indien décline 75 armements en droiture principalement vers l'Inde (44) et les Mascareignes (27). Les routes océaniques en deux étapes concernent 10 armements sur 85 (7 Mascareignes / Madagascar, 10 Mascareignes / Inde). Quelques gens de mer côtoient les côtes du Bengale et de l'Indonésie (4 armements). Jean Godard de Saintes fait partie des rares Saintongeais d'arrière-pays à avoir navigué vers l'Indonésie. En 1766, il embarque sur le *Massiac* comme matelot à 15 livres. La route du navire depuis Lorient le conduit à Cadix, aux Mascareignes et en Inde, à Sumatra puis de nouveau en Inde. Il est remplacé en mars 1767 à Pondichéry et ne fait donc pas le retour vers Lorient¹²⁷. Destination la plus lointaine, la Chine est le point de navigation de 23 armements impliquant des gens de mer de l'arrière-pays embarqués à Lorient ou y transitant après un embarquement à La Rochelle ou Saint-Malo. L'expérience de 5 matelots saintongeais sur le *Prince de Conti* en 1745 en témoigne¹²⁸. L'équipage navigue sous le commandement de Charles Bréart de Boisanger. Le navire quitte Lorient pour la Chine, les Mascareignes, Fernando de Noronha et Grenade avant de faire naufrage au large de Belle-Île au retour. À son bord, 3 matelots de Bussac et 2 du Meung, 2 localités fluviales de l'aval de Saintes. Tous matelots à 12 livres, ils périssent à différentes étapes du voyage : le plus âgé, Jean Boutin, 25 ans, meurt avant d'arriver sur les côtes chinoises, Pierre Charrier et Alexandre Mesneau, 19 et 22 ans, succombent à Fernando de Noronha tandis que Pierre Rousseau et André Guérin, 19 et 22 ans, périssent dans le naufrage de Belle-Île. Par ailleurs, 38 armements lient les avant-pays atlantique et indien sur des navigations longues, principalement de l'Atlantique (Brésil) vers l'océan Indien (Inde et / ou Mascareignes) avec 16 armements et entre les côtes d'Afrique occidentale et l'océan Indien (10 armements). Les navigations interocéaniques ponctuées par 3 étapes (7 armements) font d'abord escale depuis Lorient sur la Côte d'Afrique pour se destiner ensuite soit vers les Antilles puis l'océan indien (2 armements), soit vers l'océan indien puis les Antilles (2 armements) et l'Amérique du Sud (2 armements). Une navigation de ce type lie l'Amérique du Sud, l'escale dans l'océan indien et la route vers le Levant.

¹²⁷ SHDL, 2P 41-II 5, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Le Massiac, 1766-1768, n°247.

¹²⁸ SHDL, 1P 185-443, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Le Prince de Conti, 1745-1746, n°82, 83, 84, 85 et 86.

Nombre de gens de mer et officiers non marinières	Armements à Lorient	Gens de mer et officiers non marinières des quartiers d'arrière-pays
Aucun amatelotage	1	141
Amatelotage strict	2	68
	3	42
	4	36
	5	50
	6	18
	7	14
	8	16
Amatelotage large	10	20
	22	22

Tableau 82: l'amatelotage des gens de mer et officiers non marinières d'arrière-pays à bord des bâtiments expédiés de Lorient (1719-1790).

Les navigations au cabotage et surtout au long cours depuis Lorient demeurent majoritairement des expériences professionnelles solitaires pour les gens de mer de l'arrière-pays au cœur d'équipages formés principalement de Bretons. Sur les 218 armements, 141 incluent la mention sur le rôle d'équipage d'un seul travailleur d'arrière-pays, soit près de deux tiers des armements. Les cas d'amatelotage strict avec deux ou trois travailleurs sur mer issus de la même localité ou du même quartier sont les plus fréquents : ils concernent 22,01% des armements et 25,76% des travailleurs sur mer. Les regroupements de 6 à 8 travailleurs sur mer par armement touchent 1 matelots ou officiers non marinières sur 10. Trois exceptions d'amatelotage large incluant 10 à 22 matelots et officiers marinier et non marinières du même quartier forment des exceptions au cœur de la guerre de Succession d'Autriche et laissent clairement supposer le rôle des levées des commissaires aux Classes. En 1745, l'*Aimable* quitte Lorient pour la Chine avec le *Philibert* et le *Prince de Conti*. L'équipage est placé sous la direction de Jean Jolif du Colombier. Il compte 8 matelots à 12 livres et 2 matelots à 18 livres de l'arrière-pays de Saintonge âgés de 18 à 27 ans : 7 sont de Charente, 1 de L'Houmée, 1 de Taillebourg et 1 de Saintes, Pierre Cusson, qui déserte avant le départ. La navigation prévoit après la Chine une route vers les Mascareignes où Jacques Potiron de L'Houmée, tombé malade, est débarqué. Le bâtiment met le cap sur l'île de Fernando de Noronha avant le retour à Lorient. L'équipage affronte alors en juillet 1746 les Anglais sur l'île située au large du Brésil. La victoire est assurée par la prise du *Duc de Bedford*¹²⁹. En 1748, l'*Apollon* quitte la rade de Lorient pour l'Île de France dans l'Océan Indien. Le vaisseau de la Marine Royale fait alors

¹²⁹ SHDL, 2P 31-II 11, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, L'Aimable, 1745-1746, n° 107 à 116.

partie de l'escadre de l'Océan Indien et rentre en 1750 à l'arsenal de Brest. La mention « fait partie de la levée du 26 octobre 1747 »¹³⁰ apostillée sur le rôle d'équipage pour Denis Chotard de Saintes explique l'importance de l'amatelotage des Saintongeais de l'arrière-pays sur le bâtiment. Ils viennent principalement de la cité de Saintes (14 sur 22), très ponctuellement des petits ports d'amont comme Vincent Brébiot, matelot à 12 livres de Cognac¹³¹. Ce large amatelotage compte 18 matelots, 1 officier aide-chirurgien et 2 officiers mariniers, l'un pilotin, l'autre second bosseman. Sur les 11 d'entre eux qui débarquent à l'Île de France et Pondichéry, 2 succombent et 8 parviennent à rembarquer sur un bâtiment, dont 3 sur le même navire, l'*Anson*, le Cognaçais Vincent Brébiot et 2 Saintais, Pierre Gaudin et Jacques Prou qui ont en commun d'avoir intégré l'armée du Mazulipatam en 1753-1754 avant de revenir en France¹³². Les cas d'amatelotage du quartier d'Angoulême dans la seconde moitié du XVIII^e siècle au départ de Lorient sont quasiment inexistantes. En 1746, sur le *Mars* expédié depuis Lorient pour l'Inde, 3 matelots d'Angoulême, dont un a la spécialité d'armurier, et 1 de Saintes, naviguent vers l'Île de France où ils sont désarmés par suite d'un naufrage sur les côtes de l'île. Leur solde de 20 à 28 livres induit la pratique de quelques long cours avant cette campagne¹³³. En 1759, à bord du *Lys*, un volontaire d'Eymouthiers côtoient deux Saintais, un officier non marinier capitaine d'armes et un matelot de Saintes avec un matelot de Saint-Même. Ils naviguent vers l'Inde et les Mascareignes avant que le bâtiment ne serve de vaisseau de côte avant d'être désarmé et condamné pour servir de ponton¹³⁴. Trois d'entr'eux rembarquent sur le *Condé* et la *Diligente*. François Prout, de Saintes, meurt sur l'Île de France. En 1749, le *Comte d'Argenson* est destiné pour les côtes du Sénégal et l'Inde. À son bord, ce sont 10 matelots de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois qui prennent la mer : ils viennent de Charente, Ports-d'Envaux, Chaniers, Angeac et Saint-Simon¹³⁵. Les amatelotages stricts concernent les deux frères et matelots Doussaint, venus de Charente et un matelot et un novice de Chaniers. Jean Joly et Pierre Métivier ne viennent pas de la même localité mais sont voisins de paroisses (Saint-Simon et Angeac). En conséquence, les cas d'amatelotage semblent étroitement associés aux sollicitations des bâtiments de l'arsenal lorientais durant les périodes de guerre maritime.

Embarquer à bord d'un navire lorientais confrontait également les gens de mer et officiers non mariniers de l'arrière-pays à la réalité du trafic négrier en droiture ou en triangle.

¹³⁰ SHDL, 1P 187a-492, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, L'Apollon, 1748-1750, n°103.

¹³¹ *Ibid.*, n°104.

¹³² *Ibid.*, n°109 et n°113.

¹³³ SHDL, 1P 186a-462, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Le Mars, 1770-1772, n°86 à 88.

¹³⁴ SHDL, 1P 197a-683, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Le Lys, 1759-1761, n°45, 59, 276 et 384.

¹³⁵ SHDL, 2P 41-I 5, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Le Comte d'Argenson, n°64 à 68, 106, 107, 312.

Lorient est le 6^e port à réaliser des navigations négrières XVIII^e siècle avec 149 expéditions de traite, après Nantes, La Rochelle, Le Havre, Saint-Malo. Sur l'ensemble des armements, 46 sur 218 (soit 20,6%) les expose à la réalité de la traite, principalement vers le Sénégal (32) et l'île de Gorée (27), secondairement vers Juda (6) et la côte d'Angole (8). À titre indicatif, pour les navires négriers lorientais destinés en droiture ou pour escale vers le Sénégal entre 1723 et 1756, ce sont 66 travailleurs de bord qui sont concernés, soit 15,45% de l'effectif (427). En 1719, le jeune mousse de Port-d'Envaux Jean Cadot est armé sur une frégate de La Rochelle qui transite par Lorient avant de gagner la Côte de Guinée, la Grenade et la Louisiane, à Biloxy, avec 294 esclaves à son bord, avant de faire la navigation retour vers Lorient. D'Angoulême, le matelot Gabriel Lachomme, à la paie de 12 livres, est inscrit sur le rôle du *Jupiter* en 1723 pour une navigation depuis Lorient qui fait étape à Juda et sur les côtes de Guinée, avant que le cap ne soit mis par le capitaine Monnier vers la Martinique et Saint-Domingue avec 411 esclaves¹³⁶. À l'arrivée aux Antilles, 79 ont péri : 332 sont vendus sur les marchés martiniquais et domingois. Le matelot pilotin du nord de l'Angoumois, Jean Simon Bellevue, venu depuis Verteuil, embarque en août 1741 sur l'*Apollon* comme matelot pilotin à 10 livres. Il fait toute la campagne jusqu'en septembre 1742. À 24 ans, il navigue sur un vaisseau vers le Sénégal et l'île de Gorée : 700 esclaves sont achetés et embarqués en janvier 1742. Le navire, destiné au Cap-Français arrive sur les côtes d'Amérique avec 645 Noirs¹³⁷. Ces expéditions de traite les conduisent aussi vers les Mascareignes. En 1749, Antoine de La Richaudie de Confolens, officier marinier maître canonier de 38 ans, est sur le *Dauphin* pour l'île de Gorée, l'île Maurice et Ascension avant le retour à Lorient. Le rôle d'équipage indique la présence à bord de 52 Noirs pour l'île Maurice¹³⁸.

La série des rôles d'équipage du port de Lorient entre 1719 et 1790 éclaire la réalité des expériences océaniques des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dès la première moitié du XVIII^e siècle, une période pour laquelle l'historien ne dispose d'aucun rôle d'équipage pour les ports de Rochefort et de La Rochelle. Leur exploitation met en évidence des connexions portuaires avec ces deux ports aunisiens qui projettent sur mer des travailleurs de bord qui viennent de secteurs soumis aux Classes ou non. Surtout, ces rôles attestent de la diversité des armements qui les concernent (guerre, commerce en droiture, traite...) et d'une étendue géographique qui les fait côtoyer certes les côtes atlantiques mais également celles de l'océan indien et du Pacifique.

¹³⁶ SHDL, 2P 21-II 14, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Le Jupiter, 1723-1725, n°162.

¹³⁷ SHDL, 2P 29-II 15, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, L'Apollon, 1741-1742, n°29.

¹³⁸ SHDL, 2P 33-II 5, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Le Dauphin, 1749-1750, n°23.

2. Sous les voiles des Classes. Rochefort : porte des expériences océaniques de guerre et du ravitaillement colonial (1753-1790).

Avant 1753, rares sont les armements rochefortais documentés par un rôle d'équipage. Le recours aux rôles de la Compagnie des Indes donne corps ponctuellement à cette réalité avec 9 armements rochefortais qui transitent par Lorient de 1723 à 1725 et pour 1752. Ils comprennent au total 28 gens de mer d'arrière-pays. Impossible donc de dessiner un portrait clair de la projection professionnelle océanique depuis Rochefort pour la première moitié du XVIII^e siècle. Les matricules de 1727 et 1738 témoignent de la grande rareté des embarquements depuis l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Ceux qui s'embarquaient sur les quais de Rochefort se destinaient le plus souvent, hors temps de guerre, à la navigation de ravitaillement vers la Nouvelle-France : d'après Sébastien Martin, entre 1723 et 1763, ce sont 155 navires qui connectent l'arsenal à l'Amérique du Nord française comme la *Dryade* qui quitte l'arsenal en 1723¹³⁹.

Entre 1753 et 1790, les rôles d'équipage conservés pour l'arsenal de Rochefort identifient les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans 96 armements, soit moins de 8% de ceux les impliquant dans le quatuor portuaire. En effectif, ces armements représentent 1 054 travailleurs maritimes, gens de mer, officiers, officiers mariniers ou non (ces derniers le plus souvent inclus dans les surnuméraires) ou domestiques de bord, soit 34,93% des travailleurs de bord recensés. Par comparaison avec Lorient, les armements rochefortais présentent donc une plus forte concentration des gens de mer en lien avec les levées liées à la rotation des Classes jusqu'en 1784 d'une part et avec la destination militaire des armements de l'arsenal d'autre. La période de la guerre de Sept-Ans et de l'intervalle de paix qui précède celle d'Indépendance Américaine donne une tendance à ce sujet. Tout d'abord, entre 1755 et 1763, 34 armements impliquent 373 travailleurs maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Cette mobilisation par les Classes contraste avec la guerre d'Indépendance Américaine où le nombre d'armements les impliquant est divisé par plus de 2 (15) tout comme leur effectif (165). Entre 1764 et 1775, l'intervalle de paix induit 33 armements et 344 travailleurs maritimes d'arrière-pays. Le ratio du nombre de gens de mer par armement indique 12,7 pour 1755-1764, 9,5 pour 1765-1774, 10,3 pour 1775-1784 et 13,75 pour 1785-1790. Une véritable régularité de la mobilisation des gens de mer d'arrière-pays pour l'arsenal

¹³⁹ MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p. 65.

de Rochefort s'est donc installée dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. La guerre de Sept-Ans marque le temps de mobilisation le plus fort des gens de mer des quartiers d'arrière-pays.

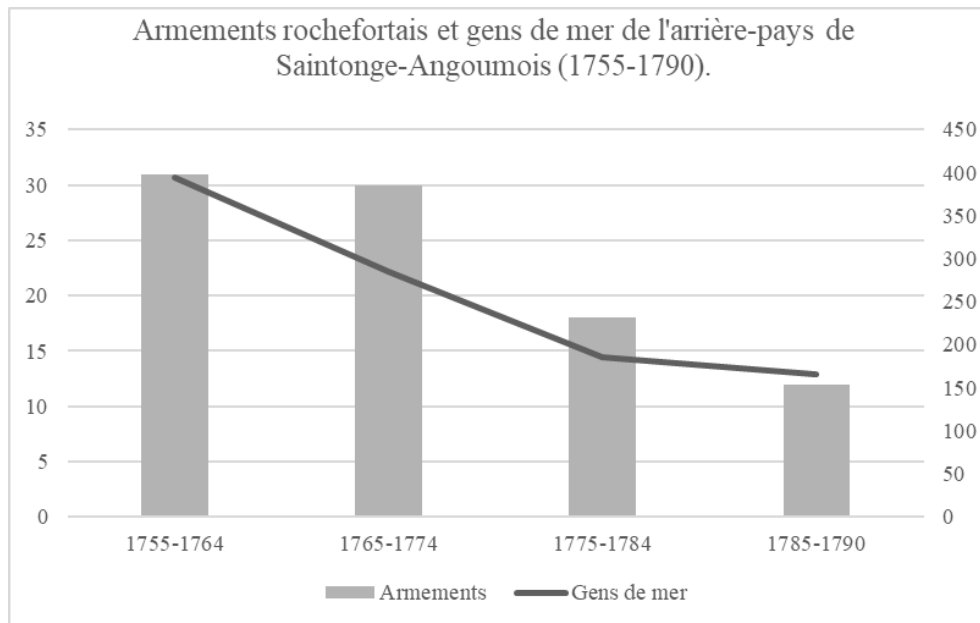


Figure 83: armements de bâtiments et travailleurs maritimes d'arrière-pays à Rochefort (1755-1790).

La plus forte mobilisation de ces travailleurs maritimes durant la guerre de Sept-Ans appelle une hypothèse. Les guerres de Succession d'Autriche et de Sept-Ans ont marqué l'extension maximale de l'aire de recrutement et de mobilisation des quartiers d'arrière-pays pour les armements des arsenaux royaux afin de faire face à la diversité des théâtres maritimes d'affrontement. Les besoins en main-d'œuvre ont alors confronté les zones d'arrière-pays à une forte sollicitation dans le contexte d'une disette des gens de mer que rappellent les dépêches et les mémoires des Classes produits durant le conflit. Deux dépêches des Classes confirment cette forte sollicitation quoique qu'elle ne soit pas toujours synonyme d'une ressource humaine navigante de qualité satisfaisante, a fortiori en temps de guerre. Le bureau des Classes expédie à De Ruis le 22 mars 1758 la dépêche suivante :

« J'ai vu, Monsieur, que l'article de votre lettre du 4 de ce mois par lequel vous me marquez qu'il vous faudrait encore à Rochefort 400 matelots pour suppléer au déchet qu'il peut y avoir sur les riverains. Je conçois bien que les levées que l'on vous fait passer actuellement peuvent n'être pas aussi bien composées qu'il serait de désirer qu'elles le fussent ; mais vous sentez aussi que la disette où nous sommes sur cette partie ne permet pas de faire parmi les gens de mer autant de choix que dans un temps plus favorable puisque l'on vous fait passer des départements de ce quartier tout ce qu'il s'y trouve en état de servir ainsi qu'il faut tâcher de tirer des sujets que l'on a le meilleur

parti qu'il sera possible et mettre tout en œuvre pour les encourager et exciter chez eux une bonne volonté propre à rendre leurs services plus utiles. »¹⁴⁰

Trois ans plus tard, De Ruis reçoit une dépêche du 12 mai 1761 avec cette précision sur la constitution des équipages :

« La rareté des gens de mer ayant obligé [...] de comprendre dans la levée ordonnée pour votre port presque tous ceux qui se trouveront dans les quartiers des classes de votre intendance, il pourrait peut-être se trouver parmi eux quelques jeunes gens forts et robustes qui n'ont navigué que sur les rivières et qui malgré cela peuvent se voir très utilement surtout dans les circonstances présentes et pour l'objet dont il est question comme les commandants des vaisseaux et même leurs officiers pourraient faire des difficultés de les recevoir, vous leur ferez sentir sans complaisance pour qui que ce soit, qu'il n'est pas possible de faire autrement et vous recommanderez au commissaire du bureau des armements de les répartir également sur chaque vaisseau. Si au défaut de matelots vous êtes obligé pour compléter les équipages d'avoir recours aux officiers et matelots dont vous avez peut-être un grand nombre d'excédent à celui nécessaire, vous ferez employé ceux à la plus basse paie afin d'éviter autant qu'il sera possible une augmentation de dépense. »¹⁴¹

Avec plus de 30 travailleurs maritimes d'arrière-pays par bâtiment, les présences les plus denses à bord des bâtiments armés à Rochefort en temps de guerre s'observent entre 1755 et 1762. En 1755, sur le *Prudent* expédié depuis l'arsenal, 34 gens de mer de l'arrière-pays ont embarqué : 2 mousses, 1 officier marinier, 31 matelots¹⁴². Ils représentent 5,23% de l'équipage. En 1760, l'*Intrépide*, expédié en mer, compte à son bord 36 matelots, 8 officiers mariniers et 3 mousses¹⁴³. Parmi les matelots, 17 viennent de l'amont de Saintes, entre Cognac et Angoulême. En 1761, sur le *Souverain*, ils sont 44 inscrits sur le rôle d'équipage, dont 21 viennent de Cognac à Saint-Simon et Angeac. Les travailleurs maritimes d'arrière-pays représentent alors 6.76% de l'équipage du bâtiment commandé par le vicomte d'Urtubie lors de la revue à bord le 13 juin 1761¹⁴⁴. Sur le vaisseau l'*Hébé*, expédié la même année, ils représentent 4,6% de l'équipage¹⁴⁵. Durant la guerre d'Indépendance Américaine, les gens de mer de l'arrière-pays sont moins présents en effectif sur les bâtiments armés. Mais en

¹⁴⁰ AN, Marine, C4 79, Classes, Dépêches, à de Ruis-Embuto, à Rochefort, 22 mars 1758, p. 163.

¹⁴¹ AN, Marine, C4 82, Classes, Dépêches, à de Ruis-Embuto, à Rochefort, 12 mai 1761, p. 309.

¹⁴² AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Le Prudent, 1755.

¹⁴³ AN, Marine, C6 1056, Rôles d'équipage, L'Intrépide, 1760.

¹⁴⁴ AN, Marine, C6 1058, Rôles d'équipage, Le Souverain, 1761.

¹⁴⁵ AN, Marine, C6 1056, Rôles d'équipage, L'Hébé, 1760.

proportion, ils sont plus perceptibles sur des équipages moins denses. Sur la *Terpsichore* expédiées en 1778, ils représentent 19 matelots et officiers sur 220 membres d'équipage, soit 8,63% de l'équipage (7,16% avec les surnuméraires), mais la plupart viennent de Saintonge intérieure¹⁴⁶. Ceux d'Angoumois ne sont que 6. Le rôle d'équipage de l'*Hermione* expédiée en 1779 interroge : à son bord se trouvent également 19 hommes d'équipage, exclusivement du quartier de Saintes. Seuls 3 viennent d'Angoulême¹⁴⁷. S'ils représentent une proportion d'équipage équivalente à celle de la *Terpsichore*, les annotations du rôle par le commissaire aux Classes lors de la revue à bord le 14 mai 1779 manifestent l'éviction de 4 matelots d'Angoumois dès le lendemain de l'ouverture du journalier d'armement. Le 2 mai 1779 en effet, François Renaud, Etienne Pajot, Georges et Philippe Bahud sont exclus de l'équipage et le rôle porte à l'emplacement de leurs noms ces mentions : « M. De La Touche n'en a pas voulu » ou « M. de La Touche n'en veut pas ». Le capitaine refuse d'admettre ces 4 matelots, mais à quel titre ? On sait fort peu de choses de cet amatelotage d'arrière-pays refusé à bord qui rappelle les dépêches de 1758 et 1761 adressées à De Ruis. Y-a-t-il un discrédit sur les gens de mer du fleuve durant la guerre d'Indépendance Américaine pour des raisons de compétences qui justifieraient de privilégier des matelots du secteur fluvio-maritime ? L'apostille portée sur les mentions de ces 4 matelots sur le rôle est en contradiction avec l'article 858 de l'Ordonnance de mars 1765 sur la Marine de Louis XV qui incombe aux capitaines de vaisseau de « recevoir les officiers mariniens et les matelots qui leur auront été distribués à peine d'interdiction »¹⁴⁸. Parmi les dépêches adressées par le bureau des Classes à l'intendance de la Marine de Rochefort en 1779, plusieurs évoquent la compétence des gens de mer embarqués levés dans le département de la rivière de Charente. Une dépêche à de Marchais de janvier évoque les plaintes, portées par le chef d'escadre de La Touche, des commandants des vaisseaux le *Scipion*, l'*Hercule* et le *Pluton* sur les novices embarqués. De La Touche affirme :

« avoir vu ces gens et qu'il n'est pas possible d'en tirer parti pour le service des vaisseaux ; que ce sont des gens sans aveu, sans courage et rongés de vermine, qu'ils sont non seulement inutiles, mais qu'ils sont contagieux et capables de dégouter des sujets de ressources qui voudraient prendre parti. »¹⁴⁹.

Ces novices ont dû être débarqués par le péril qu'ils pouvaient représenter à bord, surtout dans un temps de guerre qui suppose la synergie du corps que constitue l'équipage. Le bureau

¹⁴⁶ SHDR, 3 E1 13-11, Rôles d'équipage, La *Terpsichore*, 1778.

¹⁴⁷ AN, Marine, C6 1066, Rôles d'équipage, L'*Hermione*, 1779.

¹⁴⁸ Art. 858, Titre LXXIV, Livre X, *Ordonnance du roi concernant la Marine du 25 mars 1765*, Paris, Imprimerie royale, 1765, p. 215.

¹⁴⁹ AN, Marine, C4 149, Classes, Dépêches, à de Marchais, 12 janvier 1779, p. 30.

des Classes, tenant compte du rapport du chef d'escadre de La Touche, et rappelant « que les commandants des bâtiments se rendent trop difficiles pour le choix des sujets destinés à embarquer »¹⁵⁰, ordonne que ne soient plus embarqués des gens de mer sujets à plaintes. Une dépêche transmise le même jour au chef d'escadre annonce qu'ordre a été donné à De Marchais « d'écrire aux commissaires des classes qui les ont envoyés de n'en plus engager de pareil »¹⁵¹. Le chef du bureau des Classes ajoute « écrire dans les autres départements et quartiers qui fournissent au port de Rochefort d'éviter les inconvénients qui peuvent résulter du peu d'attention sur [l'] objet [des novices] »¹⁵². Les matelots Renaud, Pajot et Bahud relèvent-ils de cet « inconvénients » ? La confrontation des apostilles des rôles d'équipage avec les dépêches des Classes décrit la tension palpable dans la constitution des équipages entre expérience et inexpérience, entre les levées opérées par l'administration des Classes et l'expertise de bord de capitaines à l'expérience militaire maritime.

Nombre de gens de mer par armement	Nombre d'armements	Effectif	Années d'armement
1	7	7	1755 , 1765, 1767
2	6	12	1753, 1755 , 1776 , 1783 , 1790
3 à 5	18	74	1753, 1755 , 1761 , 1764, 1766, 1768, 1769, 1770, 1781
6 à 10	30	225	1753, 1755 , 1760 , 1766, 1767, 1769, 1772, 1778 , 1779 , 1782 , 1785, 1788
11 à 15	13	164	1755 , 1760 , 1765, 1766, 1772, 1777 , 1784, 1786
16 à 20	10	175	1755 , 1756 , 1766, 1778 , 1779 , 1786, 1787
21 à 25	3	64	1766, 1780 , 1784
26 à 30	2	54	1769, 1790
31 à 35	2	69	1755 , 1790
36 à 40	2	72	1760 , 1765
41 à 45	2	85	1761 , 1762
> 45	1	47	1760

Tableau 83: amatelotage des travailleurs maritimes d'arrière-pays et armements à Rochefort (1755-1790).

Les guerres justifient la forte mobilisation : les levées structurent de larges amatelotages de quartier liés à l'administration des Classes. Entre 1755 et 1763, 9 des 15 armements rassemblent plus de 10 matelots issus des quartiers d'arrière-pays. Les cas d'amatelotage d'Angoumoisins contrastent avec la faiblesse des embarquements entre 1727 et 1738, incitant à penser que la projection professionnelle sur mer en temps de guerre repose sur l'association des levés pour construire une solidarité professionnelle fondée sur la localité ou le voisinage d'origine. Ainsi, sur l'*Intrépide* expédié en 1760, les gens de mer levés peuvent partager

¹⁵⁰ *Ibid.*, à De La Touche, 12 janvier 1779, p. 43.

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² *Ibid.*

l'expérience maritime entre pairs de mêmes localités : ils sont 10 à venir de paroisses voisines limitrophes. De l'amont vers l'aval, 3 matelots d'Angeac-Charente âgés de 18 à 22 ans, 5 matelots de Saint-Simon, 1 matelot de Bassac de 21 ans, 1 de Saint-Amant-de-Graves, 1 matelot de Gondeville de 18 ans, 1 matelot Jarnacais de 25 ans et 1 matelot de Bourg-Charente de 25 ans. De Cognac, ils sont trois. Dans le secteur fluvio-maritime, les amatelotages au niveau de la localité sont plus fréquents : sur ce même bâtiment, 3 matelots de Courcoury, 2 matelots de Crazannes, 3 de Bors, 3 de Port-d'Envaux¹⁵³. Sur le *Souverain* expédié en 1761, ils sont 7 de Saint-Simon, 2 de Vibrac, 1 de Bassac, 1 de Saint-Amant-de-Graves et 1 d'Angeac¹⁵⁴. Ces 2 armements mettent en évidence des départs liés aux armements et signalent pour certains villages la production d'une absence qui touche la communauté et parfois même des cellules familiales. Ils ont ainsi retiré 12 matelots au village de Saint-Simon, parfois de la même famille. Pierre Blanchard, 23 ans, part sur l'*Intrépide* en 1760¹⁵⁵, Jean Blanchard l'année suivante sur le *Souverain*¹⁵⁶. De même pour les Couprie. Jean part sur le premier, un autre Jean l'année suivante sur le second. Ce type d'amatelotage semble en revanche plus rare durant la guerre d'Indépendance Américaine. La réduction à l'hypothèse se justifie par des mentions géographiques des rôles qui se résument désormais au quartier d'origine (Saintes ou Angoulême) sans la précision de la localité d'immatriculation qu'indiquaient les rôles de la guerre de Sept-Ans. Sur la frégate la *Diligente* expédiée en 1780 sous le commandement du lieutenant de vaisseau Mortemart, 3 officiers mariniers aide-canonnières et 1 matelot à 18 livres viennent du quartier d'Angoulême¹⁵⁷. La contribution du quartier de Saintes pour ces fonctions revient à 2 officiers mariniers, un aide-canonnière et un quartier maître, et 5 matelots¹⁵⁸. Le quartier envoie par ailleurs 6 mouses. Difficile de percevoir des cas d'amatelotage en l'absence des noms de localités. L'amatelotage perçu dans les rôles d'équipage de l'arsenal de Rochefort constitue un marqueur d'une professionnalisation maritime médiatisée par les Classes de la Marine en temps de guerre.

¹⁵³ AN, Marine, C6 1056, Rôles d'équipage, Rochefort, L'*Intrépide*, 1760.

¹⁵⁴ AN, Marine, C6 1058, Rôles d'équipage, Rochefort, Le *Souverain*, 1760.

¹⁵⁵ AN, Marine, C6 1056, Rôles d'équipage, Rochefort, L'*Intrépide*, 1760.

¹⁵⁶ AN, Marine, C6 1058, Rôles d'équipage, Rochefort, Le *Souverain*, 1760.

¹⁵⁷ AN, Marine, C6 1069, Rôles d'équipage, Rochefort, La *Diligente*, 1780.

¹⁵⁸ Ibid.

Année	Bâtiment (type)	Travailleurs de bord	Part équipage
1766	La Coulisse (flûte)	12	9,60%
1766	La Bricole (flûte)	8	5,60%
1766	La Corisante (flûte)	9	10,25%
1766	La Barbue (flûte)	10	11,30%
1766	Le Danube (flûte)	9	7,50%
1766	Le David (flûte)	11	20,30%
1766	La Fortune (flûte)	25	21,60%
1766	La Garonne (flûte)	8	-
1766	La Nourrice (flûte)	8	8,60%
1766	Le Parham (flûte)	4	4,90%
Source : Base Armements et Gens de Mer, Rochefort, Année 1766.			

Tableau 84: les travailleurs maritimes d'arrière-pays à bord des flûtes expédiées de Rochefort (1766).

En temps de paix, les levées de l'arsenal de Rochefort conduisent les gens de mer d'arrière-pays sur des bâtiments destinés au ravitaillement colonial. Après la guerre de Sept-Ans, jusqu'en 1792, le ravitaillement colonial induit l'expédition de 259 navires au départ de Rochefort, principalement vers l'aire caraïbe, ponctuellement vers les côtes d'Afrique, les Indes et les Mascareignes, plus rarement vers la Louisiane ou Saint-Pierre-et-Miquelon¹⁵⁹. Quelle est la place des gens de mer d'arrière-pays sur ces bâtiments ? Les Saintongeais et les Angoumoisins d'arrière-pays prennent place à bord d'équipages où ils sont plus représentés que dans les armements de bâtiments destinés à la bataille maritime. En 1764, sur le rôle du vaisseau l'*Orient* commandé par Cherizay, les gens de mer du département de la rivière de Charente inscrits sur le rôle représentent 19,5% de l'équipage (78 sur 400) aux côtés des Saintongeais des quartiers de Marennes, Oléron et Royan (13,5% de l'équipage), des Aunisiers de Ré et La Rochelle (8,5%), des Poitevins (5,5%), des Bretons (3,5%) et surtout des gens de mer de Garonne du quartier de Blaye à celui de Toulouse (26,5%). Ils sont 16 du quartier d'Angoulême et 25 du quartier de Saintes. Sur les 41 travailleurs maritimes, ils sont 22 à venir en duo de 11 localités d'arrière-pays à l'image de Pierre et Jean Quéret, 21 et 29 ans, de Plassais, ou de Jean Moineau et François Mellier d'Angeac, et 36 avoir été levés pour l'armement entre février et juillet 1764¹⁶⁰. La prise en compte de 10 rôles d'armement de flûtes expédiées depuis Rochefort en 1766 pour des campagnes de 6 mois à 1 an, nuance ce cas avec des gens de mer qui représentent en moyenne 11% des équipages.

¹⁵⁹ MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 70.

¹⁶⁰ AN, Marine, C6 1060, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Orient, 1764.

À la différence du port de Lorient, l'analyse des fonctions de bord occupées par les travailleurs maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sur les armements rochefortais entre 1753 et 1790 illustre une forte spécialisation sur la manœuvre. Avec ou sans spécialité, les matelots représentent les deux tiers des travailleurs maritimes inscrits sur les rôles (66,31%). Les officiers d'arrière-pays ne représentent qu'1% de l'effectif contre 11% à bord des bâtiments expédiés depuis Lorient. De même, les officiers non mariniers d'arrière-pays sont 3 fois plus présents dans les armements lorientais qu'à bord des bâtiments rochefortais (3,34%). La part des officiers marinières demeure en revanche similaire. Du côté des apprentis maritimes, si la part des novices d'arrière-pays est quasiment insignifiante, celle des mousses est plus importante qu'à bord des bâtiments lorientais (13,45% contre 3,28%) : Rochefort est donc le canal principal de l'apprentissage par la filière longue des futurs gens de mer d'arrière-pays. Cette répartition confirme donc la spécialisation sur la manœuvre des matelots d'arrière-pays, ce que valide l'analyse des paies des matelots sans spécialité renseignée dans les rôles et confrontés au *Règlement sur les paies et les avancements des gens de mer du 1^{er} janvier 1786*¹⁶¹. En effet, sur 661 matelots inscrits sans spécialité, 324 portent la mention de la base de paie servant au calcul du solde de campagne. Près des trois quarts sont à la basse paie (jusqu'à 16 livres), moins d'un quart à la moyenne paie (entre 17 et moins de 21 livres) et près d'1 sur 20 à la haute paie (21 livres et plus). L'augmentation de paie est le fruit du temps de navigation et de l'appréciation du matelot signalé à l'issue de la campagne par un billet. Le passage à la moyenne paie suppose 12 mois de service à la fin du XVIII^e siècle et à la haute paie deux ans de service¹⁶². À l'issue de 12 ou 24 mois de navigation, les augmentations à la moyenne et à la haute paie ne sont accordées que si les matelots sont « jugés les avoirs méritées »¹⁶³.

Catégorie	Montant	Durée de pratique professionnelle (règlement 1786)	Effectif	%
Basse paie	≤ 16 livres	jusqu'à 1 an de navigation	235	72,53%
Moyenne paie	> 16 - < 21 livres	après 1 an de navigation	72	22,22%
Haute paie	≥ 21 livres	après 2 ans de navigation	17	5,25%
TOTAL - Paie renseignée			324 / 661	soit 49,02%
TOTAL - Paie non renseignée			337 / 661	soit 50,98%
Source : Base Armements et Gens de Mer, Rochefort, Année 1766.				

Tableau 85: la paie de 324 matelots d'après les rôles d'équipage du port de Rochefort (1753-1790).

¹⁶¹ Art. 3, 4, 5, Règlements sur les payes et les avancements des gens de mer, du 1^{er} janvier 1786, *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Toulon, Mallard, 1787, p. 335-354.

¹⁶² *Ibid.*, art. 4, p. 336.

¹⁶³ *Ibid.*, art. 5.

Statut à bord	Effectif	%
Officier	11	1,05%
Officier marinier	91	8,68%
Officier non marinier	35	3,34%
Matelot sans spécialité	665	63,45%
Matelot avec spécialité	30	2,86%
Novice	2	0,19%
Mousse	141	13,45%
Volontaire	17	1,62%
Domestique	52	4,96%
Non renseigné	4	0,38%
Total	1048	100,00%
Source : Base Armements et Gens de Mer, Rochefort, 1753-1790.		

Tableau 86: fonctions à bord des travailleurs maritimes d'arrière-pays embarquant à Rochefort (1753-1790).

La plupart des gens de mer d'arrière-pays embarquant sur les bâtiments de l'arsenal aurait donc moins d'un an de navigation au long cours, ce qui conforte l'hypothèse évoquée plus haut de l'expérience professionnelle maritime plus que de la recherche de la constitution généralisée d'une carrière qui touche une petite minorité, qui n'a pas été fauchée par le péril de mer. En effet, parmi les 1 048 travailleurs de bord, 549 ne sont associés qu'à un armement, soit près de la moitié (52,39%). Il faut également garder à l'esprit des pertes en mer qui peuvent justifier la faible réapparition des gens de mer sur les rôles des bâtiments rochefortais. En 1755, Pierre Béliard, de Cognac, est matelot sur le *Chariot Royal*¹⁶⁴. La même année, Pierre Delage de Jarnac, embarque sur la *Diane*¹⁶⁵. En 1760, Charles Baudry de Saintes est inscrit matelot sur le rôle de l'*Hébé*¹⁶⁶. En 1765, Jean Boumar, de Graves, se retrouve sur l'*Utile* comme Pierre Boulin de Chaniers¹⁶⁷ et participe à une campagne contre les Salétins en Méditerranée. En 1769, Louis Arsonneau de Bourg-Charente est à bord de l'*Amphion* comme Jean Matrat de Saint-Simeux¹⁶⁸. En 1777, Pierre Drahonnet de Saint-Jean-d'Angély est matelot sur la *Pourvoyeuse*¹⁶⁹. Avec une inscription sur les rôles, ces matelots ont en commun de partager soit l'expérience unique de la navigation au long cours, soit le péril de mer.

Moins d'un travailleur maritime sur 10 est associé à 2 armements entre 1753 et 1790. Dans la plupart des cas, il s'agit d'armements resserrés dans le temps mais ceux-ci peuvent être plus espacés. Louis Etienne Dutard de Pisany, près de Saintes, est sur la *Diane* et le *Prudent* en

¹⁶⁴ AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, Le Chariot Royal, 1755.

¹⁶⁵ AN, Marine, C6 1053, La Diane, 1755.

¹⁶⁶ AN, Marine, C6 1056, L'Hébé, 1760.

¹⁶⁷ SHDR, 3 E1 4-2, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Utile, 1765.

¹⁶⁸ AN, Marine, C6 1064, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Amphion, 1769.

¹⁶⁹ AN, Marine, C6 1066, Rôles d'équipage, Rochefort, La Pourvoyeuse, 1777.

1755¹⁷⁰. Jean Loiret de Taillebourg, embarque ainsi en 1769 sur l'*Amphion* et l'*Hippopotame* comme matelot à 16 livres¹⁷¹. Charles Guindet de Vénérand est matelot à 14 livres à bord de la Normande en 1767 et matelot canonnier à 15 livres sur la *Terpsichore* en 1772¹⁷². Louis Bertin de Saint-Georges-des-Côteaux est mentionné sur les rôles de l'*Intrépide* et de la *Fortune* en 1760 et 1766 comme matelot à 14 livres. Sa campagne sur la Fortune a duré près de 16 mois¹⁷³. Jean Doignon du quartier d'Angoulême embarque à la paie de 12 livres sur la *Terpsichore* en 1778 et sur l'*Aglaé* en 1790 comme matelot canonnier à 18 livres. Très peu de gens de mer sont associés à 3 armements. Ils sont au total 3. Pierre Chambert de Charente réalise 3 campagnes en 1769, 1722, 1775, respectivement sur l'*Hippopotame* (d'une durée de 9 mois), la *Tourterelle* et la *Terpsichore* comme matelot de 12 à 15 livres¹⁷⁴. Pierre Meslier de Saint-Simon embarque sur le *Prudent*, l'*Intrépide* et la *Terpsichore* en 1755, 1760 et 1775. Sur son dernier armement, il accédait à la moyenne paie de 18 livres. Le mousse Jean Ribot constitue la troisième exception. Originaire du village de Moussac près de Barbezieux, il est successivement mousse à la paie de 7,5 livres sur la *Lively*, la *Diligente* et le *Gave* en 1779, 1780 et 1785. Avec 4 armements, Jacques Ortigé de Charente évolue de matelot à 15 livres à matelot gabier à 20 livres en moins de 3 ans : la *Barbue* et le *David* en 1766, la *Nourrice* et l'*Hippopotame* en 1769. Il cumule alors près de 17 mois de navigation au total.

L'absence de matricules avant 1784 rend bien difficile la lecture des carrières dans leur intégralité. Aussi est-il possible de n'en reconstituer que des portions à partir de la confrontation des rôles d'équipage, si incomplète que soit la disponibilité de ceux-ci entre 1753 et 1790. Le matelot Pierre Richard de Port-d'Envaux présente ainsi un extrait de carrière avec 5 embarquements documentés entre 1755 et 1766. L'identification du même marin repose sur la mention identique du folio et du numéro du marin sur les rôles : 123.77. En 1755, il est sur l'*Hermione* à l'âge d'environ 23 ans comme matelot à moins de 15 livres¹⁷⁵. En 1760 et 1761, il embarque à deux reprises sur le *Souverain*, une situation certainement favorisée par le capitaine au premier désarmement du bâtiment¹⁷⁶. Il est alors désigné désormais comme matelot

¹⁷⁰ AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, Le Prudent, 1755 ; *Ibid.*, La Diane, 1755.

¹⁷¹ AN, Marine, C6 1064, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Amphion, 1769 ; AN, Marine, C6 1065, L'Hippopotame, 1769.

¹⁷² AN, Marine, C6 1063, Rôles d'équipage, Rochefort, La Normande, 1767 ; SHDR, 3 E1 8-6, Rôles d'équipage, Rochefort, La Terpsichore, 1772.

¹⁷³ AN, Marine, C6 1056, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Intrépide, 1760 ; AN, Marine C6 1061, La Fortune, 1766.

¹⁷⁴ AN, Marine, C6 1065, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Hippopotame, 1769 ; SHDR, 3 E1 9-7, Rôles d'équipage, Rochefort, La Tourterelle, 1772 ; SHDR, 3 E1 10-8, La Terpsichore, 1775

¹⁷⁵ AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Hermione, 1755.

¹⁷⁶ AN, Marine, C6 1058, Rôles d'équipage, Rochefort, Le Souverain, 1760 et 1761.

canonnier. En 1764, Pierre Richard est sur l'*Orient* en raison d'une levée réalisée en juillet¹⁷⁷. En 1766, il exerce à bord de l'*Hippopotame* comme matelot à 17 livres pendant 6,5 mois de campagne, gratifiés de 103 livres¹⁷⁸. Pierre Bigot de Saint-Vaize embarque quant à lui 4 fois entre ses 22 et ses 28 ans. Il est matelot à 14 livres sur la *Novice* et l'*Intrépide* en 1760, sur la Garonne et le *Choiseul* en 1766. Jean Roy, matelot de Saint-Simon en Angoumois, embarque 4 fois : le *Prudent* en 1755, le *Souverain* en 1760 et 1761, L'*Orient* en 1764¹⁷⁹. Jean Chauvin, du même village connaît 2 navigations au long cours sur un temps plus long, 10 ans : sur le *Chariot Royal* en 1755, sur l'*Utile* en 1765. Il reste à la basse paie de 13 livres¹⁸⁰. Un de ses compères, folio 367, numéro 20 de la matricule, Jean Couprie, matelot de Saint-Simon, réalise 3 embarquements en 1760 et 1761, le premier sur l'*Intrépide*, les deux suivants sur le *Souverain*¹⁸¹. Du voisinage, Louis Boutin, de Bassac, est matelot à bord de l'*Outarde* et du *Rhinocéros* en 1755, et sur le *Souverain* en 1760 et 1761. Il a alors 35 ans. Sa paie n'est pas renseignée sur les rôles¹⁸². Thomas Barreau, originaire de Saint-Porchaire dans le quartier de Saintes, réalise 4 embarquements dont 3 à bord du même navire. En 1766, il est matelot à 12 livres sur la *Bricole* pendant près de 7 mois. Sa campagne est marquée par une hospitalisation. En 1775, 1777 et 1778, il est successivement matelot, matelot canonnier et officier marinier aide-canonnier sur la *Terpsichore* en pleine guerre d'Indépendance Américaine¹⁸³. Il passe de 17 à 21 livres¹⁸⁴. Pierre Chambert de Charente a embarqué 3 fois entre 1769 et 1775. A l'issue d'une campagne de 9 mois à 12 livres sur l'*Hippopotame*, il est à la paie de 15 livres sur la *Tourterelle* et la *Terpsichore*¹⁸⁵.

En confrontant une recherche dans les registres paroissiaux avec les patronymes, la possibilité de décrire la projection professionnelle océanique à l'échelle d'une famille enrichirait une analyse qui repose uniquement sur les rôles d'équipage et les registres de levées. Néanmoins, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois présente de réelles carrières maritimes qui

¹⁷⁷ AN, Marine, C6 1060, Rôles d'équipage, Rochefort, L'*Orient*, 1764.

¹⁷⁸ AN, Marine, C6 1061, Rôles d'équipage, Rochefort, L'*Hippopotame*, 1766.

¹⁷⁹ AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, Le *Prudent*, 1755 ; AN, Marine, C6 1058, Le *Souverain*, 1760 et 1761 ; AN, Marine, C6 1060, L'*Orient*, 1764.

¹⁸⁰ AN, Marine, C6 1053, Rôle d'équipage, Rochefort, Le *Chariot Royal*, 1755 ; SHDR, 3 E 1 4, Rôle d'équipage, Rochefort, L'*Utile*, 1765.

¹⁸¹ AN, Marine, C6 1056, Rôles d'équipage, Rochefort, L'*Intrépide*, 1760 ; AN, Marine, C6 1058, Rôles d'équipage, Rochefort, Le *Souverain*, 1761 ; *Ibid* ;

¹⁸² AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, L'*Outarde*, 1755 ; *Ibid.*, Le *Rhinocéros*, 1753 ; AN, Marine, C6 1058, Rôles d'équipage, Rochefort, Le *Souverain*, 1761.

¹⁸³ AN, Marine, C6 1061, Rôles d'équipage, Rochefort, La *Bricolle*, 1766 ; SHDR, 3 E 1 8, Rôles d'équipage, Rochefort, La *Terpsichore*, 1775 ; SHDR, 3 E 1 11, La *Terpsichore*, 1777 ; SHDR, 3 E 1 11, La *Terpsichore*, 1778.

¹⁸⁴ AN, Marine, C6 1061, Rôles d'équipage, La *Bricolle*, 1766 ; SHDR, 3 E 1 10, Rôle d'équipage, La *Terpsichore*, 1775 ; SHDR 3 E 1 12, La *Terpsichore*, 1777 ; 3 E 1 11, La *Terpsichore*, 1778.

¹⁸⁵ AN, Marine, C6 1065, Rôle d'équipage, Rochefort, L'*Hippopotame*, 1769 ; SHDR, 3 E 1 10, Rôle d'équipage, La *Terpsichore* ; SHDR, 3 E 1 9, La *Tourterelle*, 1775.

traduisent la recherche, certes minoritaire, de la régularité de la pratique professionnelle du long cours même si les promotions statutaires demeurent modestes dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Quels sont les contours de l'expérience professionnelle océanique pour un travailleur maritime d'arrière-pays embarquant à Rochefort ? L'Ordonnance de 1689 rappelle combien le matelot ou l'officier marinier est lié par le classement à un devoir d'exclusivité envers la marine royale, ce qui suppose alors le contrôle continu de sa mobilité, de sa présence ou de son absence, et la garantie de ne le voir embarquer qu'à bord de bâtiments des ports de la Couronne. Le matelot se déplace avec un bulletin ou billet du commissaire aux Classes du quartier. S'il change de résidence, il se doit de déclarer ce changement. Pour embarquer au commerce, il doit être muni d'un billet l'autorisant également. L'expérience professionnelle océanique pour le service du roi se décompose alors en 3 temps : le temps de la levée et du voyage vers le port, celui de la campagne de l'armement au désarmement du bâtiment, et le temps du retour dans la localité d'arrière-pays. Le premier temps est peu documenté dans les sources : les rôles d'équipage mentionnent ainsi le montant de la conduite perçue ou à percevoir par les matelots pour défrayer un itinéraire réalisé depuis leur localité d'origine jusqu'à l'arsenal, ponctué par des étapes. Sur le rôle de l'Orient, expédié en 1764, les matelots François Meslier et Jean Moineau, doivent percevoir chacun une conduite de 3 livres pour être venu depuis Angeac. Après la campagne, ils perçoivent respectivement 2 livres 15 sous et 4 livres pour retourner chez eux¹⁸⁶. Aubin Seguin, de Saint-Vaize, ayant moins de chemin à parcourir, a dû percevoir 15 sous¹⁸⁷. L'Ordonnance de 1689 donne une idée du chemin conduisant vers l'arsenal. La publication des listes de classes de service précède la présence du commissaire aux Classes dans la paroisse pour remettre « l'argent qui leur doit servir d'engagement »¹⁸⁸. En cas d'absence, devant témoin, le montant de l'engagement est remis par le commissaire, à l'épouse si le matelot est marié et dans le cas contraire, à un proche parent¹⁸⁹. Les levés doivent ensuite se rendre dans les ports avant le départ des vaisseaux et il est impossible qu'il puisse être remplacé. Parvenu à l'arsenal muni d'un billet justifiant leur mobilité, les levés se présentent au bureau général des classes pour recevoir un bulletin d'affectation leur permettant d'embarquer sur un bâtiment en cours d'armement. L'entrée dans l'équipage peut constituer une perspective rassurante ou angoissante. Pour les officiers mariniers, l'Ordonnance de 1689 indique combien il est

¹⁸⁶ AN, Marine, C6 1060, L'Orient, 1764.

¹⁸⁷ *Ibid.*

¹⁸⁸ Art. 1, Titre II, Livre VIII, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine*, Paris, Chez Estienne Michallet, 1689, p. 138.

¹⁸⁹ Art. 3, *Ibid.*, p. 138.

préférable de les affecter au service d'un capitaine auprès duquel ils ont déjà servi¹⁹⁰, tandis que pour « les matelots qui n'ayant fait aucun voyage de long cours, ont peu d'expérience »¹⁹¹, la consigne indiquée est de les répartir par petits groupes au sein d'équipages à même de garantir leur instruction. Avant la navigation en mer, les gens de mer de l'arrière-pays travaillent donc à l'armement et perçoivent une demi-solde du port renseignée dans les rôles d'équipage. Ainsi en 1784, l'armement du cutter le *Chien de Chasse* pour la Martinique mobilise des levés d'arrière-pays qui perçoivent de 3.5 à 4 livres supplémentaires sur le solde d'une campagne de 25 mois de service comme le mousse et le matelot Victor et Antoine Villechaise de Saint-Jean-d'Angély, rendus promptement à l'arsenal¹⁹². Lorsque le bâtiment est en rade, une revue est effectuée à bord. Successivement devant le commissaire général des Classes, officiers de vaisseau et gens d'équipage prêtent serment de fidélité. Pour les matelots, ce serment collectif à main levée est l'occasion « de faire entendre succinctement ce à quoi ils s'obligent »¹⁹³. Place ensuite à la navigation au long cours jusqu'au moment du désarmement du navire, synonyme du débarquement et du calcul et de la remise, directe ou indirecte, du solde de campagne, déduction faite de ce qui peut être dû par le marin pour fourniture de hardes et effets des gens de mer, temps d'hospitalisation...

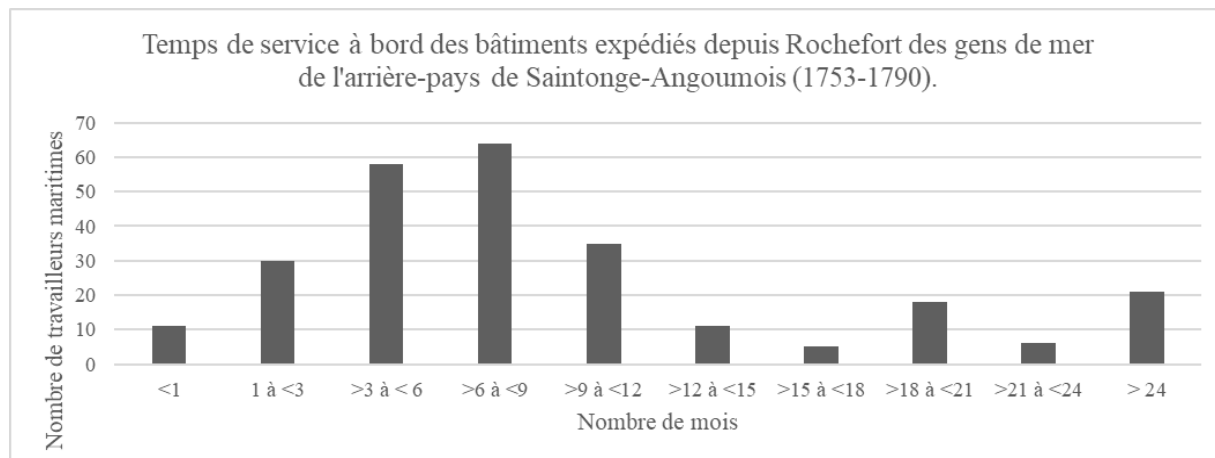


Figure 84: temps de service des travailleurs du bord d'arrière-pays sur les bâtiments expédiés de Rochefort (1753-1790).

Quelle est la durée des armements à bord desquels se trouvent les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ? Ce renseignement transparaît peu dans les rôles d'équipage : le temps de service n'est indiqué que pour 259 travailleurs maritimes sur

¹⁹⁰ Art. 11, *Ibid.*, p. 140.

¹⁹¹ Art. 12, *Ibid.*

¹⁹² AN, Marine, C6 1082, Rôles d'équipage, Rochefort, Le Chien de Chasse, 1784.

¹⁹³ Art. 20, Titre II, Livre VIII, *Ordonnance de Louis XIV...*, 1689, p. 343.

1 048 (soit 24,71% du total) entre 1753 et 1790, et l'année 1766 constitue l'année la plus renseignée avec 136 mentions. Les navigations de moins de 6 mois et de 6 à 12 mois présentent des proportions de mentions équivalentes (38,22 % par durée). Les navigations de 12 à plus de 24 mois touchent moins d'un quart des gens de mer embarqués à Rochefort (23,55%). Pour 1766, 86 des 121 mentions, soit près des deux tiers, indiquent des armements inférieurs à 12 mois. Les mentions de temps de service des gens de mer inférieures à 6 et 12 mois justifient une pratique professionnelle à bord de bâtiments dédiés ou réorientés pour le ravitaillement colonial vers les Amériques¹⁹⁴ : en 1766, 6 travailleurs maritimes d'arrière-pays naviguent pendant presque 7,5 mois à bord de la *Nourrice*¹⁹⁵. La même année, ils sont 18 à bord de l'*Hippopotame* pour 6,5 mois de campagne.

Embarquer et naviguer à bord d'un bâtiment rochefortais plongeait les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans un cosmopolitisme certain. À bord de la frégate l'*Aigrette* en campagne de juin 1760 à février 1761, Jean Coucault et Jean Lesaint, du quartier de Saintes, se retrouvent au cœur d'un équipage formé essentiellement de Bretons et d'Aquitains¹⁹⁶. Les 3 mousses du quartier de Saintes embarqués à bord de la *Dédaigneuse* en octobre 1766 apprennent le métier maritime au cœur d'un équipage de Bretons pendant plus d'un an et demi. Le *Cerès* expédié en septembre 1784 présentait un équipage composé de matelots américains, irlandais, anglais, cubains et italiens, un cosmopolitisme qui dut frapper les 11 membres d'équipages de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois qui ont fait campagne à bord pendant 12 à 33 mois¹⁹⁷. L'intégration le temps d'une campagne à un équipage cosmopolite projetait les gens de mer d'arrière-pays au contact d'étrangers à bord des bâtiments.

Commandés pour le service, embarqués le plus souvent pour moins d'une année de navigation à bord d'équipages parfois très cosmopolites, l'expérience de la navigation au long depuis Rochefort peut alors prendre 4 formes pour les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : la campagne militaire au sein d'une escadre ou non, le ravitaillement colonial convoyé, la campagne de traite et le voyage d'exploration.

Les guerres de Sept-Ans, d'Indépendance Américaine, de la Révolution de l'Empire projettent sur les mers du globe les travailleurs maritimes de l'arrière-pays à partir de l'arsenal. En 1755, le vaisseau du roi de 50 canons l'*Aigle*, construit par Pierre Morineau, mis à flot en

¹⁹⁴ MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 142-161.

¹⁹⁵ AN, Marine, C6 1061, Rôles d'équipage, Rochefort, La Nourrice, 1766.

¹⁹⁶ AN, Marine, C6 1059, Rôles d'équipage, Rochefort, L'Aigrette, 1760.

¹⁹⁷ AN, Marine, C6 1083, Rôles d'équipage, Rochefort, Le Cérès, 1784.

1750¹⁹⁸, est commandé par le capitaine de vaisseau Henri-François de La Rochefoucauld, comte de Cousage. Il compte à son bord 17 travailleurs maritimes de l'arrière-pays au sein d'un équipage de 400 hommes. Il fait partie d'une petite escadre de 6 vaisseaux et 3 frégates placée sous le commandement du lieutenant général Macnemara. L'escadre a en charge l'escorte de 18 bâtiments commandés par Dubois de La Motte destinés pour le Canada¹⁹⁹. Cette campagne à bord de l'*Aigle* est courte : le vaisseau longe les côtes pendant une quinzaine de jours, entre le 3 et le 20 mai 1755. Le contexte de guerre, supposant des mesures de prudence face à l'ennemi anglais, n'a pas confronté directement les gens de mer de l'arrière-pays à la réalité du combat maritime. L'*Inflexible*, vaisseau de 64 canons, lancée la même année, réalise la même campagne : à son bord, Pierre Battard, matelot de Saintes²⁰⁰. En 1756, 3 bâtiments expédiés de l'arsenal accueillent des gens de mer de l'arrière-pays pour une campagne de croisière aux Antilles : le *Prudent*, vaisseau de 74 canons commandé par D'Aubigny, le *Zéphyr*, frégate de 30 canons dirigée par Charles Le Vassor de Tréville et la frégate l'*Atalante* de 34 canons commandée par Du Chaffault²⁰¹. Au total, 53 travailleurs maritimes d'arrière-pays prennent part aux manœuvres contre les Anglais à bord de ces trois bâtiments. Durant cette croisière, le vaisseau anglais *HMS Warwick* de 60 canons est poursuivi par la petite escadre jusqu'au combat livré principalement par l'*Atalante* contre le bâtiment au large de la Martinique. La bataille permet d'obtenir la reddition du capitaine Shuldham. Sur la navigation retour de la petite escadre qui escorte 22 navires marchands, l'équipage du *Zéphyr* sous les ordres de Le Vassor de Tréville parvient à capturer 3 bâtiments anglais qu'il fait conduire à la Martinique.

Nom	Prénom	Localité d'immatriculation	Quartier d'immatriculation	Statut
Robin	Jacques	Charente	Saintes	matelot
Bignon	Jean	Cognac	Saintes	matelot
Quere	Pierre	Ecurat	Saintes	matelot
Roland	Estienne	Saint Georges des Côteaux	Saintes	matelot
Rateau	Jean	Saint Savinien	Saintes	matelot
Neau	Pierre	Saint Savinien	Saintes	matelot
Robert	Jean	Saint Vaize	Saintes	matelot
Simonnet	Jacques	Saintes	Saintes	matelot
Fevre	Nicolas	Saintes	Saintes	matelot
Magdelaine	Jean	Saintonge (indéterminé)	Saintes	matelot

Tableau 87: 10 matelots du quartier de Saintes à bord de l'*Atalante* (1755-1756).

¹⁹⁸ ROCHE Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours*, t. 1, 1671-1870, Toulon, Maury, 2005, p. 10.

¹⁹⁹ AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, L'*Aigle*, 1755.

²⁰⁰ *Ibid.*, L'*Inflexible*, 1755.

²⁰¹ AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, Le *Prudent*, 1755 ; *Ibid.*, L'*Atalante*, 1755.

À quels théâtres d'opérations navales participent les gens de mer de l'arrière-pays durant la guerre d'Indépendance Américaine ? Le rôle d'équipage de la frégate la *Pourvoyeuse*, 38 canons, commandée par le capitaine de vaisseau de Saint-Orens, expédiée en décembre 1777, de Rochefort, mentionne 11 officiers mariniers et matelots du quartier de Saintes qui participent à la campagne dans l'océan indien marquée par le siège de Pondichéry²⁰². La première campagne de la corvette la *Lively* de novembre 1778 à février 1779 conduit 6 travailleurs maritimes d'arrière-pays de l'arsenal vers sur les côtes du Sénégal pour la reprise de Saint-Louis²⁰³. Le rôle d'équipage de l'*Hermione* pour la campagne de mai 1779 compte 19 gens de mer de l'arrière-pays pour une navigation dans le golfe de Gascogne entre le 18 mai et le 3 juin²⁰⁴. Plusieurs corsaires sont poursuivis par le lieutenant de vaisseau De La Touche. À la fin du mois, en 2 jours, la frégate parvient à capturer deux corsaires anglais de 18 canons expédiés de Falmouth, la *Défiance* et le *Lady's Resolution of London*²⁰⁵, avant de revenir à l'arsenal pour repartir le 4 juin avec la *Médée*. À bord de la frégate la *Diligente*, commandée par le vicomte de Mortemart, expédiée en septembre 1780 pour escorter un convoi marchand de l'Île d'Aix à Bayonne, ils sont 23 matelots, mousses et officiers mariniers à participer aux manœuvres du bâtiment, conjointes avec celle de l'*Aimable*, pour s'emparer de 3 cutters anglais de 12 à 18 canons : l'*Allert*, le *Tartare* et le *Jersey*²⁰⁶. Parmi eux, 4 viennent du *Lively* et du *Magnanime*, une corvette et un vaisseau en campagne, 2 matelots à 15 livres, Jean Faure et Jean Parsais, du quartier de Saintes, et 2 officiers mariniers, Jacques Nicolas, quartier maître, du quartier de Saintes et Jean Millié, aide-canonnière, de celui d'Angoulême²⁰⁷.

Les rôles d'équipage ne suffisent cependant pas à manifester la présence au sein de bâtiments armés pour la guerre sur mer. Le recours à des états des gens de mer apostillés tués, blessés, morts ou désertés produits en 1782 renseigne sur d'autres bâtiments où sont armés les gens de mer de l'arrière-pays ayant connu des batailles navales. L'officier marinier Pierre Seguin, d'Angoulême, était à bord du *Scipion* en avril 1782 : il a été blessé au combat à la cuisse droite lors de la bataille des Saintes²⁰⁸. Sur un autre vaisseau de l'escadre, la *Ville de Paris*, Christophe Carrier d'Angoulême, mousse à bord, est tué dans un combat qui s'achève par la

²⁰² AN, Marine, C6 1066, Rôles d'équipage, Rochefort, La *Pourvoyeuse*, 1777.

²⁰³ *Ibid.*, La *Lively*, 1778-1779.

²⁰⁴ *Ibid.*, L'*Hermione*, 1779.

²⁰⁵ VILLIERS Patrick, « Les convois coloniaux en Atlantique de Louis XIV à Louis XVI », dans MARZAGALLI Silvia (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre : XVII^e-XX^e siècles*, Pessac, PUB, 2002, p. 99-121.

²⁰⁶ BAJOT M., *Annales maritimes et coloniales* [...], Paris, Imprimerie royale, 1822, p. 386.

²⁰⁷ AN, Marine, C6 1069, Rôles d'équipage, Rochefort, 1780.

²⁰⁸ AN, Marine, C4 223, Classes, État des officiers majors, officiers mariniers, matelots, novices, soldats et autres existant à bord du vaisseau le *Scipion*, au combat du 12 avril 1782 qui sont apostillés tués, blessés, morts, désertés ou autres dans les hôpitaux à compter du dit jour et compris le 20 octobre 1782, 1782.

prise du bâtiment par la flotte britannique de Rodney²⁰⁹. L'équipage du *Sceptre*, sous le commandement du comte de Vaudreuil, paye un lourd tribut avec 27 apostillés répertoriés des quartiers d'arrière-pays ayant été victimes lors du combat à hauteur de la Dominique : Pierre Mesnard, aide-canonnier, Jean Amiot, bosseman, Pierre Chambert, quartier-maître, François Chabot, matelot sont du quartier de Saintes. Parmi les apostillés du quartier d'Angoulême, le matelot à 24 livres Jean Drouillard est indiqué mort au combat du 22 septembre 1782 tandis que le mousse Jean Viaud, de Barbezieux, est hospitalisé comme le matelot Pierre Cheloux²¹⁰.

En temps de paix, les navigations destinées au ravitaillement et à la protection des colonies mobilisent quelques gens de mer de l'arrière-pays. Le traité de Paris signé, en avril 1764, la flûte la *Nourrice* quitte Rochefort pour Saint-Pierre-et-Miquelon²¹¹. Entre mars 1766 et janvier 1768, la campagne de la *Balance*, flûte du roi, commandée par le lieutenant de vaisseau Jean-François d'Arros-d'Argelos, conduit un équipage dans lequel se trouvent 18 officiers marinières, matelots et mousses d'arrière-pays sur les côtes de la Martinique²¹². L'objectif de la campagne était double : relever les navires coulés dans la rade de Fort-de-France par les bâtiments anglais lors du siège de 1762, renflouer près d'une trentaine de navires de commerce naufragés par un ouragan une nuit d'août 1766²¹³. Le 17 janvier 1768, la flûte fait naufrage sur les côtes des Açores. Entre mars et décembre 1769, le vaisseau l'*Hippopotame* quitte Rochefort pour Brest, la Martinique avant une navigation retour vers les arsenaux breton et charentais. La flûte du roi la *Ménagère* réalise entre juillet 1778 et mars 1779 une navigation vers la Martinique et Saint-Domingue. La flûte joue par ailleurs un rôle d'escorte de convois de navires marchands destinés aux colonies et devenus obligatoires.

Très ponctuellement, des gens de mer de Saintonge intérieure ont pu se retrouver à bord de bâtiments armés à l'arsenal et destinés à des opérations scientifiques de reconnaissance et d'exploration maritime. Une récapitulation des 337 personnes qui composent l'équipage de la frégate du roi la *Boudeuse* à la sortie de Rio de Janeiro renseigne la présence d'un mousse d'Angoulême, inscrit le 12 juillet sur le rôle d'équipage. Laurent Lefebvre est à la paie de 7 livres 10 sous et s'intègre à un équipage comportant 23 mousses. Armé à Rochefort pour Nantes puis Brest, il participe à la navigation vers Montevideo, Rio de Janeiro et l'Île de la

²⁰⁹ *Ibid.*, État des officiers majors ... à bord du vaisseau la Ville de Paris commandé par M. de La Villéon, sur les ordres du comte de Grasse, au combat du 12 avril 1782 qui sont apostillés tués, blessés, morts, désertés ou autres dans les hôpitaux, 1782.

²¹⁰ *Ibid.*, État des officiers majors ... à bord du vaisseau le Sceptre commandé par M. Le Comte de Vaudreuil, capitaine de vaisseau, du 1^{er} janvier 1783 au 16 avril 1783 au combat du 12 avril 1782..., 1783.

²¹¹ AN, Marine, C6 1060, Rôles d'équipage, Rochefort, La Nourrice, 24 février 1764.

²¹² AN, Marine, C6 1061, Rôles d'équipage, Rochefort, La Balance, 29 mars 1766 – 17 janvier 1768.

²¹³ AN, Marine, C7 39, Dossier n°6, Jean-François d'Arros-d'Argelos, Mémoire, 15 août 1768.

Nouvelle-Cythère puis Batavia. Le 20 mars 1769, il est débarqué et congédié à Saint-Malo avec un solde de campagne de 152 livres 5 sous²¹⁴. Tel est le cas de François Eutrope Jean-Baptiste Faurès, natif de Saintes (voir annexe 1Jc). Né en 1766, il se présente au bureau des Classes de Saintes à 20 ans, en 1786. Justifiant d'une navigation au long cours au commerce effectué depuis 1782, il est inscrit sur la matricule des volontaires de la Marine par le commissaire Diérés Montplaisir comme pilotin à 14 livres. Fils d'un bourgeois, négociant de la paroisse Saint-Maure de Saintes, le jeune volontaire a connu ensuite deux armements sur un bâtiment expédié de l'arsenal : le *Portefaix*, en mai 1784 et en mai 1785. De retour, il rembarque en juillet 1785 à bord du même bâtiment, rebaptisé la *Boussole*, pour Brest puis l'océan Pacifique, avant de passer sur l'*Astrolabe*, sous le commandement de La Pérouse pour l'océan pacifique. L'état de service de 1786 conservé dans le dossier de personnel de Faurès indique : « ce jeune homme est actuellement sur l'*Astrolabe* commandé par M. de La Peyrouse, capitaine de vaisseau »²¹⁵.

La carte de l'origine de 734 travailleurs maritimes (sur 1048) dont la localité a pu être identifiée à partir des rôles d'équipage du port de Rochefort illustre la forte sollicitation par les levées du commissaire aux Classes de l'axe fluvial entre Charente et Angoulême (voir annexe 3, carte 7). Sur la Boutonne, l'essentiel du recrutement repose sur Saint-Jean-d'Angély. La diffusion de l'expérience professionnelle océanique touche le midi saintongeais et atteint modestement les confins de l'Angoumois en zone poitevine (Ruffec, Civray) et limousine (Confolens, Verneuil). En confrontant les cartes du recrutement lorienais et rochefortais apparaît clairement le rôle clef du service commandé dans la diffusion de l'expérience professionnelle océanique à partir de deux secteurs clefs : le pôle de navigation aval entre Saintes et Saint-Savinien et le pôle de navigation amont entre Cognac et Saint-Simon. Dans ces deux secteurs, l'onde du recrutement affecte les contrées des versants du fleuve sur la distance plus qu'entre Charente et Saint-Savinien, que sur le cours de la Boutonne, qu'entre Saintes et Cognac, qu'entre Châteauneuf et Angoulême et en amont de la capitale d'Angoumois. Par ailleurs, la superposition des deux cartes met en évidence la possibilité de connexion par le métier maritime des terres plus éloignées de la vallée fluviale avec l'horizon océanique.

Hors du service commandé que suppose la levée de la Classe de service, les mousses, novices, gens de mer, officiers marinières ou non peuvent embarquer durant les deux années suivantes au commerce. Les séries de rôles d'équipage des ports de La Rochelle et Bordeaux

²¹⁴ AN, Marine, C6 1062, Récapitulation des personnes qui composent l'équipage de la frégate du roi la Boudeuse à la sortie de Rio de Janeiro, août 1767.

²¹⁵ AN, Marine, C7 104, Dossier n°4, François Eutrope Jean-Baptiste Faurès, Etat de service, 1786.

dessinent alors les trajectoires d'une autre forme de leur mobilité et de leur expérience professionnelle.

3. De La Rochelle vers Bordeaux : le glissement du centre de gravité professionnel de la navigation au commerce des gens de mer de l'arrière-pays (1726-1788).

Les gens de mer qui ne font pas partie de la classe de service doivent théoriquement se présenter deux fois par an devant les commissaires aux Classes de leur quartier pour « passer en revue »²¹⁶, sauf s'ils sont en mer, au commerce au long cours, comme l'autorise l'*Ordonnance de la Marine* de 1689²¹⁷. Se rendre dans un port de commerce suppose de rentrer au quartier d'arrière-pays et d'obtenir du commissaire aux Classes un billet ou bulletin autorisant le déplacement. Les deux ports de commerce les plus proches sont La Rochelle et Bordeaux. La matricule des Classes d'Angoulême de la fin du XVIII^e siècle décrit quelques cas de matelots d'arrière-pays qui ont servi dans les deux ports en choisissant finalement l'un d'eux. Inscrit le 24 novembre 1792, Pierre Caillié, de Cognac, est fils d'un laboureur de Boutiers. A la paie de 27 livres, il est timonier, promu aide-canonier à la fin de son parcours. Le néophyte devient un matelot d'arrière-pays au pied marin : il cumule 45 mois de navigation sur les vaisseaux du roi et 57 sur les navires de commerce, principalement à Bordeaux²¹⁸.

Année	Statut	Port	Navire / Bâtiment	Destination	Temps de service (en mois)
1785	embarqué	La Rochelle	Hirondelle	Inde	28
1786	retourné			au quartier ?	0
1787	embarqué	Bordeaux	La Ville du Cap	Saint-Domingue	14
1788	embarqué	Bordeaux	La Ville du Cap	Saint-Domingue	
1789	embarqué	Bordeaux	Le Comte de Toulouse	Saint-Domingue	13
1790	?				
1791	?				
1792	embarqué	Bordeaux	Les Deux Frères	Saint-Domingue / Saint-Malo	2
entre 1793 et 1796	embarqué	Rochefort	La Flore	?	18
	embarqué	Rochefort	L'Aglaé	?	7
	embarqué	Rochefort	L'Engageante	?	3
	embarqué	Rochefort	La Fauvette	?	14
	embarqué	Toulon	La Butade	?	3

Source : SHDR, 9P3 22, Matricule du quartier d'Angoulême, 1783-1796.

Tableau 88: parcours maritime de Pierre Caillié, de Cognac (1785-1796).

²¹⁶ Art. 10, Titre I, Livre VIII, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine*, Paris, Chez Estienne Michallet, 1689, p. 126.

²¹⁷ Art. XV, Titre I, Livre VIII, *op. cit.*, p. 130.

²¹⁸ SHDR, 9 P3 22, Matricule des Classes du quartier d'Angoulême, 1783-1796, n°700.

À l'inverse, François Courois de Montmoreau finit par s'établir à La Rochelle. Inscrit sur la matricule en 1788, à l'âge de 27 ans, ce fils de cabaretier est immatriculé comme matelot timonier à 18 livres. Il connaît des augmentations de solde et parvient bosseman à la haute paie de 50 livres après 110 mois de navigation (60 au service du roi, 50 au commerce). En 1787, il est à bord du *Marquis de Voyer* pour la Côte d'Or pendant 11 mois 8 jours. En 1788, il navigue sur la *Désirée*, revient en novembre et obtient un nouveau permis du commissaire d'Angoulême pour se rendre à Rochefort ou La Rochelle pour le commerce. En 1790 et 1791, il fait deux navigations au long cours sur le *Forcalquier* pour la Côte d'Or expédié de La Rochelle. Revenu en août 1791, il repart moins de trois mois plus tard sur le *Prévôt* pour la Côte d'Or, jusqu'en août 1792. En 4 années, ce Montmorélien a clairement choisi la navigation rochelaise au long cours vers la côte d'Afrique. Il passe alors du quartier d'Angoulême à celui de La Rochelle en 1792²¹⁹. Seules les matricules permettent de lire avec précision ces parcours. Les rôles d'équipage circonscrivent le tableau des gens de mer embarquant au commerce à la dimension collective du groupe des travailleurs maritimes.

Bordeaux	Effectif	Moyenne annuelle
1727-1738	66	5,5
1754-1765	344	28,67
1770-1781	614	51,17
La Rochelle	Effectif	Moyenne annuelle
1682-1696	138	11,50
1770-1781	233	19,42
1782-1788	245	35
Source : Base Armements, La Rochelle, 1770-1788; Bordeaux, 1727-1738, 1754-1765, 1770-1781.		

Tableau 89: effectif des travailleurs de bord sur les navires marchands bordelais et rochelais au XVIII^e siècle.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, les embarquements au commerce des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois représentent 964 des 1261 armements répertoriés et 1 436 des 3 011 travailleurs de bords recensés dans les rôles d'équipage. Avec les trois quarts des armements au commerce et presque la moitié des travailleurs de bords (47,7%), l'expérience océanique au commerce est le principal canal de la professionnalisation maritime des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Le tropisme bordelais transparait dans les effectifs produits pour la période 1770-1781, où les séries de rôles de d'équipage de ces 2 ports atlantiques sont concordantes et relativement complètes. Durant ces 12 années,

²¹⁹ *Ibid.*, n°530, François Courois.

marquées par le conflit d'indépendance américaine, 614 travailleurs maritimes d'arrière-pays embarquent sur les navires de commerce bordelais contre 233 inscrits sur les rôles rochelais. La disponibilité en rôles bordelais accentue la perception de l'évolution avec 66 inscrits entre 1727 et 1738 et 344 entre 1754 et 1765. Entre les années 1720 et les années 1770, le nombre d'inscrits sur les rôles d'équipage bordelais a donc été multiplié par 10. Pour le port de La Rochelle, entre 1682 et 1696, les rôles de l'amirauté du port d'Aunis gardent la trace de 138 inscrits alors qu'entre 1770 et 1781, l'effectif progresse à 233 mentions de travailleurs maritimes d'arrière-pays. Entre les années 1770 et 1780, un rattrapage apparaît sans toutefois atteindre l'effectif bordelais. Donc, entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle, le port de Bordeaux apparaît comme le principal pôle de l'expérience professionnelle du long cours des travailleurs de bord d'arrière-pays²²⁰.

Ce glissement de la polarisation de la projection professionnelle océanique peut se justifier par trois facteurs clefs. La recomposition de la géographie des avant-pays consécutive à la guerre de Sept-Ans impacte fortement le port de La Rochelle. Après 1763, la perte de la Nouvelle-France prive le port d'Aunis d'une relation commerciale privilégiée nouée dès la première moitié du XVII^e siècle où La Rochelle était la porte des embarquements pour la Nouvelle-France. Le monde des négociants rochelais est inquiet²²¹ et réticent à la prétention, soutenue par les villes de l'arrière-pays fluvial et l'intendant du Limousin, du port de Rochefort à obtenir le droit de faire du commerce en droiture avec les colonies dans les années 1770²²². La réorientation sur les circuits des traites négrières, tant en droiture que triangulaire, constitue dès lors une spécialisation portuaire rochelaise²²³. Pour le port de Guyenne, le XVIII^e siècle est celui de la conversion antillaise, décrite par Christian Huetz de Lempis et Paul Butel. À la fin du XVII^e siècle, le commerce de Bordeaux avec le Canada et les Îles françaises de l'Amérique demeure marginal avec 6% des navires expédiés du port : 53 navires (sur 2 822) vers les Îles françaises de l'Amérique, 11 vers le Canada et 6 à la pêche hauturière de Terre-Neuve, 2 à la pêche à la baleine²²⁴. Entre les années 1720 et les années 1740, le tonnage de la flotte est

²²⁰ TEMDAOUI Jean-Christophe, « Bordeaux : l'autre porte marine et ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle », *Revue Historique de Bordeaux et du Département de la Gironde*, 26, 2020, p. 65-86.

²²¹ POTON Didier, « "Retrouver le Canada" : véritable enjeu économique ou "nostalgie mercantile" », JOUTARD Philippe, POTON Didier, VEYSSIÈRE Laurent, *Vers un nouveau monde atlantique. Les traités de Paris, 1765-1785*, Rennes, PUR, 2018, p. 171-180.

²²² AN, F12 553, Commerce et Industrie, Aunis et Saintonge, Mémoire pour la ville de La Rochelle contre la prétention de celle de Rochefort, entre 1760 et 1770.

²²³ MARTINETTI Brice, *La traite négrière à La Rochelle*, La Crèche, La Geste, 2017 ; AUGERON Mickaël, CAUDRON Olivier (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, Paris, Les Indes Savantes, 2012.

²²⁴ HUETZ DE LEMPS Christian, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, Mouton-EHESS, 1975, p. 28-29.

multiplié par 3 puis doublée dans les années 1780. Les trafics coloniaux portent la croissance bordelaise accentuée par le rôle d'entrepôt européen du port de la Lune²²⁵. Dès lors, la grande variété des destinations de l'avant-pays bordelais expose les gens de mer de l'arrière-pays à une grande diversité d'expériences professionnelles, principalement de long cours, ponctuellement de cabotage sur les côtes de France ou d'Europe. À partir de 1776, la guerre d'Indépendance Américaine fait également entrer significativement les États-Unis dans la gamme des avant-pays de Bordeaux avec des volumes expédiés de marchandises plus importants entre 1776 et 1783 que jusqu'en 1785, année d'une reprise régulière jusqu'en 1792²²⁶. Cependant, rares sont les opportunités d'expériences professionnelles sur une droiture avec les États-Unis, l'essentiel des échanges reposant sur des navires de commerce sous pavillon américain²²⁷. La croissance des armements en traite du port de Bordeaux dans les intervalles de paix après la guerre de Succession de d'Autriche, diversifie également la gamme des opportunités professionnelles au commerce. Éric Saugera distingue pour ce commerce le temps du démarrage entre 1716 et 1743, celui de l'expansion entre 1748 et 1778 et le temps de l'apogée entre 1783 et 1792²²⁸. Si entre 1707 et 1728, seuls 6 navires sont expédiés vers la Côte d'Afrique, en 1774, l'effectif est porté à 12 armements²²⁹. Après la guerre de Sept-Ans, la perte de l'aire commerciale nord-américaine occasionne l'adaptation du monde des armateurs bordelais, particulièrement ceux qui approvisionnaient les colonies pour le compte du roi comme les Gradis qui ont obtenu après la paix un marché pour approvisionner l'établissement français de l'île de Gorée et ainsi développer l'activité de la traite négrière²³⁰. L'augmentation du tonnage de la flotte bordelaise, et dans une moindre mesure de la flotte rochelaise, constitue un facteur producteur d'opportunités d'expérience professionnelle pour les travailleurs maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

²²⁵ BUTEL Paul, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974, p. 17-18.

²²⁶ MARZAGALLI Silvia, *Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815*, Genève, Droz, 2015, p. 82-87.

²²⁷ *Ibid.*, p. 85.

²²⁸ SAUGERA Éric, *Bordeaux, port négrier, XVII^e-XIX^e siècle*, Paris, Karthala, 2002, p. 51, 69 et 87.

²²⁹ *Ibid.*, p. 52 et 74.

²³⁰ *Ibid.*, p. 74.

1757 - Bordeaux		1777 - Bordeaux		1757 - La Rochelle		1777 - La Rochelle	
Destinations	Armements	Destinations	Armements	Destinations	Armements	Destinations	Armements
Saint Domingue	15	Saint Domingue	54	Québec	7	Côte de Guinée	4
Martinique	5	Martinique	14	Louisbourg	1	Côte d'Angole	2
Québec	14	Martinique ; Guadeloupe	1	Louisiane	1	Côte d'Or	1
Québec ; Saint Domingue	4	Martinique ; Saint Domingue	3	Rochefort	1	Saint Domingue	2
Louisbourg	3	Guadeloupe	4	Bordeaux ; Québec	1	Le Croisic ; Saint Domingue	1
Rochefort ; Amérique	3	Guadeloupe ; Martinique	1			Martinique ; Saint Domingue	1
course	2	Guadeloupe ; Saint Domingue	2			Moricq	1
Armements 1757	46	Cayenne	1	Armements 1757	11	Armements 1777	12
Armements 1777	81	Guinée	1	Fonctions à bord	Travailleurs	Fonctions à bord	Travailleurs
Fonctions à bord	Travailleurs	Fonctions à bord	Travailleurs	maître de barque	2	novice	7
augmentation novice	2	matelot	14	matelot	5	matelot sans spécialité	5
matelot	22	mousse	5	mousse	3	officier non marinier	4
mousse	8	novice	61	novice	8	matelot avec spécialité	3
novice	79	officier	8	officier	1	maître de barque	1
officier	11	officier non marinier	3	officier marinier	2	mousse	1
officier marinier	1			officier non marinier	2	officier	1
officier non marinier	6	Travailleurs 1757	136			officier marinier	1
volontaire	7	Travailleurs 1777	91	Travailleurs 1757	23	Travailleurs 1777	23

Tableau 90: destinations et fonctions des travailleurs de bord sur les navires marchands rochelais et bordelais (1757 et 1777).

Le glissement de la polarisation professionnelle peut s'appréhender à partir d'une comparaison entre les années 1757 et 1777. L'année 1757 est la seule disponible pour le port de La Rochelle avant la série continue de rôles d'équipage conservés débutant en 1770. Ces 2 années se situent au début de deux guerres au moment où commencent à s'infléchir les embarquements des travailleurs maritimes d'arrière-pays avec la réduction de la navigation au long cours. À La Rochelle, 23 travailleurs maritimes d'arrière-pays prennent place à bord de 11 navires de commerce destinés principalement pour l'Amérique du Nord, dont 7 pour Québec : la *Petite Suzanne*, les *Deux-Frères*, le *Maréchal de Saxe*, l'*Élisabeth*, la *Cérès*, la *Touraine* et la *Magdelaine*²³¹. Près de la moitié des travailleurs sont des apprentis maritimes, mousses et novices (11 sur 23). Les embarquements à bord de navires bordelais durant la guerre de Sept-Ans apparaissent 6 fois plus nombreux avec 136 travailleurs maritimes embarquant sur 46 navires de commerce, destinés surtout pour l'aire Caraïbe (Saint-Domingue, Martinique, Guadeloupe). Parmi eux se trouvent surtout des novices : 1 matelot pour 3 novices. L'engagement des capitaines marchands dans le ravitaillement et la guerre explique le long cours vers Québec et Louisbourg (plus du tiers des armements). Prendre place à bord d'un navire armé en course est pour les travailleurs maritimes d'arrière-pays une réalité surtout bordelaise. Le tableau de la projection professionnelle des travailleurs maritimes de l'arrière-

²³¹ SHDR, 6 P6 1, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, 1757, n°30, La Petite Suzanne ; *Ibid.*, n°28, Les Deux Frères ; *Ibid.*, n°27, Le Maréchal de Saxe ; *Ibid.*, n°22, L'Élisabeth ; *Ibid.*, n°21, La Cérès ; *Ibid.*, n°20, La Touraine ; *Ibid.*, n°16, La Magdelaine.

pays de Saintonge-Angoumois privilégie le canal bordelais. Vingt-ans plus tard, le port de Guyenne reste la place privilégiée de cette projection professionnelle avec 91 travailleurs maritimes embarqués contre 23 pour La Rochelle, principalement des novices (1 matelot pour 4 novices). Sur les 81 armements, l'exclusivité antillaise est totale avec 79 armements. À l'inverse, les 23 travailleurs maritimes d'arrière-pays embarquant à La Rochelle naviguent principalement vers les Côtes d'Afrique. En 1757, les gens de mer d'arrière-pays prennent place à Bordeaux sur des navires dont la taille moyenne de l'équipage rassemble 44 hommes contre 19 à La Rochelle. Les armements bordelais en course mobilisent les plus grands équipages connus par les marins de Saintonge intérieure et d'Angoumois à Bordeaux à un moment où la flotte commerciale atteinte par les conséquences de la guerre (pertes de navires marchands, blocage du commerce maritime) s'engage dans la stratégie de la course par substitution²³². Et c'est sur ces armements que se retrouve le plus de travailleurs maritimes d'arrière-pays. Sur la *Nouvelle Saxonne*, expédié en 1757, parmi les 151 hommes d'équipage se trouvent 8 travailleurs d'arrière-pays ayant des raisons différentes de s'embarquer. Le matelot de Saintes Jacques Bardon est muni d'un billet comme son confrère Jacques Brizard ou François Janeau. Tout trois forment un amatelotage local de Saintais lisible sur le rôle d'équipage. En revanche, François Cheneau, Jean Martial, Pierre Pineau, Pierre Saizy et Barthélémy Aimeret, sont des volontaires saisissant certainement l'opportunité du contexte de guerre pour expérimenter la course à bord du navire²³³. Ils viennent d'ailleurs tous de secteurs non classés : respectivement de Dignac, Chalais, Chevanceaux, Plaizac et d'une localité non renseignée de Saintonge. Sur la Comtesse de Noailles, Pierre Renaud, novice de Mirambeau se joint à un autre Saintongeais, Jacques Prou, volontaire de Saint-Jean-d'Angély²³⁴. Les goëlettes expédiées depuis La Rochelle (*l'Élisabeth*, la *Cérès* et la *Magdelaine*) comptent entre 11 et 17 hommes d'équipage. Peut-être qu'une navigation au sein d'un petit équipage, qui plus est en temps de guerre, avait quelque chose de rassurant pour le novice de 28 ans d'Angoulême Jean Martin, à la paie de 22 livres²³⁵. À l'inverse, le *Maréchal de Saxe*, commandé par Isaac Rateau, est manœuvré par une quarantaine d'hommes sur lequel le Cognaçais Pierre Boutilier, 17 ans, officier non marinier coq, embarque à la paie de 20 livres²³⁶. En 1777, les équipages bordelais à bord desquels ils embarquent atteignent en moyenne 28 hommes contre 35 à La Rochelle.

²³² PÉRET Jacques, *Les Corsaires de l'Atlantique, de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste éditions, 2012, p. 36.

²³³ ADG, 6B 411, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Nouvelle Saxonne, 1757.

²³⁴ *Ibid.*, La Comtesse de Noailles, 1757.

²³⁵ SHDR, 6 P6 1, Amirauté d'Aunis, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°22, L'Élisabeth, 1757.

²³⁶ *Ibid* ; n°27, Le Maréchal de Saxe, 1757.

Cette comparaison interroge alors la marge de choix pour un embarquement rochelais ou bordelais. Y-a-t-il une volonté d'éviter l'embarquement à bord d'un navire négrier rochelais pour privilégier la droiture bordelaise, gage d'un retour peut-être plus rapide. De même, avec une taille d'équipage plus réduite en moyenne à Bordeaux, serait-il possible de postuler une vie à bord relativement moins difficile à bord des navires bordelais que rochelais ? En tout état de cause, la flotte bordelaise offre plus d'opportunités dans le temps par la configuration de sa flotte au commerce, la densité et la fréquence de ses relations avec les Caraïbes et ses armements en temps de guerre. Deux images de marchés professionnels se sont donc construites dans l'arrière-pays, à la faveur des allers et retours des travailleurs maritimes.

Statut à bord	Effectif	%
Officier	88	17,50%
Officier marinier	19	3,78%
Officier non marinier	54	10,74%
Matelot sans spécialité	118	23,46%
Matelot avec spécialité	26	5,17%
Novice	147	29,22%
Mousse	40	7,95%
Volontaire	5	0,99%
Non renseigné	6	1,19%
Total	503	100,00%

Source : Base Armements et Gens de Mer, La Rochelle, 1757, 1770-1788.

Tableau 91: statuts des travailleurs du bord sur les navires marchands rochelais (1757-1788).

Statut à bord	Effectif	%
Officier	182	17,62%
Officier marinier	38	3,68%
Officier non marinier	120	11,62%
Matelot avec / sans spécialité	183	17,72%
Novice	411	39,79%
Mousse	61	5,91%
Volontaire	33	3,19%
Surnuméraire	1	0,10%
Non renseigné	4	0,39%
Total	1033	100,00%

Source : Base Armements et Gens de Mer, Bordeaux, 1727-1781.

Tableau 92: statuts des travailleurs du bord sur les navires marchands bordelais (1726-1781).

La prise en compte de la totalité du corpus des rôles d'équipages des deux ports de commerce et la comparaison avec les ports de Rochefort et Lorient permet d'approfondir les mobiles de l'embarquement au commerce à partir des statuts de bord. La part des officiers majors, mariniers et non mariniers est plus importante à Bordeaux qu'à Rochefort (1,05% pour les officiers, 8,68% pour les officiers mariniers, 3,34% pour les officiers non mariniers) : à Bordeaux comme à La Rochelle, elles approchent respectivement de 18%, 4% et 11%. Deux capitaines d'arrière-pays exercent à Bordeaux entre 1754 et 1781 dans un temps où se renforce la structuration d'un capitanat bordelais qui s'affranchit de la filière saintongeaise qui a longtemps été aux commandes des navires marchands du port de la Lune²³⁷. Sur le rôle de la *Ville de Moissac*, expédiée en 1774, Jean Goujaud est capitaine de navire²³⁸. Sur celui de la *Cybèle* expédiée pour Saint-Domingue en 1776 Paul Barthélémy Jarnan de Barbezieux occupe la fonction²³⁹. Au commandement exercent également 26 lieutenants de navire ou capitaines en second. Les officiers de pilotage regroupent 46 travailleurs de bord. Les officiers de santé représentent 55% des officiers d'arrière-pays embarquant à Bordeaux. D'Aubeterre, ils sont 3 à avoir embarqué au moins 2 fois sur un navire de commerce bordelais : Louis Martin sur la *Renommée* pour Saint-Domingue en 1765 et le *Genty* en 1770 pour la Guadeloupe²⁴⁰, François Redeuilh en 1770 et 1771 sur le *Saint-Charles* pour la Guadeloupe et le *Surveillant* pour Saint-Domingue²⁴¹, Bertrand Durand sur la *Bellonne* en 1765 et le *Duc de Duras* en 1771 pour Saint-Domingue²⁴². Ces 3 officiers d'Aubeterre connaissent une augmentation de soldes : Louis passe de 24 à 40 livres, François de 30 à 40 et Bertrand de 30 à 40 également. D'Angoulême, 4 chirurgiens sont inscrits sur les rôles de l'*Alexandre* en 1758 (Jacques Terrade) pour Québec²⁴³, du *Diligent* en 1774 (Nicolas Loumeau)²⁴⁴, du *Solide* en 1777²⁴⁵ (Abraham Robin) et de la *Marquise de Cassigny*²⁴⁶ en 1779 (Pierre Lacour) pour les Antilles. À La Rochelle entre 1770 et 1788, les officiers de santé au nombre de 51 sur les 86 officiers représentent 59,3% des officiers. L'exercice du capitanat ne touche que 3 Savinois : entre ses 30 et 36 ans, Jean Guillot

²³⁷ CANDELON-BOUDET Frédéric, *Commander au long cours depuis la Guyenne : les capitaines de navire bordelais au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux Montaigne, 2018.

²³⁸ ADG, 6B 503, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Ville de Moissac, 1774.

²³⁹ ADG, 6B 525, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Cybèle, 1777.

²⁴⁰ ADG, 6B 430, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Renommée, 1765 ; ADG, 6B 466, Bordeaux, Le Genty, 1770.

²⁴¹ ADG, 6B 464, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux (de Honfleur), Le Saint-Charles, 1770 ; ADG, 6B 472, Bordeaux, Le Surveillant, 1771.

²⁴² ADG, 6B 429, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Bellonne, 1765 ; ADG, 6B 468, Bordeaux, Le Duc de Duras, 1771.

²⁴³ ADG, 6B 413, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux (de Bayonne), L'Alexandre, 1758.

²⁴⁴ ADG, 6B 499, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, Le Diligent, 1774.

²⁴⁵ ADG, 6B 528, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, Le Solide, 1777.

²⁴⁶ ADG, 6B 538, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Marquise de Cassigny, 1779.

commande 3 navires entre 1778 et 1784 à la paie de 80 puis 100 livres : l'*Aimable Thérèse* pour Brest, l'*Isabelle* pour Terre-Neuve et la *Reine Sophie* pour Le Havre, qu'il dirige avec un autre Savinois, Louis Tabois²⁴⁷. Deux permis l'ont autorisé à s'embarquer au commerce : le premier délivré le 9 décembre 1777 et le second le 21 juin 1784. Jean Gaillard dirige en second capitaine le *Missouri*, 15 hommes d'équipage, en 1785 aux côtés du rochelais Jacques-Henry Levent pour Saint-Domingue après avoir obtenu son permis au commerce le 7 octobre 1784²⁴⁸. Le pilotage à La Rochelle touche 14 travailleurs de bord d'arrière-pays dont les deux frères Boullangé de Segonzac, Jean-Philippe, 15 ans, armé sur l'*Amitié* en 1785 et Pierre, 17 ans, sur le même navire l'année suivante²⁴⁹. Jean Marvaud d'Angoulême, 15 ans, est officier pilotin sur la *Reine de Golconde* en 1784 pour la Côte d'Angola, il touche 45 livres d'avance pour 3 mois²⁵⁰. La possibilité d'exercer comme officier dans un port de commerce atlantique est plus forte à La Rochelle et Bordeaux qu'à Rochefort et dans une moindre mesure Lorient.

Les officiers non mariniers d'arrière-pays exercent à bord surtout des professions de bouche : 37 sur 53 identifiés dans les rôles rochelais sont cuisiniers et / ou boulangers. D'Angoulême, 7 cuisiniers de 21 à 30 ans embarquent sur les navires de commerce rochelais entre 1770 et 1785 à la paie de 35 à 60 livres, dont 4 sur des navires armés en traite pour la Côte d'Afrique. De Saint-Jean-d'Angély, les frères Quantin sont tous les 3 cuisiniers à bord de navires rochelais expédiés pour la Côte de Guinée ou d'Angola : Samuel, 25 ans, en 1771 sur le *Guerrier*, Jean, 28 ans en 1774 sur ce même navire et Etienne, le cadet en 1775 sur le *Montyon*²⁵¹. Ces embarquements successifs laissent présager le succès des navigations au long cours et l'attractivité de leur bénéfice : les trois frères reçoivent à l'embarquement une avance de 150 livres pour 3 mois de navigation. Le second groupe rassemble 9 tonneliers comme Gabriel Barthélémy de Jarnac, armé sur la *Suzanne Marguerite* de Nairac pour la Côte de Guinée en 1777 avec 3 mois d'avance (117 livres)²⁵². Entre 1726 et 1781, sur les navires de commerce bordelais, sur 120 officiers non mariniers d'arrière-pays, 88 sont cuisiniers et / ou boulangers (72,5%) à la paie de 18 à 100 livres. Jean Rossignol vient de Saint-Estèphe en Angoumois. Il embarque trois fois entre 1771 et 1785 : sur l'*Aimable Jeanne* à 48 livres pour Saint-Domingue, sur l'*Utile* à 50 livres pour la Côte d'Afrique, et sur le *Cyclope* pour les

²⁴⁷ SHDR, 6P6 12, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°9, L'Aimable Thérèse, 1778 ; SHDR, 6 P6 16, n°33, L'Isabelle, 1783 ; SHDR, 6 P6 17, n°49, La Reine Sophie, 1784.

²⁴⁸ SHDR, 6 P6 19, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°37, Le Missouri, 1785.

²⁴⁹ SHDR, 6 P6 19, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°22, L'Amitié, 1785 ; SHDR, 6 P6 20, n°44, L'Amitié, 1786.

²⁵⁰ SHDR, 6 P6 17, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°3, La Reine de Golconde, 1784.

²⁵¹ SHDR, 6 P6 3, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°41, Le Guerrier, 1771 ; SHDR, 6 P6 6, n°33, Le Guerrier, 1774 ; SHDR, 6 P6 7, n°28, Le Montyon, 1775.

²⁵² SHDR, 6P6 11, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°33, La Suzanne Marguerite, 1777.

Antilles à 90 livres²⁵³. Jean Martin de Saintes cumule 5 embarquements entre 1773 et 1779 : sur l'*Éole*, il est à la paie de 45 livres, sur le *Monsieur* en 1779, à 100 livres²⁵⁴. La paie moyenne des cuisiniers / boulangers embarquant sur les navires bordelais atteint 39,5 livres et 36 livres par mois à La Rochelle. Le groupe des tonneliers rassemble 26 travailleurs de bord à la paie moyenne de 36 livres par mois contre 42 livres pour La Rochelle. Aux 13 cuisiniers qui embarquent de 2 à 5 fois sur les navires bordelais s'opposent les 52 mentionnés une seule fois sur les rôles d'équipage. L'origine géographique de ces cuisiniers et boulangers plaide pour la recherche de l'expérience professionnelle maritime : Jean Félicie vient de La Tour Blanche en 1737 quand il embarque sur la *Junon*, François dit Dubreuil de Ruffec est en 1758 sur le *Comte de Saint-Florentin*, Pierre Ardouin de Villefagnan embarque sur le *Petit Goave* en 1775 et André Prévost de Verteuil est armé sur le *Gros Bœuf* en 1775²⁵⁵. Pour les tonneliers, l'effectif est plus restreint : 3 embarquent à deux reprises contre 20 qui sont inscrits une seule fois sur les rôles. Pierre Fleury de Cognac est à bord du *Mars* en 1733 et du *François* en 1737²⁵⁶. Gabriel Cartier est indiqué sur les 2 rôles du *Duc de Duras* pour 1770 et 1771²⁵⁷. Jean Raveau de Segonzac embarque 2 fois sur le *Grand d'Alembert* en 1774 et 1776²⁵⁸. Les réarmements sur des navires rochelais présentent moins d'occurrences d'après les rôles d'équipage de 1770 à 1788 : si 20 cuisiniers ne sont inscrits qu'une seule fois sur les rôles du port, 3 le sont deux fois. Michel Gorichon d'Angoulême sur le *Patriote* en 1770 et 1771²⁵⁹, Pierre Pichon de Chabanais sur l'*Aimable Louise* en 1783 et la *Reine de Golconde* en 1786²⁶⁰ et Joseph Veillon de Saint-Sauvant sur la *Reine de Golconde* en 1784 et les *Trois Sœurs* en 1788²⁶¹. Les rôles d'équipage donne d'une part l'image d'une plus grande possibilité de réitérer l'embarquement et l'expérience professionnelle du long cours à bord des navires rochelais, d'autre part une capacité de projection sur mer au commerce depuis les confins provinciaux d'Angoumois.

²⁵³ ADG, 6B 472, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, L'Aimable Jeanne, 1771 ; ADG, 6B 512, L'Utile, 1775 ; 6B 541, Le Cyclope, 1781.

²⁵⁴ ADG, 6B 487, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, L'Éole, 1775 ; ADG, 6B 537, Le Monsieur, 1779.

²⁵⁵ ADG, 6B 384, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Junon, 1737 ; ADG, 6B 413, Le Comte de Saint-Florentin, 1758 ; ADG, 6B 505, Le Petit Goave, 1775 ; ADG, 6B 504, Le Gros Bœuf, 1775.

²⁵⁶ ADG, 6B 385, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, Le Mars, 1737 ; ADG, 6B 479, La Comtesse d'Emery, 1772.

²⁵⁷ ADG, 6B 464, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, Le Duc de Duras, 1770. ADG, 6B 468, Le Duc de Duras, 1771.

²⁵⁸ ADG, 6B 501, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, Le Grand d'Alembert, 1774 ; ADG, 6B 523, Le Grand d'Alembert, 1776.

²⁵⁹ SHDR, 6 P6 3, Amirauté d'Aunis, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°39, Le Patriote, 1771 ; SHDR, 6 P6 3, n°45, Le Patriote, 1770.

²⁶⁰ SHDR, 6 P6 16, Amirauté d'Aunis, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°39, L'Aimable Louise, 1783 ; SHDR, 6 P6 20, n°42, La Reine de Golconde, 1786.

²⁶¹ SHDR, 6 P6 17, Amirauté d'Aunis, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°3, La Reine de Golconde, 1784 ; SHDR, 6 P6 22, n°7, Les Trois Sœurs, 1788.

Néanmoins, cette analyse se heurte à l'incapacité de pouvoir suivre ces travailleurs de bord, la présence d'une unique mention sur un rôle d'équipage interrogeant soit l'expérience unique, soit la victime d'un péril de mer qui justifie l'absence de réapparition sur les rôles d'équipage.

Cette dimension expérimentale du long cours se retrouve dans la proportion des novices embarquant au commerce : 39,79% des travailleurs de bord d'arrière-pays à bord des navires expédiés depuis Bordeaux entre 1754 et 1781, 29,22% à bord des navires rochelais envoyés en 1757, 1770-1788. Les mousses sont plus nombreux sur les navires rochelais que bordelais, plus que sur les navires lorientais (3,28%), mais moins nombreux que sur les bâtiments expédiés de l'arsenal de Rochefort (13,45%). Les ports de commerce sont les espaces de l'apprentissage par la filière courte et la supériorité de l'effectif des novices sur les matelots avec ou sans spécialité confirme cet aspect. S'ils forment une proportion relativement équivalente aux novices à La Rochelle (28,63%), l'asymétrie d'effectif est plus importante à Bordeaux avec 17,72% de matelots avec ou sans spécialité sur les navires. Par ailleurs, l'effectif de volontaires est plus solide à Bordeaux qu'à La Rochelle. En conséquence, le port de Guyenne, plus que celui d'Aunis, est la porte de l'expérimentation du métier maritime. Les novices d'arrière-pays trouvent ainsi dans l'augmentation du tonnage de la flotte bordelaise, la densité de son effectif et la fréquence de ses routes avec les Antilles, un facteur structurel favorisant leur projection professionnelle sur la mer. L'*Ordonnance du roi du 23 juillet 1745* prévoit en effet le règlement du nombre de novices sur « le pied du cinquième de la totalité des équipages »²⁶² soit un novice pour 4 embarqués quel que soit son statut. L'*Ordonnance du roi du 31 octobre 1784* sur les Classes rappelle par ailleurs le devoir des gens classés de n'embarquer que dans les ports de leurs départements maritimes tant en temps de paix qu'en temps de guerre à l'exclusion d'une permission contenant congé à durée limitée avec nature de l'affectation professionnelle justifiant l'embarquement dans un autre quartier²⁶³. Ne peut-on pas lire dans la plus forte proportion des matelots avec ou sans spécialité embarquant à La Rochelle l'application de cet article de l'ordonnance, attendu que la série des rôles d'équipage conservés atteint 1788 ?

Cependant, le calcul d'un taux d'association ou d'amatelotage fondé sur le nombre de travailleurs de bords d'un même statut ou de plusieurs confondus au sein d'un armement combiné avec l'origine d'arrière-pays rend possible l'approche d'une éventuelle solidarité au

²⁶²Ordonnance du roi qui règle le nombre des novices qui doivent être embarqués dans les navires marchands, du 23 juillet 1745, VALIN René-Josué, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Chez Jérôme LÉgier et Pierre Mesnier, p. 495-496.

²⁶³ Art. 4, Titre XI, « Des devoirs des Gens classés et de la police des Classes », Ordonnance du Roi concernant les Classes, du 31 octobre 1784, *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Paris, Imprimerie royale, 1786, p. 230.

sein d'un équipage où les gens de mer d'arrière-pays sont minoritaires. En la matière, l'avantage est rochelais. L'expérience du long cours bordelais d'après les rôles d'équipage place les travailleurs de bord d'arrière-pays dans une situation de solitude : avoir un pair du même grade et de la même origine géographique (la localité ou le quartier maritime) est plus rare sur un navire bordelais que sur un navire rochelais. Le taux d'association des matelots d'arrière-pays est plus fort à La Rochelle avec 48,50% d'amatelotage compris entre 2 et 7 travailleurs de bord contre 25,60% à Bordeaux. Il en est de même pour les novices avec 33,50% d'amatelotés à bord des navires marchands bordelais pour 42,00% sur les navires rochelais. L'écart est radical pour les officiers non marinières avec 1,66% à Bordeaux contre 22,60% à La Rochelle. Le seul exemple bordelais date de 1738. Le rôle d'équipage du *Roi David* mentionne Pierre Guichard de Saintes et Jean Marseau d'Angoulême²⁶⁴. Du même quartier, ils sont respectivement second tonnelier à 16 livres et cuisinier à 18 livres pour un long cours vers Saint-Domingue sous le commandement de Jean Lacoste, les seuls à bord à être de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Le glissement de la polarisation de la projection professionnelle entre ces deux ports atlantiques induit donc deux contextes de navigation au long cours pour les travailleurs de bord d'arrière-pays.

Effectif dans un armement	Matelots		Novices		Matelots-Mousses-Novices		Officiers non marinières	
	Bordeaux	La Rochelle	Bordeaux	La Rochelle	Bordeaux	La Rochelle	Bordeaux	La Rochelle
1	136	70	273	80	541	98	118	41
2	16	18	47	20	83	49	1	3
3	5	7	12	7	26	17	-	2
4	-	1	2	1	2	12	-	-
5	-	1	-	1	2	3	-	-
7	-	-	-	-	1	2	-	-
Total période	183	136	411	150	655	324	120	53
Tx d'association / amatelotage	25,60%	48,50%	33,50%	42,00%	41,06%	69,75%	1,66%	22,60%

Source : Base Armements, La Rochelle, 1757, 1770-1788; Bordeaux, 1726-1738, 1754-1765, 1770-1781.

Tableau 93: taux d'association (amatelotage) des travailleurs de bord de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à Bordeaux (1726-1781) et La Rochelle (1757-1788).

Embarquer à La Rochelle ou Bordeaux expose les gens de mer de l'arrière-pays à des avant-pays aux destinations fortement spécialisées. Sur les 728 armements bordelais recensés

²⁶⁴ ADG, 6B 386, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, Le Roi David, 1738.

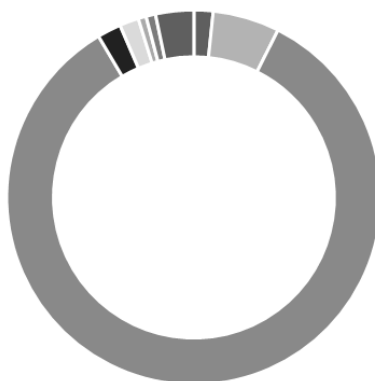
dans les rôles d'équipage des 3 coupes chronologiques de 12 ans entre 1726 et 1781, 84% (612) destinent les travailleurs de bord vers les Antilles : 350 vers Saint-Domingue, 144 vers la Martinique et 60 vers la Guadeloupe. Une navigation sur 10 aux Antilles comprend deux à trois escales. En 1776, sur la *Confiance en Dieu*, 250 tonneaux, 22 hommes d'équipage, dirigée par le capitaine Jean Troplong pour la Guadeloupe, la Martinique et Saint-Domingue, Louis Couprie de Châteauneuf est officier chirurgien à 36 livres tandis que François Dénecheaux de Saintes et Noël Poussard occupent des places de novices à 21 et 23 livres²⁶⁵. Plus longues sont les navigations qui associent Cayenne à l'étape antillaise. Sur le *Cid*, expédiée en 1776 pour Cayenne, la Martinique et Saint-Domingue sous le commandement de Pierre Chezat, Louis Laplace est officier non marinier cuisinier à 50 livres, Pierre Audaire et Jean Allenet, tous les deux Savinois sont matelots à 28 livres²⁶⁶. Des travailleurs de bord d'arrière-pays embarquent sur 12 navires négriers : 9 pour la Côte de Guinée, 1 pour le Sénégal, 2 pour l'Île de Gorée. En 1764, sur la *Liberté*, 270 tonneaux, 48 hommes d'équipage, armée par Paul Nairac et Fils, commandée par Daniel Audebert exercent l'officier non marinier tonnelier Nicolas David de Saintes et 1 matelot du même quartier, François Yonnet de Saintes, le premier à 60 livres, le second à 25 livres²⁶⁷. Cinq navires marchands sont destinés pour l'océan indien et 42 pour l'Amérique du Nord, principalement pour Québec (29 sur 42). Six navires sont armés pour la course durant la guerre de Sept Ans. Le cabotage sur les côtes de France concerne 12 armements.

²⁶⁵ ADG, 6B 522, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Confiance en Dieu, 1776.

²⁶⁶ *Ibid.*, Le Cid, 1776.

²⁶⁷ ADG, 6B 426, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Liberté, 1764.

Destinations de 728 armements bordelais sur lesquels sont armés 1033
travailleurs maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois



- Avant-pays Atlantique (cabotage puis droiture vers les Antilles)
- Avant-pays Atlantique - Amérique du Nord (Québec, Saint-Pierre-et-Miquelon, Île Royale, Louisbourg, Louisiane)
- Avant-pays Atlantique - Antilles (Saint-Domingue, Guadeloupe, Martinique, Grenade)
- Avant-pays Atlantique - Amérique du Sud (Cayenne)
- Avant-pays Atlantique - Côte d'Afrique (traites)
- Avant-pays Indien (Île de France, Île Bourbon, Inde)
- Course
- Inconnu

Figure 85: destinations des 728 armements bordelais incluant des travailleurs de bord d'arrière-pays (1727-1781).

L'avant-pays des travailleurs de bord de Saintonge intérieure et d'Angoumois armés sur 236 navires marchands de La Rochelle présente une semi-spécialisation sur les Côtes d'Afrique complétée d'une réelle diversité entre cabotage et long cours vers les côtes de l'Atlantique occidental et de l'océan Indien. Les armements négriers dominent avec 101 navigations devant les destinations antillaises et Cayenne (58) et nord-américaines (19), ces dernières s'éclipsant après 1763. En 1757, 11 des 19 navires marchands destinés à l'Amérique du Nord naviguent principalement vers Québec (7). Sur l'*Heureuse Étoile*, destinée pour la Louisiane sous le commandement du sieur Placide, ils forment un amatelotage de 5 gens de mer illustrant la diversité des expériences du long cours en temps de guerre : Jean Suriau de Cognac, 21 ans, est officier enseigne, Jean Coindreau de Saint-Vaize, 36 ans, est aide-canonnière, Jacques Defaye, 18 ans, de Chadeniers, occupe la place d'officier marinier coq alors que Jean Guillaud et Jean Gallais de Port-d'Envaux sont matelots à 25 et 55 livres. Parmi eux, 3 présentent un permis du commissaire à l'embarquement. Ils forment un petit groupe pouvant nouer des solidarités au sein d'un équipage de 33 hommes²⁶⁸. À bord des 42 armements négriers pour la Côte d'Or, les travailleurs de bord d'arrière-pays prennent place à bord d'équipages formés en moyenne de

²⁶⁸ SHDR, 6 P6 1, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°9, L'Heureuse étoile, 1757.

45 hommes. Pour embarquer sur le Nairac, le matelot Pierre Mathieu d'Angoulême, et les novices Jacques Parioleau de Saintes et Nicolas Geay de Port-d'Envaux, se sont procuré leur billet de permission entre juin et septembre 1771 avant l'embarquement pour la côte d'Afrique²⁶⁹. Le cabotage sur les côtes de France permet des navigations plus courtes avec 25 armements destinés pour Moricq (11), Bordeaux (4), Brest et l'ensemble Normandie-Picardie-Flandres (4 armements pour Dunkerque, 2 pour Calais, 1 pour Saint-Valery, Le Havre, Honfleur). Le petit cabotage fluvial entre La Rochelle et Rochefort, Charente ou Port-d'Envaux représente une dizaine d'armements. Très ponctuellement, une navigation conduit vers la Baltique (Hambourg) ou vers la Méditerranée (Toulon). La présence de travailleurs de bord d'arrière-pays à bord de navires armés en course durant la guerre d'indépendance américaine est rare. La course du *Baron de Montmorency*, accoutumé aux Côtes de Guinée, envoyé en 1778, pour 4 mois sous le commandement du capitaine Joseph Micheau est le seul exemple Jacques Péret signale l'échec de l'expédition comme un argument révélateur de l'abandon de la course par le milieu portuaire rochelais qui la trouve trop risquée et trop aléatoire²⁷⁰. Parmi un équipage de 164 hommes, 5 novices viennent de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois²⁷¹ : Jean Baudet, 36 ans, d'Angoulême, Louis Vigé, 35 ans, et Jean Pichon, 28 ans, de Blanzac, Pierre Pichon, 20 ans, de Saint-Jean-d'Angély et Pierre Viaud, 18 ans, de Jarnac. À l'exception de Pierre Pichon, seul muni d'un permis, qui perçoit une avance de 66 livres, les novices d'Angoumois touchent une avance de 45 livres.

²⁶⁹ SHDR, 6 P6 3, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°43, Le Nairac, 1771.

²⁷⁰ PÉRET Jacques, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste éditions, 2012, p. 26.

²⁷¹ SHDR, 6 P6 12, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°35, Le Baron de Montmorency, 1778.

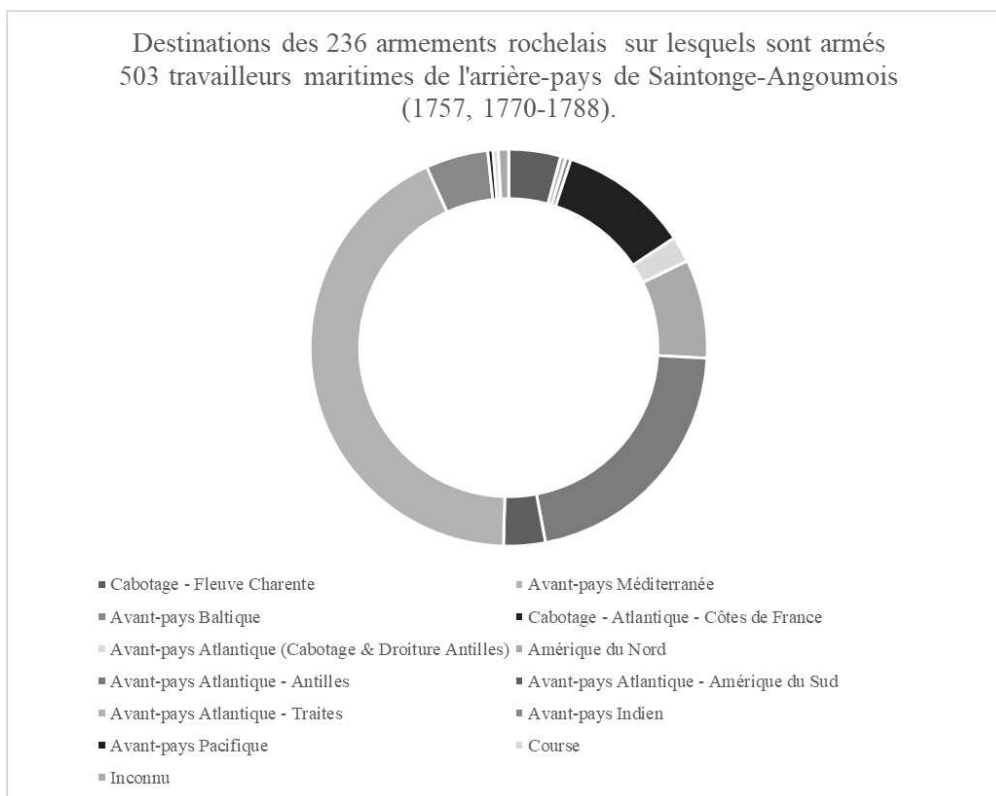


Figure 86: destinations des 236 armements rochelais incluant des travailleurs de bord d'arrière-pays (1757-1788).

La superposition des deux cartes des origines géographiques des travailleurs de bord embarquant dans ces deux ports de commerce atlantique témoigne de deux aires de projection professionnelle qui sont aussi vastes avec une différence notable. L'aire de projection professionnelle par Bordeaux présente une plus forte densité, accentuée sur la rive gauche de la Charente et le midi Saintongeais tandis que l'aire de projection par le port de La Rochelle implique plus des travailleurs de la rive droite. Dans les deux aires de projection, la différence est nette entre l'aval fluvial, c'est-à-dire le triangle Charente, Saint-Jean-d'Angély et Saintes et l'amont de Saintes (voir annexe 3, cartes 9 et 10).

Restituer l'épaisseur des expériences professionnelles océaniques des travailleurs de bord de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois embarquant à Lorient, Rochefort, La Rochelle et Bordeaux n'a rien d'aisé et se résume le plus souvent à l'étude quantitative produite ou l'exemple mis en description à partir des rôles d'équipage pour dessiner une géographie des destinations et les contextes de navigation induits par les fonctions du port d'armement. D'autant que ces travailleurs de bord n'ont laissé aucun écrit du for privé relatant leur

expérience à l'image de Claude-Vincent Polony ou Jean-Jacques Proa²⁷², à même d'ajouter au tableau une dimension sensitive, émotionnelle pour percevoir la relation à la famille, à l'équipage, à l'océan et aux outre-mer fréquentés. L'arrière-pays est néanmoins un point de départ, de retour, ou non, d'expériences professionnelles océaniques diversifiées qui ont touché une vaste région intérieure sans restriction au corridor fluvial. Elles montrent que les travailleurs d'arrière-pays ont côtoyé toute une gamme de réalités professionnelles océaniques à bord des bâtiments du roi et des navires marchands sur toutes les mers du globe (annexe 3, carte 11). Les sources de l'administration de la marine et du droit donnent alors la possibilité de comprendre comment ils font face à la mer et ses périls ou rejettent l'expérience professionnelle océanique.

III. FAIRE FACE OU REJETER L'OCEAN : PERSPECTIVES SUR LE RAPPORT À LA MER DES TRAVAILLEURS DE BORD D'ARRIÈRE-PAYS

Depuis l'arrière-pays, accepter la navigation au long cours et rembarquer ou s'y opposer par la désertion et le repli, constitue une alternative inégalement documentée. En ce sens, cette partie envisage de se concentrer sur 4 perspectives illustrant le rapport à la mer des travailleurs de bord d'arrière-pays.

1. Le testament, le vêtement et l'ex-voto. Des travailleurs de bord d'arrière-pays préparés à la navigation au long cours ?

Parmi les archives des Classes de la Marine et des études notariales des villes fluviales de l'arrière-pays, la capacité d'anticipation des travailleurs de bord face à la perspective d'une navigation au long cours transparait peu. Testaments, fermes, procurations évoquant un embarquement au service du roi sont relativement rares et donnent alors l'image d'une faible anticipation juridique de l'absence dans les quartiers maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois chez les gens de mer. Les exemples de deux matelots cognaçais rédigeant leur testament durant la guerre de Sept-Ans décrivent les comportements juridiques adoptés avant l'embarquement au long cours. Le 8 janvier 1758, le matelot Jean Micheau, après 5 années de mariage avec Anne Jucaud²⁷³, fille d'un cordonnier, fait rédiger son testament devant le notaire

²⁷² PAIRAULT Louis-Gilles, LUC Albert-Michel (éd.), *Mémoires d'un officier de marine négrier. Histoire des services à la mer et dans les ports de Claude-Vincent Polony (1756-1828)*, La Crèche, La Geste, 2019 ; PROA Jean-Jacques, *Mémoires d'un marin rochelais*, Paris, Le Croît Vif, 1993.

²⁷³ ADC, 3 E 108 / 16, BMS, Cognac, Saint-Léger, 1752-1759, Mariage de Jean Micheau et Anne Jucaud, 25 juin 1753, f° 13v.

Lanchère, en faveur de ses deux belles-filles, Marie-Anne et Elisabeth Guillet, issues du premier mariage de son épouse avec un autre matelot Cognaçais dix ans plus tôt, Pierre Guillet²⁷⁴. Le testament prévoit la donation par moitié pour causes de mort de la propriété de tous ses « biens meubles, effets et objets mobiliers, acquets immeubles, conquets, augmentations, améliorations et choses censées de cette nature ; ensemble la tierce partie de ses biens propres, patrimoniaux et matrimoniaux en quoi le tout puisse consister »²⁷⁵. Le même jour, il donne procuration à son épouse pour « rechercher et recueillir tous les biens et droits mobiliers et immobiliers qui lui sont échus par le décès de Jeanne Micheau sa tante »²⁷⁶. En confrontant cet acte avec les rôles d'équipage de l'arsenal, il est possible de déduire que Jean Micheau fait partie de la classe de service de 1758. Il réalise ces démarches juridiques après la publication des listes de levées de la classe de service à la fin de l'année 1757. En effet, en 1755, Jean Micheau fait partie de la levée des gens de mer affectés sur l'*Aigle* commandé par La Rochefoucauld de Cousage²⁷⁷ pour une navigation d'une quinzaine de jours vers Brest. Revenu en Cognaçais, il ne semble pas avoir connu d'autres armements. Le fait qu'il réalise ces démarches en janvier 1758 suppose sa levée par le commissaire aux Classes. L'absence de rôles d'équipage conservés pour cette année interdit la vérification. Jean Micheau prépare donc son absence par des démarches juridiques au moment de partir pour l'arsenal pour des navigations dont il ne connaît l'affectation qu'une fois arrivé au port. Le testament du matelot Jacques Bastard en 1759 fait partie des rares d'arrière-pays à porter la justification de sa rédaction en ces termes : « étant sur le point d'embarquer sur les vaisseaux du roi ». Par l'acte, ce jeune marié qui a célébré ses noces de coton fait « don et donation [...] de l'usufruit et jouissance de tous ses biens meubles, effets et objets mobiliers ; acquets, immeubles, conquets, augmentations, améliorations, chose censée de cette nature ; ensemble de la tierce partie de ses biens propres, présents et futurs »²⁷⁸ à son épouse Elisabeth Godard, fille d'un maître de gabare²⁷⁹. Ne peut-on pas établir un lien entre cette démarche de succession et l'état d'un mariage synonyme d'ascension pour un fils de matelot épousant la fille d'un maître de gabare, qui plus est dans un contexte de guerre qui expose le matelot au péril de mer ? Les rôles d'équipage conservés pour la guerre de Sept-Ans pour l'arsenal ne portent cependant aucune

²⁷⁴ ADC, 3 E 108 / 14, BMS, Cognac, Saint-Léger, 1737-1743, Mariage de Pierre Guillet et Anne Jucaud, 24 septembre 1743, f° 187r.

²⁷⁵ ADC, 2 E 14 397, Notariat, Étude Lanchère, Cognac, Testament, Jean Micheau à Marie et Elisabeth Guillet, 8 janvier 1758.

²⁷⁶ *Ibid.*, Procuration, Jean Micheau à Jeanne Jucaud, 8 janvier 1758.

²⁷⁷ AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, L'*Aigle*, 1755.

²⁷⁸ ADC, 2 E 14 398, Notariat, Étude Lanchère, Testament, Jacques Bastard à Elisabeth Godard, 8 septembre 1759.

²⁷⁹ ADC, 3 E 108 / 16, BMS, Cognac, Saint-Léger, 1752-1759, Mariage de Jacques Bâtard et d'Elisabeth Godard, 29 août 1758, f° 165r.

mention de Jacques Bastard de Cognac. Un acte paroissial du 28 février 1772 rappelle son inhumation dans la paroisse Saint-Léger à l'âge de 41 ans²⁸⁰. S'il a connu une ou plusieurs navigations au long cours, il en est en tout état de cause revenu indemne. En amont de Cognac, ponctuellement, des testaments confirment la dimension extraordinaire de la préparation juridique de l'absence. À Angoulême, le 1^{er} février 1756, Philippe Masson, matelot de gabarre du faubourg de L'Houmeau, se présente devant Caillaud pour rédiger son testament car il est « sur le point de partir sur mer pour un voyage de long cours »²⁸¹. À Jarnac, le 14 avril 1773, le matelot de Gondeville Jacques Joubert, 32 ans, fait de même « étant sur le point de s'embarquer pour le service de Sa Majesté »²⁸². Il est le quatrième garçon de la fratrie, peut-être un cadet destiné à la Marine. Ne paraissant pas marié, il donne alors pour cause de mort l'usufruit à Marguerite Mesnard, sa mère, mariée en 1732, veuve depuis 1748, et la propriété de ses biens à Jean Chemineau, tonnelier, son neveu, de tous ses biens meubles, effets et acquets qui se trouveront lui appartenir »²⁸³. Le jour même, il donne également procuration à son neveu, vivant à Jarnac, pour « faire le recouvrement des droits à lui échus par le décès de Jacques Joubert son père qui l'avait recueilli tant à titre successif qu'en celui de donataire d'autre nommé Joubert »²⁸⁴. L'écriture du testament et la constitution d'un fondé de pouvoir peuvent être complétées par un acte de ferme. Le matelot Jean Giraud en réalise deux en 3 années. En février 1758, « étant sur le point de se rendre à Rochefort afin d'embarquer pour le service du Roi », il afferme tous ses biens des paroisses de Bourg-Charente et Chassors, à Marie Pinard, la veuve de Jean Faure, cabaretier, pour 2 années, à raison de 6 livres par an. Parmi les obligations incombant au fermier, la veuve Pinard doit faire les vignes de trois façons ordinaires, arracher une pièce de vigne du fief de Chavignat parce qu'elle ne produit plus de fruit avec le droit d'utiliser pour ses besoins les bois des ceps retirés. Deux ans plus tard, de retour, en avril 1760, de nouveau « sur le point de se rendre à Rochefort afin d'embarquer pour le service du Roi », c'est au marchand et maître de gabarre Pierre Archambaud que les biens sont affermés « ensemble les rentes foncières et secondes à lui dues »²⁸⁵ pour 3 ans à raison de 6 livres par an payées comptant en argent du cours. Le corpus des rôles d'équipages indique en

²⁸⁰ ADC, 3 E 108 / 18, BMS, Cognac, Saint-Léger, 1770-1779, Inhumation, Jacques Bastard, 28 février 1772, f° 49r.

²⁸¹ ADC, 2 E 264, Notariat, Étude Caillaud, Angoulême, Testament, Philippe Masson à Elisabeth Godin et Françoise Sallat, 1^{er} février 1756.

²⁸² AGC, Relevés, BMS, Gondeville, Baptême, Jacques Joubert, 23 juillet 1741.

²⁸³ ADC, 2E 21 644, Notariat, Étude Gaboriau, Jarnac, Testament, Jacques Joubert à Marguerite Mesnard, 14 avril 1773, n° 54.

²⁸⁴ *Ibid.*, Procuration, Jacques Joubert à Jean Chemineau, 14 avril 1773, n° 52.

²⁸⁵ ADC, 2E 20386, Notariat, Étude Texier, Bourg-Charente, Ferme, Jean Giraud à Pierre Archambaud, 14 avril 1760.

effet 3 embarquements pour le matelot Bourgeois Giraud : le premier, à 30 ans, sur l'*Auguste* en 1750 pour une campagne de moins de 2 ans au départ de Lorient comme matelot à 20 livres en raison d'une levée de novembre 1749, le second sur le vaisseau le *Prudent* en 1755 depuis Rochefort pour une semaine de navigation sous le commandement d'Aubigny, le troisième sur l'*Intrépide* comme officier marinier quartier maître²⁸⁶. L'acte de ferme de 1760 mentionne par ailleurs Pierre Giraud, un frère germain, « aussi matelot, décédé en mer, à ce qu'on a appris étant également au service du roi »²⁸⁷, peut-être en 1759. Ces deux actes de ferme mettent en évidence, outre le poids des levées de l'arsenal au sein d'une fratrie et la précarité des gens de mer non établis par le mariage, la démarche juridique liée à l'absence pour s'acquitter de créances. L'acte de 1758 prévoit en effet d'affecter le produit de la ferme à la déduction d'une dette de 92 livres, réduite à 80 livres, « tant pour argent de prêt que pour nourriture qu'elle [la veuve du cabaretier] lui a fourni en son besoin suivant le compte-verbal qu'ils ont fait ensemble ». La matricule du quartier d'Angoulême donne des renseignements sur le maître de gabarre Archambaud. Né en 1740, il est le fils du matelot Pierre Archambaud et de Marie Faure, liée à la famille du cabaretier. Non marié, il n'est que matelot à 18 livres à la fin du siècle. L'apostille « a toujours navigué comme maître de gabare » indique, qu'à l'exception d'un service au port de Rochefort en 1792, sa carrière ne se résume qu'au petit cabotage sur la Charente²⁸⁸. La créance réduite courant toujours, au moment de s'absenter, le matelot Giraud assure de nouveau son modeste remboursement par le service de bord.

Les travailleurs de bord de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sont-ils équipés et préparés pour une navigation au long cours sur les bâtiments du roi ? L'espace du navire est soumis à une discipline stricte au cœur d'une réglementation visant à l'uniformisation dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Le *Règlement sur l'ordre, la propreté et la salubrité à maintenir à bord des vaisseaux du 1^{er} janvier 1786* indique quelques devoirs inhérents aux gens de mer classés s'apprêtant à embarquer sur un bâtiment de la Marine. L'étude de l'équipement du travailleur de bord affecté sur un vaisseau est un indicateur de sa préparation ou impréparation à l'expérience professionnelle maritime. D'après le règlement de 1786, le marin doit alors disposer d'un sac « de cuir en poil, de la même forme, fermé d'un cadenas au-dessous duquel sera cousue une bande de toile qui portera le nom et le département de l'homme de

²⁸⁶ SHDL, 2P 34-II 1, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, L'Auguste, 1750 ; AN, Marine, C6 1053, Rôles d'équipage, Rochefort, Le Prudent, 1755 ; AN, Marine, C6 1056, L'Intrépide, 1760.

²⁸⁷ ADC, 2E 20386, Notariat, Étude Texier, Bourg-Charente, Ferme, Jean Giraud à Pierre Archambaud, 14 avril 1760.

²⁸⁸ SHDR, 9 P3 22, Quartier d'Angoulême, Matricule des Classes, 1783-1796, Bourg-Charente, Pierre Archambaud, n° 624.

l'équipage à qui appartiendra le sac »²⁸⁹ et ne peut embarquer que s'il est pourvu des hardes détaillées pour 3 à 4 mois de navigation : « six chemises, dont deux au moins de toile blanche, deux grandes culottes de toile ou d'un coutil grossier, un chapeau rond en forme de toque, quatre paires de bas, dont deux de laine, deux paires de souliers, dont une dans le sac, un hamac, une couverture, et un sac de cuir dans lequel leurs hardes seront renfermées »²⁹⁰. Les autres vêtements sont laissés à sa volonté. La perception de l'avance délivrée par le commissaire aux Classes permet de préparer l'embarquement et de s'équiper quand elle n'est pas remise à la famille pour livrer un appoint le temps de l'absence²⁹¹. Dans le cas où les matelots parviennent à l'arsenal sans ces effets, leur achat auprès du magasin des hardes du bâtiment est déduit soit des avances faites soit du montant final du solde de campagne. En effet, le magasin embarqué a pour fonction de fournir à l'équipage des hardes « que trois mois après le départ »²⁹². Le contrôle des hardes peut aussi avoir lieu dans les casernes accueillant les gens de mer avant leur embarquement²⁹³. Le matelot Bourgeois Jean Giraud embarque-t-il en respectant ces impératifs matériels ? Le pouvait-il seulement ? Le rôle d'armement du vaisseau l'*Orion* expédié en 1790 de l'arsenal sous le commandement du capitaine de vaisseau Buor contient un état des sommes dues pour hardes et tabacs par les individus de l'équipage. Parmi 17 gens de mer de l'arrière-pays, Jean Pelletier de Saintes, matelot à 18 livres, doit au désarmement à Brest en février 1791 13 livres 7 sous 10 deniers pour 2 chemises, 1 paire de souliers, 1 chapeau et 1 culotte²⁹⁴. Du quartier d'Angoulême, ils sont trois à bord de ce vaisseau à avoir embarqué en oubliant quelques hardes : Jean Galocher, matelot de La Couronne, doit 14 livres 13 sous 11 deniers, Michel Gilbert et François Gaury, chef de pièce et mousse, doivent 6 sous 2 deniers et 6 livres 14 sous. La diversité des rôles d'équipages conservés pour l'arsenal de Rochefort (de bord, de bureau, d'armement, de désarmement) empêche toute estimation d'une proportion des gens de mer se présentant sans les hardes exigées. En effet, sur la période 1753-1790, seuls 5 rôles d'équipage mentionnent les sommes déduites pour hardes fournies : ceux du cutter le *Chien de Chasse* (1784), de la frégate la *Cérès* (1784), de la gabarre le *Gave* (1785), des corvettes l'*Alouette* (1786) et la *Favorite* (1786). Sur le *Chien de Chasse*, 3 matelots et un mousse du quartier de Saintes, un domestique du quartier d'Angoulême doivent ainsi s'acquitter

²⁸⁹ Art. 22, Règlement sur l'ordre, la propreté et la salubrité à maintenir à bord des vaisseaux, du premier janvier 1786, *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Toulon, Chez Mallard, 1787, p. 420.

²⁹⁰ Art. 36, *Ibid.*, p. 424.

²⁹¹ BOULANGER Patrick, « Salaires et revenus des équipages de navires marchands provençaux durant le XVIII^e siècle », *Provence historique*, 122, 1980, p. 409-429.

²⁹² Art. 37, *Ibid.*, p. 425.

²⁹³ *Encyclopédie méthodique de Marine*, t.3, Paris, Chez Panckoucke, 1787, p. 137.

²⁹⁴ SHDR, 3 E2 7, Rôles d'armement et de désarmement, L'Orion, 1790.

du montant des hardes fournis, de 15 à 32 livres, pour 19 à 25 mois de service à bord²⁹⁵. Sur la *Cérés*, Jean Lafond, matelot gabier du quartier d'Angoulême doit payer 61 livres de hardes pour 19 mois. Jérôme Lafond, sur cette frégate, doit payer quant à lui pour 33 mois de navigation 109 livres de hardes. Venu de Confolens pour embarquer également à bord avec des hardes manquantes, Jean Dumouard, novice à 14 livres, voit son solde de campagne réduit de 12 livres, soit l'équivalent de presque un mois de service sur un bâtiment où il a servi une dizaine de mois. Sur la *Favorite*, les soldes de campagnes d'un officier marinier quartier maître, d'un matelot gabier à 21 livres et de 2 mousses du quartier de Saintes perdent 6 à 10 livres²⁹⁶. En observant que 2 mousses du quartier de Poitiers et du quartier de Périgueux connaissent des retenues semblables, de 4 à 10 livres pour hardes, il peut être plausible de corrélérer l'éloignement géographique à un manque d'anticipation matérielle pour la navigation au long cours. L'exploitation du registre des remises du quartier de Saintes pour la période 1788-1811 permet une estimation. Sur les 126 remises délivrées à des gens de mer du quartier d'Angoulême entre juillet 1788 et avril 1792, 29 comportent une retenue pour hardes fournies à bord, de 6 sous à 73 livres pour 2 à 21 mois de navigation, soit une proportion de 23,01% des matelots rémunérés. François Bonjour, matelot de Saint-Simon, avait ainsi oublié une paire de souliers à son embarquement sur la gabarre la *Lionne* sur laquelle il avait servi près de 7 mois : 4 livres 14 sous sont déduites de son solde de campagne²⁹⁷.

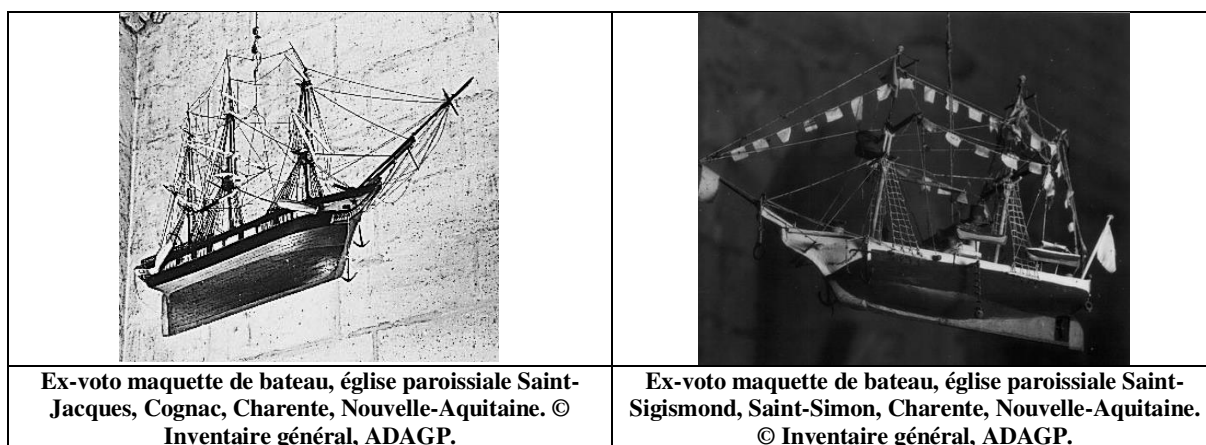


Figure 87: ex-voto maquettes suspendues des églises Saint-Jacques (Cognac) et Saint-Sigismond (Saint-Simon) (19e siècle).

Se préparer à l'expérience professionnelle océanique induit également une appréhension du littoral, de l'océan, du navire et des outre-mer, interroge aussi les représentations, les perceptions et les émotions qui leurs sont liés. Il est difficile de restituer l'état des connaissances

²⁹⁵ AN, Marine, C6 1082, Rôles d'équipage, Rochefort, Le Chien de Chasse, 1784.

²⁹⁶ AN, Marine, C6 1089, Rôles d'équipage, La Favorite, 1786.

²⁹⁷ SHDR, 9 P3 21, Quartier d'Angoulême, Remises, Registre, 1788-1811, Rochefort pour Angoulême, La Lionne, 24 septembre 1789.

géographiques sur le littoral et l'horizon maritime qu'avaient les travailleurs de bord de l'arrière-pays. Quels vecteurs contribuaient à leurs diffusions ? L'arrière-pays est en effet éloigné de la mer : si le fleuve est le corridor assurant la connexion avec elle, ce « territoire du vide »²⁹⁸ et de l'immensité n'est pas au cœur de l'environnement des gens de mer de Saintonge intérieure et d'Angoumois et les navigants de l'arrière-pays l'approchent périodiquement par le cabotage fluvial. Premier vecteur de diffusion : l'image matérialisée. L'iconographie de la mer dans l'arrière-pays évoque l'horizon maritime sous deux formes associées à la nef ou au mur : l'ex-voto et le graffiti. Le petit espace muséographique de la Maison des Gabarriers à Saint-Simon présente des reproductions moulées d'un ensemble de graffitis retrouvés sur le port fluvial et dans le bâti villageois. Parmi eux se trouvent des représentations de gabares et de bâtiments de mer à voile, signes de la connexion des gabarriers saint-simoniens avec l'arsenal de Rochefort et des représentations esquissées des trois mâts vus. Dans la nef de l'église romane Saint-Sigismond du XII^e siècle, un ex-voto marin est suspendu à la voûte à l'entrée de la nef²⁹⁹. Navire mâté en corvette sculpté par le maître de gabare et charpentier-calfat Baratte, il date du milieu du XIX^e siècle³⁰⁰. Y-en avait-il un associé à une quelconque péripétie maritime au XVIII^e siècle ? Une maquette du XIX^e siècle représentant un trois-mâts est également suspendue dans la voûte du bras droit du transept de l'église du faubourg Saint-Jacques de Cognac, où demeurait la communauté des gens de mer de la ville³⁰¹. Des cas d'ex-voto marins peints comme ceux représentant les navires le *Stella Maris* (1696) ou la *Fée* (1748) dans la cathédrale Saint-Louis de La Rochelle existaient-ils dans les églises paroissiales des villes et villages fluviaux de l'arrière-pays d'Angoumois ? La pratique est en effet surtout attestée dans les églises des quartiers maritimes littoraux comme en témoigne parmi le corpus des ex-voto marins peints de Provence³⁰² celui réalisé pour Notre-Dame-des-Anges à Lurs par Pierre Magnan ayant embarqué sur l'*Aquilon* le 6 août 1741. Les murs des châteaux de Cognac et Angoulême ayant servi de prisons durant la guerre de Sept-Ans comportent des graffitis liés à la mer gravés par des prisonniers de guerre anglais gardés à vue dans les tours de La Rochelle

²⁹⁸ CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 1990 (1988).

²⁹⁹ « Église Saint-Sigismond », Base Mérimée, Notice n° PA000104511, 11 mai 2019 (27 octobre 1993). URL : <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/PA000104511> (consulté le 3 juillet 2020).

³⁰⁰ « Église paroissiale Saint-Sigismond – Ex-voto : maquette de bateau (suspendu) », Base Palissy, Notice n° IM16001494, 27 février 2020 (29 juin 1990). URL : <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/palissy/IM16001494> (consulté le 3 juillet 2020).

³⁰¹ « Église paroissiale Saint-Jacques – Ex-voto (suspendu) », Base Palissy, Notice n° IM 16003017, 27 février 2020 (13 mars 1991). URL : <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/palissy/IM16003017> (consulté le 3 juillet 2020).

³⁰² COUSIN Bernard, *Le Miracle et le quotidien. Les ex-voto provençaux, images d'une société*, Aix-en-Provence, Université de Provence, 1983.

puis transférés dans l'arrière-pays³⁰³ : Robert Adams de Southampton pris à bord du *Whiting* en septembre 1756 ou Gabriel Gomes da Silva du *King of Prussia*, fait prisonnier en juillet 1757. Ces inscriptions se rapprochent de celles des Anglais emprisonnés dans les tours de La Rochelle à la même époque³⁰⁴. À une iconographie des images gravées et des objets s'ajoutent un second vecteur : les récits des navigateurs de l'arrière-pays. Les navettes du petit cabotage fluvial entre Angoulême et Charente ou Rochefort, outre le fait de matérialiser la relation à la mer par l'importation et l'exportation de marchandises venues des côtes et des outre-mers, sont assurément vectrices de nouvelles, d'anecdotes et de descriptions portées par le maître de gabare, les matelots et les mousses à bord. Le retour de la campagne au roi ou de la navigation au long cours garantit des récits à la famille au domicile retrouvé ou à ceux qui sont restés dans les lieux de sociabilité urbaine et villageoise. La narration et les interactions qu'elle suppose à l'échelle de la famille, du village ou du faubourg assurent la confrontation des représentations. La manière dont la campagne a été vécue influence le récit et la construction familiale et sociale d'une image de l'horizon maritime. En ce sens, le matelot ou l'officier marinier peut être le colporteur du « pathétique des rivages »³⁰⁵. Par son rôle de recensement, de recrutement, de surveillance et d'informations, l'administration de la Marine véhicule une autre image de la mer : le commissaire aux Classes représente les aspects contraignants et périlleux de la profession maritime. Il est un producteur d'angoisse lorsqu'il remet l'extrait mortuaire d'un matelot décédé en mer en y joignant le produit de l'inventaire des hardes et des effets du marin, lorsqu'il ordonne une levée qui prive les familles des hommes classés pour les envoyer sous la direction d'un officier marinier vers les bâtiments en armement à l'arsenal. Il peut aussi être un générateur d'espoirs pour réembarquer et stimuler un cursus en obtenant une place aux apprentis-canonnières, pour délivrer un permis au commerce, ou pour recevoir le solde de campagne d'une longue navigation. L'image de la mer dans l'arrière-pays confronte les vécus de ceux qui naviguent et de ceux qui sont spectateurs sans image de cette navigation, en proie à l'épreuve de l'absence. Ces éléments de réflexion méritent un approfondissement pour compléter une approche de l'anticipation du travail maritime dans l'arrière-pays par le droit, par la culture matérielle et les représentations.

³⁰³ BUCHERIE Luc, *Les graffitis du Château François à Cognac*, Segonzac, GREH, 1993.

³⁰⁴ Id., *Les graffitis de Tours Saint-Nicolas et de la Chaîne à La Rochelle*, Publication de la Société d'Archéologie et d'Histoire de l'Aunis, 10, 1987 ; Id., *Les graffitis de la Tour de la Lanterne à La Rochelle. Essai d'inventaire*, Publication de la Société d'Archéologie et d'Histoire de l'Aunis, 5, 1978.

³⁰⁵ CORBIN Alain, *op. cit.*, p. 265. L'historien utilise cette expression pour désigner la mise en spectacle du naufrage par les arts au XVIII^e siècle.

2. Sous les voiles, Jean Nadeau et ces autres : le travail maritime, entre rejet et passerelle

Qu'elle soit individuelle ou collective, la désertion ou la mutinerie est une forme de rébellion à bord très peu liée à l'humeur, au caractère ou à la personnalité des gens de mer. Pour Alain Cabantous, la mutinerie est corrélée aux conditions de navigation à bord : l'alimentation (qualité, rations de vivres), l'état matériel du bâtiment ou du navire (l'observation du radoub), la réorientation des trajectoires ou l'allongement des temps de campagne et les mauvais traitements constituent des facteurs producteurs de la désertion³⁰⁶.

Une première approche de la désertion chez les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pourrait laisser croire qu'une origine fluviale et terrienne, loin de la mer, induirait un nombre de déserteurs supérieurs, refusant les Classes et la perspective du long cours, qu'ils soient néophytes de la navigation ou fortement attachés à une pratique fluviale de cabotage fluvial ou côtier. Pourtant, il n'en est rien à la différence peut-être des gens de mer de l'arrière-pays de Garonne³⁰⁷ ou de Dordogne³⁰⁸, plus récemment intégrés aux Classes de la Marine, certainement parce que dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, l'horizon des Classes est imprégné depuis la fin du XVII^e siècle et que par ailleurs, le secteur fluvio-maritime de l'arrière-pays, de Charente à l'aval de Saintes, est accoutumé au rythme du travail maritime par la navigation de cabotage côtier le long des côtes du royaume.

En 1722, Louis Guillotin, officier marinier pilote, de Saintes, abandonne la *Loire* expédiée de Lorient pour la Louisiane³⁰⁹. L'année suivante, Denis Pommet, 24 ans, de Port-d'Envaux, déserte du *Profond* appareillé à Rochefort³¹⁰ pour Saint-Domingue et La Louisiane. Un état des changements individuels affectant 390 matelots et officiers marinières du quartier de Saintes dressé suite à la revue du quartier en juin 1737 indique Estienne Festineau « condamné aux galères pour désertion »³¹¹. La matricule du quartier signale pour ce matelot célibataire de 40 ans un jugement du Conseil de Guerre du 4 septembre 1732 »³¹². C'est le seul matelot

³⁰⁶ CABANTOUS Alain, *La Vergue et les Fers. Mutins et déserteurs dans la Marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, p. 43-44, 58-59 et 64-65.

³⁰⁷ L'extension des Classes dans le pays de Cahors produit des oppositions vives comme à Castelfranc en 1757, *Ibid.*, p. 86.

³⁰⁸ Anne-Marie Cocula parvient à différencier l'analyse de la désertion avec taux de désertion de 4,94% chez les gens de mer immatriculés à Libourne et en aval, contre 14,93% pour le groupe de localités, COCULA-VAILLIÈRES Anne-Marie, *La Dordogne des bateliers*, Paris, Tallandier, 1981, p. 369.

³⁰⁹ SHDL, 2P 20-V.7, Rôle d'équipage, Lorient, La Loire, 1722, n°9.

³¹⁰ SHDL, 2P 22-I.2, Rôle d'équipage, Lorient, Le Profond, 1723, n°39.

³¹¹ AN, Marine, C4 132, Classes, État des différents changements arrivés parmi les officiers marinières et matelots depuis la revue de 1726 jusqu'à celle faite dans les mois de mai et juin 1737, 23 juin 1737.

³¹² AN, Marine, C4 219, Classes, Matricule du département de la Rivière de Charente, 1727-1738, Estienne Festineau, f°19, n 2.

d'arrière-pays qui apparaît recensé déserteur dans le quartier dans les années 1730. À bord du vaisseau le *Souverain* envoyé à la mer en 1761 sous le commandement du vicomte d'Urtubie, parmi les 44 gens de mer levés dans l'arrière-pays, 2 désertent avant la campagne : un matelot canonnier du Port-d'Envaux et un matelot de Geay³¹³. La flûte la *Fortune* expédiée en avril 1766 compte 1 mousse déserteur de Saint-Jean-d'Angély parmi les 25 membres d'équipage levés dans l'arrière-pays³¹⁴. La justification apostillée « augmentations occasionnées par les fréquentes maladies de l'équipage » aurait-elle contribué à motiver Pierre Delosc à abandonner le bâtiment par peur d'une navigation qui le ramènerait gravement malade³¹⁵? La dimension mortifère d'une navigation joue un rôle dans la désertion, tout particulièrement à bord des navires expédiés vers la Côte d'Afrique³¹⁶. Le corpus des armements lorientais incluant des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois entre 1719 et 1790 signale 20 déserteurs sur 427 embarquements, soit 4,68% de l'effectif. Parmi eux, 4 désertent avant le départ, 1 au départ et 15 à l'occasion d'un mouillage lors d'une escale. À partir du corpus des rôles d'équipages constitués pour les ports de Lorient, La Rochelle, Rochefort et Bordeaux, cette proportion se réduit à 1,33%. Le service du roi comme la marine marchande sont ainsi concernés. En 1784, un novice et un mousse du quartier de Saintes désertent du *Chien de Chasse* envoyé de l'arsenal charentais³¹⁷. Les 3 déserteurs d'arrière-pays recensés en 1785 abandonnent des navires marchands : depuis La Rochelle, le matelot François Berger, 25 ans, de Charente sur l'*Espiègle* pour l'Île de France avec 144 livres pour 4 mois d'avance³¹⁸ et le novice Jean Tarin, 20 ans, de Saintes sur l'*Aimable Suzanne* pour la Côte d'Or³¹⁹ ; depuis Bordeaux, le novice Michel Mémain, 19 ans, d'Angoulême, sur la *Bretagne* pour les Indes et les Mascareignes³²⁰. La matricule des Classes du quartier d'Angoulême signale 2 déserteurs à la fin du siècle : Philippe Richein d'Angoulême, matelot à 33 livres, 154 mois de navigation dont 92 pour le roi, déserte le vaisseau le *Léopard* pour lequel il a été levé le 2 juin 1790. Revenu au quartier le 6 décembre, il est levé le 7 décembre. À la fin de l'année il est « au commerce à Bordeaux depuis le 30 décembre »³²¹. Pierre Delage, l'Aîné, inscrit le 17 messidor An XI est également d'Angoulême. Fils du contrôleur au bureau général du tabac,

³¹³ AN, Marine, C6 1058, Rôles d'équipage, Rochefort, Le Souverain, 1761.

³¹⁴ AN, Marine, C6 1061, Rôles d'équipage, Rochefort, La Fortune, 1766.

³¹⁵ AN, Marine, C6 1061, Rôles d'équipage, Rochefort, La Fortune, 1766.

³¹⁶ Un taux de 14,05% de mortalité de l'équipage à bord des navires pour la Guinée, CABANTOUS Alain, *op. cit.*, p. 57.

³¹⁷ AN, Marine, C6 1082, Rôles d'équipage, Rochefort, Le Chien de Chasse, 1784.

³¹⁸ SHDR, 6 P6 19, Quartier de La Rochelle, Rôle d'équipage, La Rochelle, L'Espiègle, 1785, n°4.

³¹⁹ SHDR, 6 P6 19, Quartier de La Rochelle, Rôle d'équipage, La Rochelle, L'Aimable Suzanne, 1785, n°6.

³²⁰ SHDL, 2P 51-34, Rôle d'équipage, Lorient, La Bretagne, 1785, n° 65.

³²¹ SHDR, 9 P3 22, Quartier d'Angoulême, Matricule des Classes, 1783-1796, Philippe Richein, n° 22.

ce mousse devenu matelot déserte en 1798 du vaisseau la *Volontaire* sur lequel il avait embarqué l'année précédente. Il est apostillé « à prendre des renseignements. à arrêter »³²². La désertion semble un fait bien minoritaire : elle touche aussi bien les apprentis de la mer que des matelots chevronnés. La perspective, effrayante, d'une longue navigation, de conditions de vie difficiles à bord, du péril de mer mortel, combiné à l'éloignement de la terre natale interroge les facteurs de la désertion.

D'après l'*Ordonnance de la Marine* de 1689, le déserteur se définit comme celui qui, passé le délai de trois heures après que la caisse ait été battu sur le port et dans le vaisseau pour annoncer l'embarquement des gens d'équipage, manque de se rendre à bord du bâtiment au moment de son appareillage³²³. Combiné avec le titre de l'*Ordonnance* portant sur l'enrôlement des gens de mer, le déserteur se définit comme celui qui abandonne le service commandé³²⁴. Les gens de mer non porteurs d'un congé valable retrouvés à 2 lieues du port d'affectation ou de débarquement intègrent la définition du déserteur et peuvent faire du vagabondage une circonstance qualifiante³²⁵. Enfin, l'incitation à la désertion par les matelots, assimilée à une forme de sédition, s'apparente aussi à la désertion³²⁶. Définie en amont de l'embarquement par la non-présentation, la désertion est également une réalité de bord : la présence sur un bâtiment ou un navire d'une flotte ennemie, l'abandon par l'officier du vaisseau ou le déguisement de l'identité préméditant la désertion. Le contrôle de l'engagement et de la mobilité, la stabilité du collectif à bord transparaissent étroitement comme des préoccupations de la Marine à travers le descriptif des peines. Considérée comme un crime, la désertion conduit aux galères perpétuelles³²⁷. L'*Ordonnance du roi concernant la Marine* du 25 mars 1765 reprend l'essentiel de cette conception de la désertion en son Livre XVI en l'assortissant d'une prescription de fidélité³²⁸ au Roi après la guerre de Sept-Ans. L'*Ordonnance du 31 octobre 1784* consacre son titre XVIII aux déserteurs confirmant une vision plus extensive fondée sur le soupçon de désertion. L'absence du quartier lors d'une levée ou de l'arsenal pour embarquer peut conduire à 8 jours de prison et une réduction d'un tiers de solde sur une campagne contrainte de 6 mois. Une peine de 8 jours de prison est prononcée pour ceux qui désertent sur la route ou dans les environs du port avec l'obligation de réaliser une campagne

³²² *Ibid.*, Pierre Delage, dit l'Aîné, n° 322.

³²³ Art. 4, Titre II, Livre IV, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine*, Paris, Chez Estienne Michallet, 1689, p. 72-73.

³²⁴ Art. 2, *Ibid.*, p. 71 ; Art. 26, Titre II, Livre VIII, *Ibid.*, p. 144-145.

³²⁵ Art. 3, *Ibid.*, p. 71.

³²⁶ Art. 16, *Ibid.*, p. 74.

³²⁷ Art. 1, *Ibid.*, p. 71.

³²⁸ Art. 1285, Titre CIII, Livre XVI, *Ordonnance du roi concernant la Marine du 25 mars 1765*, Paris, Imprimerie Royale, p. 330.

d'un an à demi-solde. Les articles 6 et 7 sont plus centrés sur la désertion des bâtiments royaux :

« 6. Les gens de mer qui désertent les bâtiments de Sa Majesté, perdront les salaires et parts de prises qui pourront leur être dus et seront confisqués au profit de la caisse des Invalides, seront condamnés à la cale, à être mis à la plus basse paye, et à servir extraordinairement pendant dix-huit mois à la moitié de la dite basse paye ; et ne pourront ensuite les dits gens de mer être augmentés de solde, ni de grade, que successivement, et lorsqu'ils l'auront mérité par de nouveaux services.

7. Ceux qui auront déserté des vaisseaux de Sa Majesté dans un port étranger, ou qui ayant déserté dans un port du royaume, auront passé en pays étrangers, ou qui se seront embarqués sur des bâtiments étrangers, seront condamnés à trois ans de galères ».

Tout matelot déserteur d'un navire marchand peut être remis au capitaine si le navire n'a pas appareillé moyennant une réduction de moitié des salaires ou parts à gagner durant la navigation. Dans le cas où le navire est expédié du port, le déserteur arrêté et emprisonné doit restituer les avances et réaliser une campagne à deux tiers de solde sur les vaisseaux du Roi. En cas de désertion sous les voiles les salaires sont perdus et confisqués au profit des Invalides de la Marine. Remis au capitaine, le déserteur achève le voyage et doit aussi réaliser une campagne au service du roi. La désertion doit cependant être dénoncée dans un délai de trois jours auprès du commissaire aux Classes du port et aux officiers d'Amirauté, sans quoi toute poursuite contre les déserteurs devient caduque. Avec la prudence que suppose le modeste effectif de 41 désertions identifiées dans les rôles d'équipage, les travailleurs de bord d'arrière-pays abandonnent plus le navire marchand que le bâtiment du roi avec 30 déserteurs entre 1762 et 1786, dont 11 novices, 1 mousse, 1 matelot classé, 1 officier et 1 officier marinier. Parmi eux, 6 désertent un navire bordelais, 5 un navire rochelais, 4 un navire lorientais dont 1 venant de Nantes. Plus que les matelots classés, la désertion touche les apprentis maritimes de l'arrière-pays. Pour le quartier de la Seudre, Thierry Sauzeau identifie un taux de désertion chez les mousses fils de terriens plus fort que chez les fils de marins³²⁹. Mousses et novices d'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, marqués par le contraste brutal de la vie en mer lors d'une première expérience de navigation, font alors le choix de la fuite, impliquant alors une

³²⁹ SAUZEAU Thierry, « Les mousses ou "garçons" et la souffrance sociale (XVII^e-XIX^e siècles), CHAUVAUD Frédéric, *Histoire de la souffrance sociale (XVII^e-XX^e siècles)*, PUR, Rennes, 2007, p. 84.

souffrance sociale induite par l'acceptation de l'échec individuel, l'impératif de réorientation professionnelle et le regard familial à affronter.

Les dépêches des Classes entre 1725 et 1792 rendent plus visibles que les matricules les déserteurs et la manière dont ils sont pistés et suivis par les acteurs de leur contrôle dans le département maritime et au bureau des Classes à Versailles. En 1725, le matelot Courtois du quartier de Saintes, a été reconnu lors de la revue des compagnies franches. Il s'est engagé dans la compagnie de Bécheron sans avoir déclaré sa qualité de matelot classé. Arrêté lors de la revue, il a été emprisonné. Le 27 mars, le commissaire Bellefonds reçoit alors une dépêche du Bureau des Classes l'autorisant à le mettre en liberté en le prévenant « que s'il tombe en pareille faute à l'avenir, il sera puni plus sévèrement »³³⁰. Le 17 janvier 1758, Correnson, commissaire aux Classes de Saintes, reçoit une dépêche mentionnant Jean Nadeau, déserteur à Dunkerque de la frégate la *Mignonne*. Il a été emprisonné. Dans un temps de forts besoins en matelots, bénéficiant d'une indulgence dictée par la constitution des équipages, il bénéficie de l'amnistie générale des déserteurs prononcée par le roi et intégré aux levées de janvier 1758³³¹. L'auteur de la dépêche précise : « je me suis porté volontiers à rendre compte à S.M. du repentir que nous a marqué ce matelot, elle a bien voulu en cette considération lui faire grâce à condition néanmoins qu'il serve incessamment sur un de ses vaisseaux »³³². En 1757, il était destiné sur la *Mignonne*, 20 canons, commandé par Antoine Lefebvre, pour constituer une escadre de frégates corsaires avec la *Valeur* expédiées pour Dunkerque. Parvenues à Dunkerque, après la prise d'un corsaire anglais, les deux frégates avaient pour mission d'escorter trois marchands destinés pour Québec³³³.

Jusqu'aux conclusions d'une enquête de près de 8 mois permettant d'identifier et connaître Nicolas Mesnard, l'absence de ce dernier aurait pu être prise pour un cas de désertion. D'après une dépêche adressée à Choiseul en mai 1768, le matelot s'est prétendument engagé à Rochefort sans avoir déclaré sa qualité de matelot classé dans un bataillon du Régiment du Médoc, compagnie de Géry, affecté à la Martinique. Le 24 mai 1768, ce matelot du quartier de Saintes. Passible d'un procès, le bureau des Classes adresse une dépêche au ministre de la Guerre et à l'intendant de la Martinique pour obtenir sa remise à la Marine et évaluer le niveau de rigueur ou d'indulgence que pourrait supposer son procès. Le cas de Nicolas Mesnard ne relève en effet pas d'une désertion mais plutôt de la saisie d'une opportunité militaire. Le

³³⁰ AN, Marine, C4 41, Classes, Dépêches, à de Bellefonds, 27 mars 1725, p. 295.

³³¹ AN, Marine, C4 79, Classes, Dépêches, à Correnson, 17 janvier 1758.

³³² *Ibid.*

³³³ VILLIERS Patrick, « Kanon Jacques », BUTI Gilbert, HRODEJ Philippe (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS Éditions, 2013.

matelot a déjà réalisé « 3 campagnes sur les vaisseaux du roi, [...] a servi un an au canonage et sur les batteries et [...] a fait deux voyages de long cours, l'un sur les bâtiments particuliers et l'autre sur ceux de la compagnie des Indes »³³⁴. Les rôles d'équipage rochefortais l'indiquent originaire de la ville de Saintes et embarqué en 1765 et 1766 successivement à bord du *Warwick* et de la *Coulisse* comme matelot à 15 puis à 18 livres. Nicolas Mesnard apparaît comme l'exemple du matelot à la recherche d'expériences professionnelles océaniques diversifiées saisissant l'opportunité militaire pour passer outre-mer. Le cas de Nicolas Mesnard n'a rien d'isolé. En 1770, le bureau des Classes demande à l'intendant de la Marine De Ruis en 1770 d'appliquer les ordres de Choiseul et d'obtenir que Charles Turlais, matelot du quartier d'Angoulême, engagé dans le régiment du Beaujolais, soit congédié et renvoyé dans son département³³⁵. En 1771, De Bongars, intendant de Saint-Domingue doit faire repasser en France Jean Salmon, matelot canonnier engagé dans la légion de Saint-Domingue et présent dans l'île pour qu'il réintègre les classes³³⁶. Un mémoire retranscrit dans les dépêches des Classes narre le parcours du matelot. À la paie de 16 livres, ce canonnier de bord s'engage pour la Légion en mars 1770. Il dissimule son identité de matelot en se disant tailleur de profession. Il est affecté au dépôt de l'Île de Ré en novembre et embarque sur la *Cérès* pour Saint-Domingue à la fin de ce mois. Sa trajectoire professionnelle compte 5 campagnes sur les vaisseaux du Roi comme mousse et novice, 10 mois d'école du canon à Rochefort et un voyage de long cours pour le commerce. Après le noviciat et l'école du canon, le nouveau matelot semble tenté par la perspective professionnelle militaire plus que maritime. La formation au canonage a pu contribuer à ce choix d'engagement dans la Légion. Le mémoire du bureau des Classes indique qu'il est « d'une espèce précieuse tant par sa jeunesse et les services qu'il a déjà rendu que par sa qualité de canonier »³³⁷. En ce sens, l'école du canon de Rochefort qui accueille des gens de mer repérés parce qu'ils savent lire, écrire ou compter, est perçue différemment par l'administration de la Marine et les apprenants. Si l'acquisition de compétences d'artillerie est jugée essentielle pour la Marine Royale qui réalise une montée en compétences d'une partie de ses effectifs, elle peut aussi générer la recherche d'une bifurcation professionnelle que peuvent rechercher les apprenants, pris dans l'état du cadre des *Ordonnances de la Marine*. En ce sens Jean Salmon et Nicolas Mesnard présentent des similitudes. En faisant un parallèle avec l'étude de Claire Boër sur les matelots déserteurs de la marine marchande provençale, ces deux

³³⁴ AN, Marine, C4 89, Classes, Dépêches, au duc de Choiseul, 24 mai 1768, p. 463 ; *Ibid.*, à de Peynier, 24 mai 1768, p. 465.

³³⁵ AN, Marine, C4 94, Classes Dépêches, à De Ruis-Embrito, 16 novembre 1770, p. 446.

³³⁶ AN, Marine, C4 95, Classes, Dépêches, à De Bongars, 8 février 1771, p. 125.

³³⁷ AN, Marine, C4 95, Classes, Dépêches, Mémoire au sujet de Jean Salmon, 1^{er} février 1771, p. 115.

exemples de matelots de l'arrière-pays permettent de considérer la désertion comme l'application d'une stratégie individuelle liée à la connaissance des opportunités du marché du travail³³⁸.

L'étude des désertions chez les travailleurs maritimes de l'arrière-pays ne présente aucune originalité si ce n'est qu'elle touche très particulièrement les apprentis maritimes : abandonner le bâtiment du roi ou le navire marchand procède d'un faisceau de causes que les sources, par leur dimension administrative, n'expriment pas clairement. Les rares exemples de déserteurs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois montrent combien le fait de quitter le navire oscille entre le rejet du contexte de la navigation au long cours ou la recomposition d'un parcours professionnel individuel dans lequel l'expérience maritime a pu jouer un rôle d'ouverture de perspectives.

3. Mourir en mer, revenir malade ou estropié : des gens de mer victimes des périls de mer

Entre les sociétés littorales du Centre Ouest Atlantique et celles de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, l'appréhension, la confrontation et la résilience face aux dangers liés à la mer opposent une réalité pratiquée et un espace maritime intégré à l'espace habité dans les quartiers maritimes littoraux (La Rochelle, Rochefort, Marennes, Royan) à leur dimension extraordinaire, exceptionnelle s'agissant de l'espace habité des navigants des quartiers d'arrière-pays (Saintes et Angoulême). À titre d'exemple, le danger maritime fait moins irruption chez les gens de mer du département de la rivière de Charente entre Saintes et Angoulême qu'entre Rochefort et Saintes. L'exemple du naufrage en témoigne. Aux travaux d'Alain Cabantous sur la relation entre naufrage et pillage par les sociétés littorales, répondent les études de Jacques Péret sur les contours de l'évènement du naufrage chez les habitants du littoral saintongeais³³⁹. Entre 1749 et 1792, 14 naufrages touchent la flottille du secteur fluvio-

³³⁸ BOËR Claire, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], 32, 2017. URL : <http://journals.openedition.org/traces/6826> (consulté le 6 juillet 2020).

³³⁹ PÉRET Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises au XVII^e et XVIII^e siècle*, La Crèche, Geste, 2007 ; *Id.*, « Le paysage des naufragés et le territoire des pilleurs. Le naufrage et le pillage du Samuel dans l'estuaire de la Gironde en 1697 », CHAUVAUD Frédéric, PÉRET Jacques (dir.), *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, PUR-Université de Poitiers, 2006, p. 99-105 ; BRETON Emmanuelle, *Les naufrages dans l'Amirauté de Marennes (1680-1700)*, Mémoire de Maîtrise, Université de Poitiers, 1995 ; AZOUAGH Nabib, *Les naufrages des navires dans l'Amirauté de Marennes dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (1750-1781)*, Mémoire de Maîtrise, Université de Poitiers, 1996 ; CABANTOUS Alain, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France, 1680-1830*, Paris, Fayard, 1993.

maritime navigant au cabotage sur les côtes du royaume³⁴⁰. Par contraste, entre 1680 et 1781, sur les rivages de l'Amirauté de Marennes, 541 naufrages ont été relevés par Jacques Péret³⁴¹. Ce péril est moindre pour les gabarriers du secteur fluvial qui font la navette entre Angoulême et Rochefort et pratiquent peu l'océan. Le naufrage demeure fluvial, avec un spectacle et une gravité bien moindre. Dans le secteur amont, les levées des Classes de service et l'expérience du long cours à bord des bâtiments du roi ou des navires marchands constituent alors un facteur de risque, à même de susciter une appréhension et de construire une perception négative de l'espace professionnel océanique, pratiqué par choix ou par nécessité de service. Par extension, la capacité de résilience face aux dangers de la mer paraît plus forte en aval de Saintes qu'en amont parce que la réalité du risque maritime est plus intégrée par les communautés riveraines de gens de mer. Le risque maritime est devenu une clef de lecture du rapport à la mer et aux océans de l'historiographie maritime. À partir d'un point de vue maritimo-centré où l'homme est face à l'océan, Gilbert Buti et Alain Cabantous définissent les espaces maritimes comme les « empires du risque »³⁴², théâtres d'une confrontation permanente des hommes, et de leurs représentations qui postulent une « malignité native du milieu océanique »³⁴³, avec les océans, producteurs d'une « déclinaison du risque »³⁴⁴. À quels risques sont donc confrontés les gens de mer de l'arrière-pays ?

Les travailleurs de bord de l'arrière-pays éprouvent le naufrage sur les mers du globe. Le corpus des rôles d'équipage du port de Lorient indique 25 travailleurs maritimes naufragés sur 427 armements, soit 5,9% de l'effectif recensés. En 1724, Jean Bonnet, de Charente, coq, Jacques Drouillard de Port-d'Envaux, officier premier pilote, et Jean Foureau de Saint-Jean-d'Angély, s'embarquent sur la *Bellone* à Rochefort. Ils transitent par Lorient puis participent à la navigation en droiture vers la Louisiane. Ils connaissent le naufrage du bâtiment à l'île Dauphine³⁴⁵. Sur la flûte la *Saône*, l'officier non marinier cuisinier et domestique Jean Caillaut, de Saintes, le matelot classé de 32 ans à la basse paie de 12 livres Jacques Japy de Voeuil et Giget, et le patron de canot Jean Remont de Matha, officier chirurgien, éprouvent après l'escale de la Louisiane, le naufrage de leur bâtiment à La Havane en septembre 1726³⁴⁶. L'équipage

³⁴⁰ Cf. figure 29, chapitre 3.

³⁴¹ PÉRET Jacques, « La violence des grèves, les sociétés littorales et les naufrages sur les côtes saintongeaises (1680-1781) », AUGERON Mickaël, TRANCHANT Mathias (dir.), *La Violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004, p. 109-125.

³⁴² BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Belin, 2018, p. 373-378.

³⁴³ *Ibid.*, p. 9.

³⁴⁴ *Ibid.*, p. 8.

³⁴⁵ SHDL, 2P 22-I 18, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Lorient (de Rochefort), La *Bellone*, 1724.

³⁴⁶ SHDL, 2P 68-I 9, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Lorient (de Rochefort), La *Saône*, 1725.

est conduit sur un navire marchand espagnol au Petit-Goave de Saint-Domingue. En 1758, Jacques Moidon, remplacé à l'Île de France sur le *Duc de Béthune*, à bord duquel il naviguait depuis 1756 pour les Mascareignes et Madagascar, par les étapes du Sénégal et de l'Île de Gorée, échappe au combat contre les Anglais et au naufrage au large de Lorient. L'année suivante, le cuisinier d'Angoulême Antoine Bouillard qui avait embarqué à Lorient sur le *Saint-Luc* pour l'Île de France, connaît le naufrage du navire³⁴⁷. Le vécu des périls du *Fortuné* par le mousse à 7 livres Jacques Bellanger de Charente, le volontaire à 20 livres Louis Nogaret de Grange en Angoumois et l'aide-canonnier de Saintes François Tonner, implique des perceptions asymétriques³⁴⁸. Le premier est un apprenti-maritime que cette navigation a pu échauder. Le second trouve l'occasion de concrétiser son désir de prendre la mer par le volontariat tandis que le troisième, matelot promu ayant accédé à la maîtrise d'artillerie, a certainement mieux vécu les aléas de cette navigation. Le navire commandé dans un premier temps par Etienne Lobry est destiné de Lorient pour le Brésil. En mer, il capture le sloop anglais la *Betty*. Après escale sur l'île Grande au Brésil, il part pour l'Océan Indien, l'Île de France puis l'Île Bourbon. Le volontaire d'Angoumois perd la vie à bord peu après le départ du Brésil, emportant avec lui le succès de son premier affrontement. Le bâtiment intègre l'escadre d'Aché pour Pondichéry et se retrouve dans un combat contre les Anglais au large de Porto Novo. Après l'étape de Pondichéry, le navire revient vers les Mascareignes, réalise en 1760 des navettes entre l'Île Bourbon et l'Île de France avant de naviguer successivement en 1761 et 1762 vers Madagascar, le Bengale et le Cap de Bonne Espérance. François Bernard, d'Angoulême, matelot à 15 livres, cherchant un embarquement depuis son désarmement du *Berryer* et du *Minotaure*, prend place à bord du navire le 1^{er} janvier 1762 au Cap de Bonne-Espérance³⁴⁹. Il intègre un équipage de 382 hommes sur un navire de 1100 tonneaux. Il vogue avec l'équipage qui fait des navettes entre les Mascareignes et Batavia. En septembre 1763, le bâtiment fait naufrage à Fish Bay sur la côte sud-africaine³⁵⁰. La matricule de la fin du siècle du quartier d'Angoulême signale 9 matelots victimes d'un naufrage. Nicolas Anselme Chadeaux, matelot à 18 livres, passé à 21, cumule 90 mois de navigation (68 au roi, 22 au commerce). L'apostille de l'année 1785 le décrit comme un profil rare pour l'arrière-pays : « ce marin a fait toute la guerre dans l'Inde à bord du vaisseau le *Bizant*, le *Héros* »³⁵¹, « a resté depuis dans l'Inde au service du commerce », « repassé en France sur le navire le *Chancelier*

³⁴⁷ SHDL, 2P 38-I 4, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Lorient, Le Duc de Béthune, 1756.

³⁴⁸ SHDL, 1P 196a-664, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, Lorient, Le Fortuné, 1758.

³⁴⁹ *Ibid.*

³⁵⁰ *Ibid.*

³⁵¹ 9 P3 22, Quartier d'Angoulême, Matricule des Classes, 1783-1796, n°579, Nicolas Anselme Chadeaux.

du *Brabant* désarmé à Lorient le 29 avril 1790 »³⁵². Au commerce, il avait embarqué depuis Bordeaux pour le Mozambique sur le *Couble* de Bordeaux « naufragé à la Côte d’Afrique au mois de décembre 1789 »³⁵³. Durant la Révolution, il reçoit un livret en 1789, s’embarque au commerce à Rochefort et Nantes avant de succomber à Brest au début de l’été 1791. Jacques Motard de Lignières éprouve le naufrage après un mois de service sur la *Cénis* dans la rivière de Gambie en janvier 1787³⁵⁴. Il reparaît devant le commissaire du quartier qui l’apostille en septembre 1788 comme ayant été embarqué sur la gabare l’*Outarde* revenue à Brest en juillet 1788. Bernard Huet d’Angoulême, à bord du *Saint-Hilaire* de Bordeaux, est naufragé à Porto Galet en janvier 1787. À la différence de Chadefaux, Motard et Huet ne réembarquent pas après le naufrage.

Les temps de guerre exposent les travailleurs maritimes de l’arrière-pays au risque mortel lors des naufrages, mais également lors des manœuvres de la guerre d’escadre, de la course et lors des prises par la flotte ennemie. Aborder le décès en mer au fil du siècle est difficile car les occurrences des gens de mer décédés à bord des bâtiments sont rares avant la guerre d’Indépendance Américaine. Le recensement des gens de mer de la rivière de Charente n’indique que Jean Tabois de Taillebourg-Saint-Vaize « mort à la mer » en juin 1729 et François Ortigé de Charente « mort sur le *Profond* » en 1733³⁵⁵. Les matelots Pierre Bonne, des environs de Geay, et Jean Daunas de L’Houmée périssent à bord du vaisseau le *Rubis* durant la campagne 1733-1734³⁵⁶. Pierre Caillaud quant à lui meurt en mer sur une barque envoyée au cabotage³⁵⁷. Les circonstances de leur mort en mer sont inconnues et ne relèvent pas de la guerre. Malgré l’importance de l’effectif d’arrière-pays mobilisé durant la guerre de Sept-Ans, le corpus des 41 rôles d’équipage rochefortais, composé de 33 rôles d’armement et de 8 rôles de désarmement ne livre aucun renseignement en apostilles sur le devenir des gens de mer embarqués. Les rôles et les dépêches des Classes de la période de l’entre-deux-guerres 1763-1776 ouvrent une fenêtre d’analyse sur le décès en mer. En 1765, le vaisseau du roi l’*Utile* est attaqué par les Salétins en Méditerranée. À son bord Augustin Gaillard est matelot³⁵⁸. La liste des 24 officiers et matelots blessés, tués et faits prisonniers pendant la campagne lors de l’expédition de l’Arrache le mentionne « tué au combat ». Sa mort est attestée par le chirurgien

³⁵² *Ibid.*

³⁵³ *Ibid.*

³⁵⁴ *Ibid.*, n°422, Jacques Motard.

³⁵⁵ AN, Marine, C4 220, Classes, Recensement des gens de mer du département de la Rivière de Charente, 1727, f°5, n°2 ; *Ibid.*, f°35, n°4.

³⁵⁶ AN, Marine, C4 132, Classes, État des différents changements arrivés parmi les officiers marinières et matelots depuis la revue de 1726..., 1737, p. 3.

³⁵⁷ *Ibid.*, p. 4.

³⁵⁸ AN, Marine, C6 1060, Rôles d’équipage, Rochefort, L’Utile, 1765.

major Belin³⁵⁹. Les rares dépêches portant remise des extraits mortuaires aux familles de gens de mer de l'arrière-pays signalent des travailleurs de bord morts dans les hôpitaux ultra-marins ou à bord de bâtiments et navires marchands dans les périodes de paix. En décembre 1764, le commissaire aux Classes Dubois-Grenot doit apostiller le décès en mer du matelot d'Angoulême François Maine, décédé à l'hôpital de la Charité de Basse-Terre en Guadeloupe en septembre 1763, et le rayer des classes³⁶⁰. L'absence de mentions sur les rôles d'équipage réduit sa présence à bord d'un bâtiment de l'arsenal à l'état d'hypothèse. La remise de l'extrait mortuaire d'un novice du quartier de Saintes, Jean Chasseriau, est ordonnée par le bureau des Classes dans une dépêche du 4 août 1765. Le jeune apprenti à 21 livres avait obtenu un permis du quartier le 30 mars 1764 pour le commerce et avait embarqué plutôt rapidement à Bordeaux pour la Martinique sur ce navire dont l'équipage de 33 hommes était commandé par Marchais³⁶¹. En 1768, le commissaire Cochelin doit remettre l'extrait mortuaire de Pierre Blanchard, mort sur la flûte du roi la *Bricolle*³⁶². En 1770, celui du mousse Jean Texier, également du quartier de Saintes, est à transmettre au père : le jeune mousse avait navigué à bord de la frégate la *Dédaigneuse* pour Saint-Domingue³⁶³. Originaire de Rouffignac en Saintonge, il avait été débarqué à l'hôpital du Cap en avril 1767. Le père, informé du décès de son fils, réclame alors au bureau des Classes un extrait mortuaire pour percevoir les salaires et le produit de l'inventaire des hardes et effets vendus³⁶⁴. Sur le même bâtiment se trouvait Paul Léger, d'Angoulême, surnuméraire embarqué à Rochefort, débarqué à l'hôpital de Port-au-Prince où il succombe après 141 jours³⁶⁵. Pour la guerre d'Indépendance Américaine, seuls 4 états répertorient des « tués, blessés, morts désertés ou autres dans les hôpitaux » sont exploitables pour l'année 1782. Christophe Carrier du quartier d'Angoulême, mousse, est tué au combat de la Dominique du 12 avril 1782 sur le vaisseau *La Ville de Paris*³⁶⁶. Le combat du *Sceptre* a occasionné de grandes pertes : le matelot à 13 livres Jacques Daud du quartier de Saintes est tué au combat du 12 avril tandis que Jean Drouillard, matelot du quartier d'Angoulême, et Jean Amiot, bosseman du quartier de Saintes, succombent à l'automne des suites des blessures occasionnées par le combat à bord du *Sceptre*.

³⁵⁹ *Ibid.*

³⁶⁰ AN, Marine, C4 85, Classes, Dépêches, à Dubois-Grenot, 29 décembre 1764, p. 822.

³⁶¹ AN, Marine, C4 86, Classes, Dépêches, à Cochelin, 4 août 1765, p. 493 ; ADG, 6B 420, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Le Prudent, 1764.

³⁶² AN, Marine, C4 90, Classes, Dépêches, à Cochelin, 12 août 1768, p. 143.

³⁶³ AN, Marine, C6 1061, Rôles d'équipage, Rochefort, La *Dédaigneuse*, 1766.

³⁶⁴ AN, Marine, C4 94, Classes, Dépêches, à Cochelin, 17 septembre 1770, p. 268.

³⁶⁵ AN, Marine, C6 1061, *Ibid.*

³⁶⁶ AN, Marine, C4 223, États d'officiers majors, officiers marinières, matelots, novices, mousses, soldats apostillés tués, blessés, morts, désertés ou autres (bâtiments : La Ville de Paris, Le *Sceptre*), 1782.

Catégorie	Apostille sur l'état de 1737	Effectif	Catégorie	Apostille sur l'état de 1737	Effectif
MORTS	"mort à [localité]" ou "mort chez lui"	106	MAIN	"estropié du doigt [...] de la main droite"	1
	"mort en mer sur le vaisseau"	4	JAMBES	"jambes ulcérées"	1
	"mort en mer sur la barque"	3		"mal aux jambes"	1
	"mort en mer sur un navire marchand de"	4		"jambe droite cassée"	1
	"noyé"	10		"estropié de la jambe gauche et du bras"	1
VEILLESSE	"cassé"	86		"estropié de la jambe droite"	1
	"rompu"	1	HERNIE	"hernie complète des deux côtés"	1
	"caduc" (caduque)	2		"hernie considérable"	2
INFIRMES	"infirmes"	13	106	<i>Décès au port ou à domicile</i>	43,09%
	"infirmes point de dents"	5	21	<i>Décès en navigation</i>	8,53%
	"infirmes mangé par ..."	1	30	<i>Infirmes</i>	12,20%
	"très infirmes"	1	89	<i>Veillesse</i>	36,18%
VUE	"très mauvaise vue"	1	246	<i>apostilles au total</i>	100,00%

Tableau 94: le corps apostillé des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1727-1737).

La confrontation des apostilles de l'état de 1737 des changements individuels chez les gens de mer du quartier de Saintes depuis 1727 avec les noms des décédés de la catégorie « Morts » du journalier du bureau des Classes de Saintes entre 1778 et 1788 permet une approche comparative indicative de la mortalité des gens de mer d'arrière-pays³⁶⁷. Entre 1727 et 1737, 83,5% des gens de mer apostillés succombent dans un port ou chez eux contre 16,5% noyés ou trépassés à bord d'un bâtiment, d'un navire ou d'une barque en cours de navigation. Parmi les trois quarts des gens de mer succombant chez eux ou dans un port, la mise en relation avec le recensement de 1727 permet de mettre en évidence des décès lors des escales du cabotage fluvial ou maritime ou lors de la destination de la droiture. Si Jean Marsac, d'Angoulême, succombe à son domicile³⁶⁸, l'officier marinier Jacques Bouchet de Charente, 48 ans en 1727, meurt à Saint-Savinien³⁶⁹. Pierre Rozelet, 27 ans, aussi de Charente, succombe à Brouage³⁷⁰. Pierre Maran, au cabotage vers la Bretagne, meurt au Port-Louis en 1734³⁷¹. Venu à bord d'une gabare d'Angoulême, Jean Gastineau meurt à Rochefort³⁷². Les matelots François Guesman de L'Houmée et Jacques Touzeau des environs de Saintes périssent outre-atlantique, aux Îles tandis que le matelot Jean Martin de la région de Port-d'Envaux trépassé au Canada³⁷³. Périr en navigation sur un bâtiment de l'arsenal ou un navire marchand en temps de paix induit

³⁶⁷ SHDR, 9 P3 4, Quartier de Saintes, Mouvements journaliers du bureau des Classes de Saintes, 1777-1792.

³⁶⁸ AN, C4 132, État des différents changements arrivés parmi les officiers marins et matelots depuis la revue de 1726 jusqu'à celle faite dans les mois de mai et juin 1737, 1737, p. 23.

³⁶⁹ *Ibid.*, p. 1.

³⁷⁰ *Ibid.*, p. 2.

³⁷¹ *Ibid.*, p. 5.

³⁷² *Ibid.*, p. 22.

³⁷³ *Ibid.*, p. 3, 10 et 13.

soit quelques maladresses dans la pratique des manœuvres de bord soit l'indice du naufrage. En 1734, Jean Daunat de L'Houmée périt à bord du vaisseau le *Rubis*³⁷⁴. René Chaudron, de la région de Crazannes, succombe sur le vaisseau la *Baleine* en 1736³⁷⁵. Le fait que moins de deux matelots sur 10 meurent en navigation ou à l'escale confirme la faible projection professionnelle des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois avant la guerre de Succession d'Autriche d'une part mais également le fait que le secteur fluvial en amont de Saintes est moins sujet à l'expérience professionnelle maritime.

Entre 1778 et 1788, la part des décès de gens de mer à domicile représente près d'un quart de l'effectif répertorié par le commissaire aux Classes dans le journalier. Pour Louis Raffin, matelot à 12 livres, périsant à bord de la *Charmante* en novembre 1778, le commissaire enregistre l'extrait mortuaire en avril 1780. Pour le matelot à 15 livres David Adrien de Saint-Savinien, trépassé au Fort-Royal de la Martinique en septembre 1779, son décès n'est enregistré qu'en juillet 1781 sur le journalier³⁷⁶. La prise en compte du décès en mer, aux colonies ou à bord en temps de guerre, induit une information différée, jusqu'à deux ans, pour l'administration de la Marine et pour les familles restées dans l'arrière-pays. Entre 1778 et 1788, 157 décès sont notés pour être apostillés ensuite sur la matricule du quartier et rayer des classes les gens de mer décédés, dont 63,00% à des niveaux géographiques d'éloignement différenciés : 39 dans un hôpital métropolitain, 50 sur mer ou dans les outre-mer. Si 30 matelots du quartier meurent chez eux entre 1778 et 1785, ils sont 29 à périr en mer, 32 dans un hôpital portuaire de marine et 11 dans un hôpital ultra-marin. Les motifs de décès étant inconnus, le combat de bord et les maladies contractées ou aggravées par la navigation, sont les principales causes du trépas maritime des gens de mer de l'arrière-pays aux côtés des naufrages ou des maladresses de bord. Sur l'ensemble de la décennie, la part des décès en navigation est plus importante qu'en 1727-1737 avec près de 30,00% des matelots morts en mer, à bord et noyés sur les côtes de France ou des colonies. La rubrique « Morts » du journalier du bureau de Saintes livre une augmentation de la dangerosité de la projection professionnelle maritime de l'arrière-pays avec $\frac{3}{4}$ des décès de marins associés à la topologie des lieux professionnels et $\frac{1}{4}$ au domicile du matelot.

³⁷⁴ *Ibid.*, p. 3.

³⁷⁵ *Ibid.*, p. 24.

³⁷⁶ SHDR, 9 P3 4, Quartier de Saintes, Mouvement journalier du bureau des Classes de Saintes, 1777-1791, f°81.

	A vérifier	Chez lui	Hôpital de Rochefort	Autre hôpital portuaire	Hôpital de colonie	En mer / à bord	Noyé sur les côtes de France	Noyé sur les côtes des colonies	Total
1778-1788	21	37	24	15	13	35	10	2	157
%	13.37%	23.57%	15,29%	9.55%	8,28%	22,29%	6.37%	1,27%	100,00%

Tableau 95: topologie de la mortalité des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge (1778-1788).

Le service au roi ou la navigation au commerce marquent aussi les corps des gens de mer de l'arrière-pays. Aux côtés de ceux qui reviennent éreintés mais indemnes physiquement rentrent également au quartier des matelots amoindris ou marqués par la blessure ou le handicap. De rares indices peuvent être retrouvés dans le recensement des gens de mer de la rivière de Charente. Le matelot de 26 ans François Trichard, de Taillebourg-Saint-Vaize, époux de Pétronille Durand, est ainsi porté sur le registre des Invalides du quartier étant aveugle³⁷⁷. François Gautier, matelot passé aux hors de service, 60 ans en 1737, a une très mauvaise vue³⁷⁸. François Bertrant, 40 ans, de L'Houmée à les jambes ulcérées en 1737³⁷⁹ ; Ambroise Garnier et Jean Yonnet, matelots des environs de Crazannes, sont « infirme[s] et [n'ont] point de dents »³⁸⁰. À Cognac, si André Pluchon est un matelot « estropié du doigt médus de la main droite », François Godard a une « hernie complète des deux côtés »³⁸¹. Jean Joly de Saint-Simon est le plus handicapé : à 44 ans, il est « estropié de la jambe gauche et du bras droit »³⁸². Ces apostilles d'infirmités concernent 12,20% des gens de mer passés en revue en 1737. Difficile d'attribuer ces infirmités à la navigation maritime en l'absence de données d'embarquement à Rochefort avant la guerre de Sept-Ans. Néanmoins, à l'échelle de la population des gens de mer du quartier, les apostillés « cassés », « rompus » ou « caduques » 10 ans après le recensement de 1727, représentent 14,7% des matelots et officiers marinières du quartier (89 sur 607 recensés) et les infirmes près de 5,00%.

Réaliser une estimation pour la seconde moitié du XVIII^e siècle est vain en l'absence d'une documentation similaire à celle du bureau des Classes pour 1727-1737. Les états de tués et blessés au combat maritime de l'année 1782 donnent quelques renseignements également.

³⁷⁷ AN, Marine, C4 220, Classes, Recensement des gens de mer du département de la rivière de Charente, f°35, n°10.

³⁷⁸ AN, Marine, C4 132, Classes, État des différents changements arrivés parmi les officiers marinières et matelots depuis la revue de 1726, 1737, p. 3

³⁷⁹ *Ibid.*

³⁸⁰ *Ibid.*, p. 6 et 9.

³⁸¹ *Ibid.*, p. 15.

³⁸² *Ibid.*, p. 20.

L'officier marinier Pierre Seguin du quartier d'Angoulême rentre chez lui blessé à la cuisse droite, suite au combat éprouvé à la Dominique à bord du Scipion le 12 avril 1782. Le capitaine du Régiment d'Angoumois, Dumontel, membre des troupes embarquées sur ce bâtiment est blessé par une « létal de bois à la cuisse droite »³⁸³. L'équipage du *Sceptre* ramène 26 gens de mer d'arrière-pays envoyés à l'hôpital³⁸⁴. La durée renseignée des séjours indique la gravité des blessures reçues. Charles Bégouin, matelot à 13 livres de Saintes, entré à l'hôpital le 27 avril, succombe après deux semaines d'hospitalisation. Jean Philippet à 15 livres connaît le même sort en novembre 1782. Pierre-Drueon, aide-pilote, entre le 14 octobre 1782 et sort physiquement rétabli le 3 janvier 1783. Jean Trotet matelot à 18 livres, de Saintes, est débarqué à l'hôpital de Cadix le 9 novembre 1782, le même jour que son confrère Jacques Roche, matelot à 20 livres. Tous les deux sortent à la fin du mois de juin 1783. L'intensité des maux justifie parfois des retours à l'hôpital et la chronicité des affections : Jean Tableau, du quartier de Saintes, matelot à 16 livres, issu de l'équipage du *Sceptre*, entre à l'hôpital le 18 mai pour en sortir 8 jours plus tard. Il y revient deux semaines entre le 10 et le 23 février 1783. Jean Lavaret d'Angoulême, matelot à 17 livres, y séjourne 16 jours en octobre 1782, et plus d'un mois entre décembre 1782 et janvier 1783. La matricule des Classes du quartier d'Angoulême de la fin du XVIII^e siècle comporte 25 profils de gens de mer indiquant une infirmité soit 3,4% des 746 matelots et officiers mariniers inscrits. L'intérêt de quelques apostilles est de préciser un lien entre l'expérience océanique et le mal. François Brihant de Vibrac, né en 1761, fils d'un vigneron, termine son parcours matelot à 24 livres, meurt à bord du Héros à Saint-Domingue. Une apostille précisait « blessé à la tête au combat maritime »³⁸⁵. Du même village, Jacques Delage, matelot à 18 livres, est « infirme par suite de combat » à bord de la Bayonnaise sur laquelle il a été armé en 1798³⁸⁶. Trois Cognaçais sont devenus infirmes par le fait de navigation. Jean Baugnier est un vieillard à la fin du XVIII^e siècle. Après 4 campagnes sur les bâtiments du roi (l'*Anémone*, la *Diligente*, l'*Oiseau*, le *Souverain*), le matelot né en 1740 est porté en 1796 aux hors de service car il a perdu l'usage de la vue affaiblie à la suite de son service³⁸⁷. Jean Godard, novice à 15 livres, promu aide-canonnier, a navigué vers Saint-Domingue, puis a été fait prisonnier par les Anglais en 1795. Son dernier armement, sur l'*Argonaute* expédié de Brest en 1802, est accompagné de l'apostille « atteint de maladie des

³⁸³ AN, Marine, C4 223, Classes, État des officiers majors, officiers mariniers, matelots, novices, soldats, et autres existants à bord du vaisseau le Scipion, au combat du 12 avril 1782..., 1782.

³⁸⁴ *Ibid.*, État des officiers majors, officiers mariniers, matelots, novices, soldats, et autres existants à bord du vaisseau le Sceptre [...] au combat du 12 avril 1782..., 1782.

³⁸⁵ SHDR, 9 P3 22, Quartier d'Angoulême, Matricule des Classes, 1783-1796, n°370, François Brihant.

³⁸⁶ *Ibid.*, n°389, Jacques Delage.

³⁸⁷ *Ibid.*, n°646, Jean Baugnier.

suites de l'épidémie de Saint-Domingue et de ses blessures »³⁸⁸. Pierre Gerland, né en 1774, fils d'un matelot, est aux apprentis-canonnières de l'arsenal en 1797, commandé l'année suivante et embarqué sur la *Médée* à Rochefort. En 1802, il est successivement apostillé levé, congédié et « hors de service. blessé par la chute de la futasse d'un canon. estropié »³⁸⁹. Denis Goguet, de Saint-Simon, fils d'un tonnelier, novice à 15 livres, promu à 18, passe du service sur les gabares l'*Espérance* et les *Trois Frères* à celui des vaisseaux de la république. En 1799, embarqué sur la *Volante*, il éprouve le naufrage. En 1800, rentré au quartier, il navigue de nouveau sur le fleuve Charente. Il est apostillé « épileptique suite au naufrage »³⁹⁰. Les gens de mer de l'arrière-pays sont victimes du naufrage, peuvent mourir en mer, séjourner dans un hôpital portuaire ultra-marin ou métropolitain, revenir infirmes et / ou malades. Les corps abîmés par l'expérience du long cours au roi ou au commerce portent les stigmates de ces épreuves et l'historien peut alors faire une lecture des corps apostillés. Ces risques de mer, quand il est possible d'en construire une lecture évolutive sur le siècle, à l'image de la mortalité, se lisent comme des indicateurs des conséquences de la projection professionnelle et des aléas de l'expérience océanique des gens de mer de l'arrière-pays. Les invalides de la Marine, blessés et estropiés, pouvait bénéficier selon les Ordonnances de la Marine d'une demi-solde calculée à partir du dernier grade atteint au service³⁹¹. En cas d'incapacité partielle, l'invalidé peut recevoir un tiers de sa dernière solde et une demi-solde en cas d'incapacité totale. Le financement de la demi-solde reposait sur la caisse des Invalides. Cependant, comme pour les hors-de-service, la modestie des pensions pour les invalides de la Marine pouvait justifier la nécessité de poursuivre la navigation³⁹².

Le retour du bâtiment ou du navire marchand à l'arsenal ou au port de commerce, met fin à la campagne. Il y a ceux qui ne reviennent pas et ceux qui, rentrés au quartier, apportent la solde ou envisagent de rembarquer avec la confiance du capitaine.

4. L'argent, la veuve et le capitaine : les sens de l'absence et du retour de mer

Le 9 septembre 1784, la frégate du roi la *Cérès* est expédiée pour Saint-Domingue sous le commandement du capitaine de vaisseau Charles Agoult de Montmaur. Avant dernière campagne de sa carrière de capitaine, Agoult de Montmaur est âgé au départ de 42 ans. La

³⁸⁸ *Ibid.*, n°696, Jean Godard dit l'Aîné.

³⁸⁹ *Ibid.*, n°725, Pierre Gerland.

³⁹⁰ *Ibid.*, n°250, Denis Goguet.

³⁹¹ SAUZEAU Thierry, « Les gens de mer du quartier de Marennes et l'institution des invalides de la Marine (milieu XVIII^e-milieu XIX^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 120, 2, 2013, p. 179-192.

³⁹² *Ibid.*

navigation dure 33 mois 28 jours jusqu'au désarmement à l'arsenal le 6 juillet 1787³⁹³. Elle suppose donc une absence longue de l'arrière-pays. Au sein d'un équipage de 212 hommes, en partie composé de matelots américains, irlandais, anglais, cubains et italiens, 29 travailleurs de bord viennent de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, du Limousin et du Poitou. Ils embarquent avec 4 mois d'avance. Les statuts à bord sont variés : 2 officiers marins du quartier de Saintes (un patron de canot, et un maître charpentier en second), 3 matelots gabiers (2 du quartier de Saintes, 1 de celui d'Angoulême), 1 matelot boulanger de Poitiers, 13 matelots de 13 à 18 livres des quartiers de Saintes et Angoulême, 2 novices, l'un du Poitou, l'autre du Périgord, 2 surnuméraires du Poitou dont 1 boucher, 6 mousses (2 du quartier d'Angoulême, 3 de celui de Saintes et 1 de celui de Poitiers). Indéniablement, leurs expériences seront différentes selon leur consistance physique, leur volonté, leur statut à bord. Le rôle d'équipage du *Cérès* présente l'intérêt de pouvoir suivre l'expérience professionnelle du long cours de ces travailleurs de bord de l'embarquement au désarmement par la richesse des apostilles qu'il comporte. Antoine Boissier, gabier de Saintes est absent à l'appareillage. Sera-t-il soupçonné de désertion ? Il avait reçu 80 livres d'avance. Il doit les rembourser. Pour les 28 travailleurs maritimes embarquant, le temps de service à bord varie de 12 à 33 mois, avec une moyenne de 25 mois sans compter 3 exceptions, inférieures à 5 mois. Avec 1,5 mois de service, les deux novices à 12 livres du Poitou et du Périgord restent le temps de la traversée à bord tandis qu'un matelot d'Angoumois est au service 4 mois. Pierre Monnery le Poitevin et Jacques Saunier le Périgourdin sont débarqués au Cap à Saint-Domingue le 17 novembre 1784. Ayant reçu 48 livres d'avances à la revue, ils doivent rembourser un peu plus de la moitié de ce qu'ils ont perçu. Ces deux novices ont certainement conçu le travail à bord d'un navire du roi comme une passerelle pour passer aux Îles. Le matelot d'Angoumois Pierre Tillard, ne souhaitant pas prolonger son service sur la frégate, embarque pour une navigation retour le navire marchand le *Jean Étienne* destiné pour un port atlantique du royaume. Il reçoit 1 livre 12 sous pour parfait paiement au Cap. Sur les 28 navigants d'arrière-pays, 18 séjournent à l'hôpital du Port-au-Prince, du Cap, du Môle Saint-Nicolas ou des Cayes, suivant la progression du cabotage côtier réalisé par la frégate. Les apostilles liées à l'hospitalisation renseignent sur les trajectoires. Il y a ceux qui, soignés, souhaitent et peuvent rentrer une fois sortis en saisissant l'opportunité du retour d'un bâtiment comme le patron de canot François Cailleteau de Saintes : après 10 jours d'hospitalisation, il passe en France sur la gabarre la *Barbue*. Matelot à 18 livres, Guillaume Tarin prend place après deux mois d'hospitalisation sur le même bâtiment. Jean Dumas, mousse

³⁹³ AN, Marine, C7 2, Dossier n°18, Charles Agoult de Montmaur, pièce n°27, État des services, 21 juin 1791.

du quartier d'Angoulême, séjourne à l'hôpital du Port-au-Prince en octobre-novembre 1785, rembarque sur la *Cérès*, navigue jusqu'au Cap, puis prend place à bord de la *Désirée* en juin 1786. Le matelot du quartier de Limoges Jacques Barrière déserte l'hôpital après y avoir séjourné près de 3 mois. La campagne a été physiquement plus difficile pour le mousse d'Angoulême Pierre Morin : il fréquenté successivement les hôpitaux du Port-au-Prince, des Cayes et du Cap. Sorti de ce dernier en mai 1787, il rembarque et termine la navigation, ce qui lui garantit après 32 mois 35 jours de service à bord 255 livres 17 sous de solde au retour. Peur de la campagne longue sur le *Cérès*, désir de rentrer, nostalgie de l'arrière-pays, crainte de la maladie ou du trépas en terre ultra-marine ou opportunité liée aux flottes présentes dans les ports domingois, les facteurs du retour ne peuvent qu'être hypothétiques. Sur les 28 embarqués, 15 sont promus en cours de navigation comme le matelot à 15 livres Jean Yon de Saint-Jean-d'Angély, passé à 16 puis 21 livres, indice d'une application de ces travailleurs et d'une satisfaction des officiers. Quelques apostilles portées sur les dus déduits du solde de la campagne livrent quelques informations sur les conditions de vie à bord. Les 2 officiers mariniers du quartier de Saintes doivent « au roi pour vin [...] fourni [...] par le commis de bord » entre 80 et 127 livres. Deux matelots d'Angoulême doivent au sieur Brac, tenant le magasin des hardes du bâtiment 39 et 110 livres pour fournitures d'effets. Les décès en cours de navigation occasionnent des ventes d'effets : 8 travailleurs de bord d'arrière-pays achètent des effets sur les inventaires des morts en mer. Sur le solde de campagne du matelot à 10 livres Christophe Bouquet, de Saintes, sont retenues 28 livres pour des achats réalisés sur les inventaires de 4 matelots morts en mer : 10 livres à l'inventaire de Galibert, 4 livres à celui de Jean Charpentier, 11 livres sur celui du matelot bordelais Cazeau et 3 livres sur celui de François Laville. Jean Lafond, gabier d'Angoulême, dépense 10 livres pour des achats sur les inventaires de Pierre Bruyère, Pierre Guérin et Jean Gournaud. Attendu qu'il doit 61 livres pour hardes au nommé Fruchères, la participation aux ventes d'effets des morts, permet à l'évidence de s'équiper. Ces renseignements tirés d'un rôle d'équipage fort complet donne une idée des conditions de travail à bord des bâtiments de l'arsenal expédiés en temps de paix. Le retour estival de la *Cérès* en juillet 1787 est l'occasion de percevoir le restant de campagne, déduction faite des dépenses de bord apostillées. Le travailleur de bord se dirige vers l'arsenal avec une conduite lui permettant de préparer son embarquement et de faire face aux dépenses de la route vers le port. À la revue, officiers mariniers, mousses et novices ont perçu une avance équivalente à 4 mois de navigation. Attendu la perspective d'une longue navigation, un acompte a parallèlement été versé aux familles dans les départements. À la fin de la campagne,

l'équivalent d'un mois de service est versé avant le dernier paiement appelé « parfait paiement ».

Alain Cabantous rappelle que le salariat des gens de mer repose sur trois caractéristiques : une rémunération variable selon l'activité de navigation et les fonctions de bord, une rémunération durant le temps de la durée de la navigation et la possibilité de percevoir une rémunération extraordinaire par la course³⁹⁴. La réalisation de fiche de paie à partir des apostilles pour 5 membres de l'équipage de la *Cérès* restitue la diversité des statuts et des rétributions (voir annexe 5A, B et C). François Vilain, second maître charpentier reçoit un parfait paiement de 1 533 livres à l'issue de la campagne, déduction faite du vin qu'il doit au commis de bord. La solde du mousse Pierre Morin du quartier d'Angoulême signale un apprenti méritant. Avec 4 séjours dans les hôpitaux dominguois, le jeune Morin s'accroche et rentre indemne à Rochefort et au quartier avec un parfait paiement de 105 livres et une promotion au rang de novice à 11 livres. Pierre Lavreau, matelot sans spécialité à 18 livres, réalise toute la campagne et apporte 417 livres de parfait paiement. À bord il dut acheter quelques hardes d'occasion à deux matelots morts durant la navigation. La fiche de paie réalisée pour le patron de canot à 31 livres François Cailleateau présente un parfait paiement de 109 livres. L'officier marinier embarquait déjà avec une dette pour frais de logement et de nourriture auprès de Catherine Péronneau, son « hôtesse ». Il doit 25 livres à l'inventaire de Louis Barot et 15 livres au contremaître sans compter une consommation de vin relevée par le commis de bord s'élevant à 80 livres. Ces dépenses déduites du parfait paiement laisse supposer un état d'esprit professionnel à bord peut-être moins enclin que celui de Jean Gombaud, à la moindre solde, ne présentant qu'une déduction pour 8 jours d'hospitalisation, rentrant avec un parfait paiement de 417 livres. L'analyse des soldes de campagne mérite un approfondissement fondé sur une approche comparative avec le gain mensuel ou annuel du travail agricole, artisanal ou marchand dans l'arrière-pays afin d'évaluer si le travail maritime est plus rémunérateur.

Une fois rentré au quartier, le marin peut percevoir des remises pour des campagnes ou des navigations réalisées mais qui n'ont pas été soldées. Au parfait paiement ou en l'absence de celui-ci s'ajoute alors un paiement en différé. Cette réalité transparaît à partir de registres de remises conservés pour le quartier d'Angoulême comme celui couvrant la période 1788-1811. L'intérêt de la source dépasse l'analyse des soldes de campagnes car elle permet également de compléter la gamme des ports de la projection professionnelle et d'envisager la reconstitution de réseaux de solidarité, familiale ou professionnelle, à travers les témoins assistant à la remise.

³⁹⁴ CABANTOUS Alain, *La Mer et les Hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek Éditions, 1980, p. 253.

Le rôle de remise du quartier d'Angoulême ouvert le 15 mars 1788 est tenu par le commis aux Classes Valliet qui annote la première page en le définissant comme un registre « pour servir à l'enregistrement des rôles des remises adressées de différents ports à ce quartier des sommes dues aux gens de mer pour solde, parts de prises et salaires et des campagnes qu'ils ont fait tant au service du roi qu'à celui du commerce »³⁹⁵. Les ports d'embarquement des gens de mer cités dans les rôles sont principalement des arsenaux (Toulon, Brest, Lorient, Rochefort) mais également des ports de commerce atlantique (Nantes) ou méditerranéen (Marseille). À l'issue de la campagne, les trésoreries portuaires adressent à Rochefort les sommes à expédier au bureau du commissaire d'Angoulême pour qu'elles soient délivrées auprès des marins après leur campagne. Aux soldes peuvent s'ajouter des parts, sommaires, de prises sur les navires corsaires ou des suppléments de remises pour divers motifs. Le paiement de la solde ou de la part de prise est réalisé par acquit au bureau d'Angoulême soit directement au marin qui se présente, soit à un membre de sa famille détenteur d'une procuration. Un rôle de remise est rédigé par le commissaire aux Classes du bureau des armements du port de Rochefort à partir des informations reçues des commissaires des autres ports. Le rôle référence plusieurs campagnes qui touchent les marins du quartier. Il est ensuite transmis au trésorier des Invalides et des gens de mer de l'arrondissement du département de Rochefort Hèbre de Saint-Clément qui établit alors les ordres de paiement et fait rédiger des bons de caisse. Le rôle et les bons de caisses sont ensuite envoyés au commissaire du quartier d'Angoulême qui accuse réception de la somme délivrée qu'il remet ensuite aux gens de mer. Il est courant qu'un maître de gabare soit chargé de la transmission. Fin juillet 1789, François Bariteau, patron de la gabare la *Louise de Braconne* d'Angoulême transmet un rôle et un bon de caisse de 178 livres 19 sous 4 deniers pour solder la remise des gages de Paul Favreau, domestique d'un lieutenant de navire. La remise n°43, d'un montant de 1878 livres 11 sous 8 deniers, concerne les armements sur la *Néréide*, la *Perdrix*, la *Favorite*, la *Cousine*, l'*Etoile* et la *Cléopâtre*. Les 6 rôles de remises sont portés par Phélypeaux, patron de la gabare le *Comte d'Estaing*, en février 1790³⁹⁶. Le processus de remise, de la réception des informations à la réception par le commissaire aux Classes dure environ 1 à 2 mois. La remise des salaires dus aux gens de mer du quartier d'Angoulême embarqués sur le *Cénis* de Rochefort, en avril 1786, naufragé à l'entrée de la rivière de Gambie en janvier 1787, est au bureau du Trésorier de la Marine le 29 janvier 1789, à l'enregistrement au contrôle des armements et des classes de la Marine le 4 février 1789 avant expédition le 28 février 1789 pour réception le 9 mars par le commissaire Valliet. Le circuit de la remise

³⁹⁵ SHDR, 9 P3 21, Quartier d'Angoulême, Registre de remises, 1788-1811.

³⁹⁶ *Ibid.*, f°17v.

manifeste alors, par la dimension différée du paiement de la solde ou d'une partie de celle-ci, le prolongement dans l'arrière-pays du temps de l'après campagne. La remise est un objet de préoccupation pour les gens de mer de l'arrière-pays. L'aide-canonnière surnommé « Tranquille », Jacques Rousseau, d'Angoulême perçoit en 1789 pour sa campagne sur l'*Argonaute* dans l'Inde ses parts de prises pour les années 1782 et 1783 : 4 livres 15 sous 4 deniers³⁹⁷. Jean Thomas La Croisade de La Couronne, matelot à 18 livres, promu à 21 livres, armé sur la frégate la *Cléopâtre* du 11 juin 1785 au 8 novembre 1787, perçoit le restant dû du solde de sa campagne de 28 mois 28 jours. D'un montant total de 575 livres 12 sous, il n'avait perçu que 54 livres d'avances et 63 livres au désarmement soit 1/5^e de la solde due. La remise lui affecte 287 livres 18 sous 10 deniers déduction faite de dépenses non renseignées d'un montant de 165 livres 15 sous 6 deniers. Le 17 juin 1790, plus de 2 ans après la fin de sa campagne, il perçoit son dû³⁹⁸. Pierre Daumont est dans le même cas : officier marinier boucher sur la corvette la *Favorite* expédiée de Rochefort, son temps de service à bord s'élève à 30 mois et 6 jours entre le 12 mai 1786 et le 17 novembre 1788. Au total, un solde de campagne à 860 livres 2 sous 4 deniers. Ses avances à l'armement étaient de 256 livres, au désarmement de 28 livres. Il vient signer la remise de 566 livres 19 sous 7 deniers le 14 juin 1790, un an et demi plus tard³⁹⁹. Ces quelques exemples qu'une analyse globale des remises du registre permettrait de mieux mettre en perspective décrivent combien dans les quartiers maritimes d'arrière-pays, l'expérience professionnelle océanique ne s'arrête pas au débarquement du bâtiment ou du navire de commerce. Cette source donne par ailleurs une visibilité à des familles de gens de mer qui pâtissent de l'absence et sont meurtries par la perte d'un des leurs en mer.

Le retour au quartier met fin à l'absence des gens de mer ou la convertit en deuil à faire du marin disparu, non seulement pour la veuve et les enfants orphelins de père, mais également pour la mère du marin ou ses frères. Christophe Coutet, matelot de Saint-Savinien, meurt à l'âge de 33 ans en mer sur la barque la *Marianne* en 1729. Il rend Elisabeth Breton, son épouse, veuve. On ne sait que fort peu de choses de ces veuves de gens de mer d'arrière-pays. Mentionnées par l'apostille, elles suivent le parcours de l'incertitude constante et de l'inquiétude liée à la fragilité de leur sort que décrit Emmanuelle Charpentier pour la malouine Marie-Jacquette Pignot grâce aux lettres conservées avec les effets et les hardes de son époux,

³⁹⁷ *Ibid.*, Jacques Rousseau dit Tranquille, 30 avril 1789.

³⁹⁸ *Ibid.*, Thomas La Croisade, 17 juin 1790.

³⁹⁹ *Ibid.*, Pierre Daumont, 14 juin 1790.

un charpentier sans expérience de la mer, mort à bord du Condé en 1748⁴⁰⁰. Durant la guerre de Sept Ans, Jean Giraud, matelot de Bourg-Charente, sur le départ pour Rochefort, apprend en avril 1760, la mort de son frère Pierre, sur un bâtiment de Sa Majesté⁴⁰¹. Après la guerre de Sept Ans, en 1765, Augustin Gaillard, embarqué sur l'*Utile*, expédié en Méditerranée de Rochefort ne revient pas : il est inscrit sur une liste des officiers blessés, tués et faits prisonniers pendant la campagne par les Salétins le 27 juin 1765. Le chirurgien major l'a apostillé « tué ». Deux notes ont été rédigées à la suite pour justifier une indemnisation de sa famille : « Rien ne serait plus convenable que de sortir un peu des règles de l'Ordonnance en faveur de la mère seulement, ces traitements ne peuvent qu'attirer des sujets au service du roi »⁴⁰² et « Sa veuve, mal à son aise, et trois enfants dont deux garçons et une fille, qui subsistent par eux-mêmes »⁴⁰³. La raison d'être de ces appréciations est liée aux montants de la gratification ou récompense à accorder aux veuves des officiers mariniers et matelots par la Marine. L'*Ordonnance* de 1689 exige la rédaction par le commissaire de Marine servant sur l'escadre ou l'écrivain de marine de chaque vaisseau la rédaction d'un procès-verbal « de tout ce qu'ils [les défunts] auront laissés, pour être déposé en mains de personnes solvables qui en puissent rendre compte à leurs veuves, enfants ou héritiers ; faisant mention dans le procès-verbal, de quelle maladie, ou par quelle accident les matelots seront morts »⁴⁰⁴. L'*Ordonnance de la Marine* de 1765 pour les matelots tués à la mer « dans une occasion de combat »⁴⁰⁵ consacre un titre aux gratifications accordées aux familles des blessés et tués au service, signe d'un approfondissement de l'approche sociale du marin, désormais pris en compte dans l'étendue de la cellule familiale qu'il laisse par son décès. Le montant de la gratification est réglé « suivant les circonstances » du contexte de navigation ayant provoqué le trépas⁴⁰⁶. L'*Ordonnance* du 31 octobre 1784, confirme cette orientation et définit le montant accordé : une année de solde pour la veuve, un quart de l'année de solde pour les enfants laissés orphelins âgés de moins de 14 ans, 6 mois de solde pour les enfants orphelins de père et de mère. Pour les gens de mer non mariés, fils unique

⁴⁰⁰ CHARPENTIER Emmanuelle, « Autour de Marie-Jacquette Pignot, une femme de marin au XVIIIe siècle, CHARPENTIER Emmanuelle, HRODÉJ Philippe, *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2018, p. 57-76.

⁴⁰¹ ADC, 2E 20386, Notariat, Étude Texier, Bourg-Charente, Ferme, Jean Giraud à Pierre Archambaud, 14 avril 1760.

⁴⁰² AN, Marine, C6 1060, Rôles d'équipage, Rochefort, L'*Utile*, Liste des officiers blessés, tués, et faits prisonniers pendant la campagne par les Salétins le 27 juin 1765, 1765.

⁴⁰³ *Ibid.*

⁴⁰⁴ Art. 24, Titre II, Livre VIII, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de marine*, Paris, Chez Estienne Michallet, 1689, p. 144.

⁴⁰⁵ Art. 1213, Titre XCIX, Livre XV, *Ordonnance concernant la Marine du 25 mars 1765*, Paris, Imprimerie Royale, 1765, p. 311.

⁴⁰⁶ Art. 1214, *Ibid.*, p. 312.

et sans enfants, s'ils laissent une mère veuve de plus de 50 ans, celle-ci reçoit une année de solde⁴⁰⁷. Dans le cas du matelot Gaillard, il est proposé une gratification supplémentaire à la mère du marin, en complément de celles versées à la veuve Gaillard au titre de la perte en mer au service du roi de son époux et des trois enfants laissés orphelins de père⁴⁰⁸. L'établissement d'un procès-verbal est essentiel car il conditionne la délivrance de la gratification à la veuve par l'Intendant de Marine⁴⁰⁹. Cette indulgence est associée à la recherche de candidats pour le travail maritime dans un contexte d'après-guerre où la Marine reconstitue sa flotte et sa ressource humaine. En janvier 1783, le bureau des Classes demande de nouveau à l'intendance de Rochefort de lui fournir les états des quartiers d'Angoulême et de Noirmoutiers au sujet des familles et gens de mer tués ou morts pendant la guerre pour la répartition du don du clergé pour leur soulagement⁴¹⁰. Parmi les archives des Classes non datées figure un « état des gens de mer des différents quartiers des classes dont les femmes n'ont aucune nouvelle depuis 2, 3 et 4 ans et plus »⁴¹¹. Avant dernier département marqué par le poids déclaré de l'absence, Rochefort compte 75 femmes sans nouvelles de leur époux. Elles sont 562 dans celui de Brest, 455 pour Toulon, 240 pour Bordeaux et 204 pour Le Havre. Les quartiers de La Rochelle et Royan en comptent 18 et 22, contre 6 pour Marennes et 6 pour Rochefort. L'auteur signale « néant » pour l'Île d'Oléron et Angoulême et indique que le commissaire aux Classes de Saintes « n'a pas envoyé » l'état. Il est fort probable que ce document date de la fin de la guerre de Sept Ans et du retour à la paix. En novembre 1787, le commissaire général de la Marine reçoit une dépêche du bureau des Classes de Versailles ordonnant la transmission de l'extrait mortuaire d'un jeune mousse du quartier d'Angoulême, Marc Guillebeau, « décédé à l'hôpital de Gorée le 5 décembre 1786 », avec « une lettre de change et l'inventaire des effets provenant de la succession de cet individu ». Le chef du bureau des Classes exige que « le tout soit remis exactement à la famille du dit Guillebeau »⁴¹². L'exactitude demandée s'explique par les pièces à fournir pour la demande de gratifications⁴¹³. Le fait que les femmes victimes du deuil lié à la mort en mer ne soient que peu visibles dans ces sources manifeste avec plus d'acuité l'intérêt du registre des remises du quartier d'Angoulême de 1788-1811. À l'évidence, les mères perdant

⁴⁰⁷ Art. 2 et 3, Titre XVII, Ordonnance concernant les Classes du 31 octobre 1784, *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Toulon, Mallard, 1787, p. 300.

⁴⁰⁸ Art. 1215, *Ibid.*, p. 312.

⁴⁰⁹ Art. 1218 et 1219, *Ibid.*, p. 313.

⁴¹⁰ AN, C4 113, Classes, Dépêches, à De Marchais, 5 janvier 1783.

⁴¹¹ AN, Marine, C4 156, Classes, Mémoires, « État des gens de mer des différents quartiers des classes dont les femmes n'ont aucunes nouvelles depuis 2, 3 et 4 ans et plus », XVIII^e siècle.

⁴¹² AN, Marine, C4 121, Classes, Dépêches, à De Bellefontaine, 3 novembre 1787, p. 561.

⁴¹³ Art. 8, Titre XVII, Ordonnance concernant les Classes, *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Toulon, Mallard, 1787, p. 302.

un fils sur l’océan ou les veuves un époux sont effectivement moins nombreuses que dans les quartiers maritimes littoraux du Centre-Ouest atlantique.

Nom, prénom	lien	Nom, prénom du travailleur	temps de service total	statut de bord	bâtiment	port d'embarquement	temps de service à bord	montant de la remise	date de la perception
Petit, Jeanne	mère	Baumard, Pierre	non renseigné	mousse / timonier	Rhône	Brest	13 m. 23 j.	72 l. 12 s. 1 d.	11 octobre 1794
Couprit, Françoise	mère	Motard, Jean	non renseigné	novice	Cénis	Rochefort	7 m.	123 l. 11 s.	25 mars 1790
Guérin, Anne	mère	Viaud, Charles	non renseigné	non renseigné	Vénus	Saintes	petit cabotage	70 l. 15 s. 6 d.	10 mars 1791
Talon, Jeannette	sœur	Lapalisse, Mathieu	non renseigné	tonnelier	Favorite	Rochefort	19 m. 24 j.	208 l. 15 s. 11 d.	13 janvier 1791
Sauvaget, Marguerite	veuve	Lafété, Pierre	50 mois	matelot	Saint-Michel	Brest	10 m. 23 j.	9 l.	20 avril 1791
Rullier, Louise	veuve	Séguinard, Pierre	109 mois 15 jours	quartier-maître	Pomone	Rochefort	5 m. 24 j.	84 l. 9 s. 10 d.	31 janvier 1790
Roy, Jeanne	veuve	Coupeau, Pierre	non renseigné	matelot	Illustre	Brest	part de prise	43 l. 10 s. 11 d.	20 février 1789
Mesnard, Marguerite	veuve	Joubert, Jacques	non renseigné	aide-canonnier	Pourvoyeuse	Rochefort	29 m. 12 j.	708 l. 14 s. 7 d.	13 février 1790
..., Anne	veuve	Caillaud, François	non renseigné	mousse	Chien de Chasse	Brest	part de prise	43 l. 10 s.	10 mai 1791

Source : SHDR, 9 P3 22, Angoulême, Matricule, 1783-1796; SHDR, 9 P3 21, Angoulême, Remises, 1788-1811.

Tableau 96: femmes endeuillées et remises du quartier d'Angoulême (1788-1792).

L’exploitation totale du registre des remises fournirait des résultats plus solides que ceux de l’échantillon développé ci-après. Sur les 126 premières remises du registres, réalisées entre 1788 et 1792, 9 sont perçues par des femmes : 4 épouses devenues veuves (3,17% des récepteurs de remises), 4 mères (3,17%), 1 sœur d’un matelot (0.79%). Les 117 autres remises sont perçues par des hommes (92,86%) : les matelots même, un membre de leur famille (le père, le frère ou le beau-frère dans 10,32% des cas) ou un procureur extérieur à la famille (un syndic, un messenger, un patron de gabarre). Françoise Couprit, détentrice d’une procuration datée du 8 janvier 1770, illustrant moins l’anticipation juridique du couple face à l’absence professionnelle qu’une organisation juridique conjugale attendu que son époux n’est qu’indiqué novice sur la remise, perçoit 168 livres de remise pour 7 mois de service à bord de la *Cénis*, naufragé à l’entrée de la rivière de Gambie en janvier 1787⁴¹⁴. Marguerite Mesnard reçoit la plus importante des remises : son époux était officier marinier aide-canonnier à 27 livres. La veuve reçoit d’un parent proche, autre Jacques Joubert, devant un notaire de Jarnac délivrant

⁴¹⁴ SHDR, 9 P3 21, Quartier d’Angoulême, Remises, registre, 1788-1811, 25 mars 1790.

quittance, 708 livres 14 sous 7 deniers, en l'absence de procuration octroyée à l'épouse de cet officier marinier⁴¹⁵. La perception de ces remises, complétée par les gratifications reconnues par la Couronne et le produit de la vente des hardes, participent, avec la délivrance de l'extrait mortuaire et l'inventaire des effets du matelot mort en mer, de cette matérialité des conséquences de la mort en mer au service du roi qui accompagne le travail du deuil familial face au « corps introuvable »⁴¹⁶.

Dernier aspect de l'approche du retour au quartier d'arrière-pays, la perspective du rembarquement. Compromise pour les gens de mer blessés devenus Invalides de la Marine, elle n'en demeure pas moins un horizon pour des travailleurs de bord de l'arrière-pays, notamment dans le cas où ceux-ci, n'étant pas de la classe de service (jusqu'en 1784) peuvent renouveler l'expérience au commerce. La situation est différente pour les officiers non marinières, non soumis au régime des Classes. La satisfaction d'un capitaine d'un bâtiment du roi ou d'un navire marchand peut favoriser le rembarquement et ainsi conforter l'esquisse d'une carrière maritime, *a fortiori* si la navigation au long cours s'est bien déroulée. Cette assertion relève plus de l'évidence pour le service au commerce qu'à celui du roi. L'*Ordonnance* de 1689 précise les modalités de la distribution sur les bâtiments de Sa Majesté des matelots. Une fois les levées réalisées dans le quartier, l'effectif des gens de mer honorant l'engagement parvient au bureau des armements à Rochefort. L'intendant a théoriquement constitué les équipages qu'il affecte sur les bâtiments avec obligations pour les capitaines de « recevoir les matelots qui leur auront été distribués à peine d'interdiction »⁴¹⁷. La possibilité de pouvoir naviguer avec le même capitaine n'est induite que pour les officiers marinières pour lesquels l'intendant de la Marine peut réaffecter dans l'équipage d'un capitaine ceux qui ont déjà servi sous son commandement lors de précédentes campagnes⁴¹⁸. L'*Ordonnance* de Louis XV concernant la marine du 25 mars 1765 confirme ce mode opératoire de constitution des équipages⁴¹⁹. Pour le service au commerce, l'*Ordonnance* de 1784 rappelle les devoirs du capitaine constituant son équipage dans son titre intitulé « Des gens de mer employés au commerce ». Il doit signaler au bureau des Classes du port la liste des officiers marinières, matelots, novices et mousses engagés pour

⁴¹⁵ *Ibid.*, 13 février 1790.

⁴¹⁶ CABANTOUS Alain, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVI^e-XIX^e siècles), *Histoire, Économie, Société*, 9, 3, 1990, p. 321-336.

⁴¹⁷ Art. 12, Titre II, Livre XVIII, *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arsenaux de Marine*, Paris, Chez Estienne Michallet, 1689, p. 140.

⁴¹⁸ Art. 11, *Ibid.*

⁴¹⁹ Art. 856 et 858, Titre LXXIV, Livre X, *Ordonnance du roi concernant la Marine du 25 mars 1765*, Paris, Imprimerie royale, 1765, p. 214.

le commerce, la pêche ou la course en vue de la rédaction du rôle d'équipage⁴²⁰. Le commissaire aux Classes conditionne en théorie l'inscription sur le rôle à 3 formalités : la détention d'un billet autorisant l'embarquement au commerce⁴²¹, l'inspection du livret des matelots afin de s'assurer que ceux-ci aient bien été congédiés de l'armement précédent et la présentation des conventions faites entre le capitaine et le travailleur maritime engagé. Le capitaine est libre d'établir les conventions, le commissaire aux Classes n'y ayant pas voix. Ce cadre juridique théorique de la fin du siècle manifeste combien la constitution des équipages au commerce peut assurer la possibilité d'un rembarquement auprès d'un même capitaine de navire satisfait des services rendus lors d'un long cours passé. Les séries de rôles d'équipage des ports atlantiques restent les meilleurs observatoires du renouvellement d'une relation professionnelle de bord entre un capitaine et un travailleur maritime. Si l'essentiel des gens de mer et des officiers non mariniers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ne naviguent qu'une ou deux fois au commerce, quelques profils révèlent le capitaine comme l'opérateur d'une prolongation du travail maritime et de sa requalification, indice d'une capacité de négociation acquise en situation portuaire par ces travailleurs venus des terres intérieures. En dehors du renouvellement de ce lien, l'essentiel des gens de mer d'arrière-pays rembarque au commerce avec un autre capitaine. Le parcours des deux Pierre Barilleau de Mirambeau sur les navires du long cours bordelais entre 1775 et 1778 constitue un bon exemple. En 1775, ils embarquent sur le *Baron de Clugny* sous le commandement du capitaine Jean-François Delbreil, le premier mousse à 9 livres, le second, matelot à 30 livres⁴²². L'année suivante, toujours amatelotés, sur l'*Aimable Angélique*, ils sont novices à 21 livres et matelot à 30 livres, sous le commandement de Jean Laurent⁴²³. En 1777, le novice Pierre est inscrit sur la *Gracieuse* matelot à 40 livres, une paie négociée avec le capitaine André Hyacinthe Lucas certainement justifiée par la satisfaction des capitaines Delbreil et Laurent⁴²⁴. Pierre Chicon accueille l'autre Pierre à bord du *Monsieur* en 1778 à la paie convenue à la hausse de 45 livres avec la place d'officier pilotin de chaloupe⁴²⁵. Les deux Barilleau de Mirambeau manifestent une projection professionnelle maritime fondée sur une relation familiale (un père et son fils ou deux frères ?) qui les conduit à penser un amatelotage synonyme d'une solidarité à bord, notamment pour l'apprentissage de la mer de l'un d'eux, et d'une capacité à négocier auprès du capitonat bordelais un rembarquement associé

⁴²⁰ Art. 1, Titre XIV, Ordonnance concernant les classes, 31 octobre 1784, *Ordonnances et règlements concernant la Marine*, Toulon, Mallard, 1787, p. 282.

⁴²¹ Art. 2, 5, 6, 9 et 11, *Ibid.*, p. 282-285.

⁴²² ADG, 6B 513, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Le Baron de Clugny, 1775.

⁴²³ ADG, 6B 520, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, L'Aimable Angélique, 1776.

⁴²⁴ ADG, 6B 530, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, La Gracieuse, 1777.

⁴²⁵ ADG, 6B 533, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Le Monsieur, 1778.

à une élévation de grade et une augmentation de paie. Jean Maurin, de Thénac, dans les environs de Saintes, réalise 4 armements à Bordeaux entre 1757 et 1776 auprès de 4 capitaines bordelais différents : le premier comme novice à 18 livres, le second et le troisième comme matelot à 30 livres et le quatrième comme matelot à 40 livres sur le *Neptune*⁴²⁶. André Landay, de Pons, quartier de Saintes, évolue dans la maistrance entre 1757 et 1774 : officier marinier à 45 livres sur le *Prince de Camille*, pilotin de chaloupe sur le *Grand Cerf* en 1765, maître d'équipage à 60 livres sur *La Plaine de Léogane* en 1773 reconduit en 1774 par le capitaine Jérôme Gombeaud à la même paie⁴²⁷. Jean Raveau, officier non marinier second tonnelier, passe de 40 à 30 livres de paie entre 1774 et 1776 à bord du *Grand d'Alembert* commandé par François Tanays⁴²⁸. L'officier non marinier cuisinier Jean Bâtard du quartier de Saintes négocie une hausse de paie de 16 à 26 livres auprès du capitaine Pierre Leleu entre son armement sur l'*Espagne* en 1776 et sur la *Bonne Aventure* en 1777⁴²⁹. Le novice d'Angoulême Jean Merceron réalise trois longs cours à bord du *Jeune Estienne* sous le commandement d'Antoine David Cambon-Dumainis trois années de suite : 20 livres de paie en 1775, 23 en 1776 et 18 en 1777⁴³⁰. De Jonzac, Nozé Bellefonds embarque à la paie stagnante de 45 livres sur l'*Adelaïde* en 1774 et 1775 sous le commandement de Jean-Baptiste Decasse⁴³¹ tandis que son confrère François Tourtelot parvient à négocier une augmentation de paie de 40 à 45 livres avec le commandant Arnaud Dugay entre son premier armement sur la *Saintonge* et le second sur le *Comte de Jonzac*⁴³². Cette réalité touche également le port de La Rochelle. Entre 1770 et 1775, Charles-Pierre Robin de Rouffignac en Saintonge, est officier marinier cuisinier et maître d'hôtel durant 4 longs-cours à bord du *Marquis de Narbonne*, du *Veuf de Brisson* et du *Brisson*. Au service du capitaine Jacques-Jacob Dechezeaux sur le *Marquis de Narbonne*, il passe sur le *Veuf de Brisson* au service de Vincent-Bernard Bertaud qui le renouvelle à bord du *Brisson*. Sa 4^e campagne se fait sous le commandement de Dechezeaux sur le *Brisson*. Le parcours professionnel au commerce de Robin décrit une réelle volonté de travailler sur mer au

⁴²⁶ ADG, 6B 411, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Le Raphaël, 1757 ; ADG, 6B 470, Les Amies, 1771 ; ADG, 6B 511, Le Seguineau, 1775 ; ADG, 6B 521, Le Neptune, 1776.

⁴²⁷ ADG, 6B 412, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Le Prince de Camille, 1757 ; ADG, 6B 429, Le Grand Cerf, 1765 ; ADG, 6B 491, La Plaine de Léogane, 1773 ; ADG, 6B 500, La Plaine de Léogane, 1774.

⁴²⁸ ADG, 6B 501, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Le Grand d'Alembert, 1774 ; ADG, 6B 523, Le Grand d'Alembert, 1776.

⁴²⁹ ADG, 6B 522, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, L'Espagne, 1776 ; ADG, 6B 525, La Bonne Aventure, 1777.

⁴³⁰ ADG, 6B 515, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Le Jeune Estienne, 1775 ; ADG, 6B 522, Le Jeune Estienne, 1776 ; ADG, 6B 527, Le Jeune Estienne, 1777.

⁴³¹ ADG, 6B 513, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, L'Adelaïde, 1774 ; ADG, 6B 503, L'Adelaïde, 1775.

⁴³² ADG, 6B 516, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Le Comte de Jonzac, 1774 ; ADG, 6B 522, La Saintonge, 1776.

commerce, assortie de la recommandation du capitaine de navire rochelais qui n'hésite pas à reconduire le cuisinier à bord sans pour autant lui assurer une hausse de paie : Robin reste à 42 livres lors de ces 4 voyages. Le capitaine Jacques Cadou, commandant le navire le *Comte de Nolivos* a pu s'appuyer sur Pierre Paul Brisson d'Angoulême : en 1771, à 19 ans, matelot pilotin à 15 livres, il obtient une place d'officier lieutenant à 24 livres sur le navire en 1772. Le jeune matelot a produit dans les deux cas son permis pour le commerce, le premier délivré en novembre 1770 et le second en mai 1772⁴³³. Eutrope Foucaud de Saint-Jean-d'Angély est à deux reprises au service du capitaine Louis Belleville : officier pilotin embarqué à la paie de 26 livres sur l'*Uriale* en 1783, il est enseigne à 35 livres sur la *Comtesse de Puységur* en 1786⁴³⁴. Jean Masson de Segonzac est sur l'*Aimable Louise* en 1783 et sur la *Concorde* en 1785, deux navires marchands dirigés par Jacques Bertrand, troisième tonnelier à 24 livres puis second maître valet à 45 livres⁴³⁵. La répétition du service d'un officier marinier, d'un matelot, d'un novice ou d'un officier non marinier auprès d'un capitaine de navire est un fait d'une grande rareté, la plupart des travailleurs maritimes trouvant moyen de réembarquer sous l'autorité de différents capitaines. Ces quelques trajectoires, si anecdotiques qu'elles puissent paraître par leur exceptionnalité, confirment la perception des ports de commerce atlantique comme des portes d'expériences professionnelles, ces travailleurs de bord d'arrière-pays ne réalisant le plus souvent qu'une navigation, voire deux. Néanmoins, le renouvellement de l'engagement par le capitaine de navire sur un rôle d'équipage est un marqueur de la volonté de se projeter professionnellement et durablement sur le travail maritime et le définit comme un acteur facilitant la constitution d'une carrière maritime car il est le producteur d'une relation professionnelle et l'interlocuteur d'une négociation permettant le réengagement. En ce sens, il révèle les ressorts des contours de la construction d'une carrière des gens de mer qui perçoivent le retour comme un temps propice au départ. À travers l'étude, partielle, à approfondir, des circuits de l'argent des gens de mer, des portraits de femmes victimes de l'absence et de la mort en mer de leurs proches et du rôle d'interface du capitaine de navires marchands dans le parcours des travailleurs maritime d'arrière-pays, transparaissent des dynamiques financières, sociales et professionnelles, positives ou négatives, qui mettent au jour les ressorts de la médiatisation du rapport à la mer des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois

⁴³³ SHDR, 6P6 3, n°3, Amirauté d'Aunis, Rôles d'équipage, Le Comte de Nolivos, 1771 ; SHDR, 6P6 4, n°29 Le Comte de Nolivos, 1772.

⁴³⁴ SHDR, 6P6 16, n°34, Amirauté d'Aunis, Rôles d'équipage, L'*Uriale*, 1783 ; SHDR, 6P6 20, n°43, La Comtesse de Puységur, 1786.

⁴³⁵ SHDR, 6P6 16, n°39, Amirauté d'Aunis, Rôles d'équipage, L'*Aimable Louise*, 1783 ; SHDR, 6P6 19, n°29, La *Concorde*, 1785.

et les lient, avec une intensité moindre, aux itinéraires des gens de mer des quartiers maritimes littoraux.

Entre 1666 et 1795, le groupe des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, entendu dans sa définition extensive et cumulative, connaît une croissance en effectif, associant, aux navigants classés, un éventail de professions non maritimes, et une réelle diffusion spatiale, la projection des travailleurs maritimes atteignant les confins provinciaux de la Saintonge et de l'Angoumois. Cette dynamique suppose des vecteurs d'imprégnation par les sociétés d'arrière-pays, fluviales ou non, urbaines comme rurales, de l'image d'un marché d'opportunités du travail maritime dans les ports-arsenaux comme Rochefort mais également dans les ports de commerce (La Rochelle ou Bordeaux) ou le port de la Compagnie des Indes (Lorient). Si l'administration des Classes est le premier et principal référent du recrutement, il est également un opérateur des affectations au commerce, mais en aucun cas le seul déterminant de la projection sur les mers. Si les chemins vers ces ports sont difficiles à reconstituer avec précisions, ils n'en témoignent pas moins de la superposition des aires portuaires par le critère de la ressource humaine dans les terres intérieures du royaume de France. Les cartes du recrutement des quatre ports atlantiques illustrent cette coïncidence spatiale des aires portuaires. L'intérêt du département de la rivière de Charente est par ailleurs d'avoir connu la diffusion la plus précoce dans les terres intérieures du système des Classes, un des vecteurs de la stimulation de la projection professionnelle sur les mers.

Dans le contexte d'une navigation spécialisée, fluviomaritime entre Charente et l'aval de Saintes, exclusivement fluviale en amont de la capitale de la Saintonge, se produit à partir des années 1670 une alternance entre un territoire fluvial ou fluviomaritime de cabotage, socle de compétences pratiquées de navigation, et le territoire océanique, considéré comme un nouveau territoire professionnel surtout en amont de Saintes, les navigants du secteur fluviomaritime s'investissant dans la pêche hauturière en plus du cabotage côtier. Les expériences professionnelles sont alors médiatisées avant tout par les Classes avec le système des levées pour le port de Rochefort ou d'autres arsenaux royaux (Brest régulièrement, Toulon très ponctuellement). La Marine opère la connexion des gens de mer de l'arrière-pays avec l'océan par une domestication du littoral par le service de matelot-gardien dans les années 1730 et surtout par la formation des équipages pour la flotte de guerre ou celle du ravitaillement colonial au fil du XVIII^e siècle. Jamais dominants, mais régulièrement présents, les gens de mer de l'arrière-pays sont de plus en plus nombreux à être sollicités au fil du siècle. Si la guerre de Sept-Ans a constitué un pic de mobilisation plaçant l'administration de la Marine et les officiers

majors face à une contradiction entre besoins importants et inégales expériences des gens de mer d'arrière-pays affectés sur les vaisseaux du roi, les guerres d'Indépendance Américaine et de la Révolution et de l'Empire les sollicitent dans des proportions moindres. À l'échelle du département de la rivière de Charente, les quartiers maritimes d'arrière-pays deviennent une périphérie de matelots de manœuvre des bâtiments royaux, où la recherche de la carrière maritime n'a rien de généralisé, mais transparaît à travers quelques profils. En effet, la principale voie de réussite est l'accès à la maîtrise d'artillerie. L'arsenal de Rochefort étend dès la fin du XVII^e siècle le territoire de compétence professionnelle des gens de mer de l'arrière-pays, contribuant à la transformation de l'espace et du mode d'habiter les terres intérieures par la nouvelle temporalité du métier maritime : la levée, la route vers l'arsenal, le temps de la campagne, le poids de l'absence, le retour de campagne avec le paiement immédiat ou différé du solde de campagne, les images de la mer, la blessure du corps sont des marqueurs de cette transformation et de l'accoutumance de l'espace de vie des communautés de navigateurs de l'arrière-pays fluvial de la Charente. Cette transformation qui ne touche pas la totalité des communautés d'arrière-pays repose également sur les expériences professionnelles océaniques à bord des navires de commerce des ports de Bordeaux, de La Rochelle et de Lorient, mais certainement aussi d'autres ports de commerce atlantique. Les routes des navires marchands projettent les gens de mer de l'arrière-pays sur toutes les mers du globe, principalement vers les Antilles, mais également sur les côtes d'Afrique, dans les océans Indien et Pacifique, les exposant dès lors à une grande diversité de situations professionnelles (la droiture, la traite, le ravitaillement, l'exploration scientifique, la course). L'apprentissage de la mer repose surtout sur ces flottes par le noviciat que stimule l'augmentation du tonnage des flottes et la réglementation royale.

La projection professionnelle sur les mers, médiatisée par l'arsenal de Rochefort et les ports atlantiques de commerce, décline alors une gamme d'expériences professionnelles qui témoigne de la recherche de l'essai du travail maritime avec des armements le plus souvent uniques mentionnés sur les rôles d'équipage, de l'application d'une solidarité voulue ou imposée dans les équipages par la pratique de l'amatelage strict ou large, de l'appropriation du travail de bord en une perspective de carrière par l'autorisation du bureau des Classes du quartier ou par la confiance renouvelée du capitaine et de la diffusion des maux produits par la pratique professionnelle du « territoire du vide » qui manifestent combien le travail maritime est producteur d'une souffrance sociale, tant chez les gens de mer que dans leur entourage proche (le frère, la mère, l'épouse).

Le choix de définir largement les gens de mer, combiné à une approche extensive de l'expérience professionnelle, incluant aussi bien une navigation ou une carrière restituée par les sources, présente ainsi l'intérêt de démontrer combien la mer et l'océan ont constitué des perspectives nouvelles pour une grande diversité de travailleurs de l'arrière-pays qui ont saisi l'opportunité de la pratiquer. Valet d'un officier à bord, cuisinier ou boucher pour l'équipage, mousse ou novice à l'apprentissage, volontaire, maître-canonnier, gabarier rôdé par la navigation fluviale, fils d'un cabaretier désireux d'aventure, ces profils ont trouvé depuis l'arrière-pays un argument en faveur de la projection professionnelle maritime. Cette vision large des gens de mer et de l'expérience contribue à la perception du facteur maritime comme producteur de circulations professionnelles nouvelles dans les arrière-pays du royaume de France aux XVII^e-XVIII^e siècles.

Entre 1692 et 1792, de l'autre côté de l'océan, à Saint-Domingue, 634 matelots du Centre-Ouest atlantique succombent sur l'île, dont certains dans les hôpitaux portuaires : 316 de Saintonge, 191 d'Aunis, 109 du Poitou, 11 d'Angoumois et 5 du Limousin. Ils représentent au total 15,65% des décès de natifs du Centre-Ouest Atlantique à Saint-Domingue. Parmi eux, 35 sont matelots frères de la côte⁴³⁶ et dont 5 viennent de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Le billet de sépulture de Pierre Boucher, d'Angoulême, âgé de 27 ans, trépassant au Port-au-Prince, le qualifie ainsi. Au-delà de l'expérience professionnelle océanique, qui suppose le retour au port, des gens de mer choisissent l'établissement ultra-marin et la rupture avec l'arrière-pays d'origine. Ces profils sont révélateurs d'une autre expérience océanique, la recherche de l'établissement outre-mer, qui dépasse le cas des travailleurs maritimes.

⁴³⁶ Terme désignant les boucaniers et flibustiers aux Antilles.

Chapitre 8 : Sous les voiles, vers les outre-mer : partir de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (XVII^e-XVIII^e siècles).

« Victime de mon dévouement patriotique dès l'aurore de la Révolution et des événements de la guerre extérieure qui l'a suivie de près ; j'ai vu en un instant s'évanouir les fruits d'un grand nombre d'années de travail et d'économie dans les colonies. J'ai perdu en effet par l'envahissement de la Guadeloupe mon état et ma petite fortune consistant presque en totalité en marchandises pillées ou avariées dans leurs transports et déplacements et en effets de commerce sur divers habitants de ces malheureuses contrées la plupart dispersés, ruinés eux-mêmes et devenus insolvables. Déporté immédiatement après cette cruelle catastrophe, je suis arrivé en France dans les premiers jours de fructidor An II. Depuis cette époque, jusqu'à ce jour, sans emploi ni affaires de commerce, hors de toutes positions ordinaires et sans autres moyens que quelques légers débris du naufrage essuyé dans ma fortune, savoir une créance de 30 000 livres [...], chargé d'une épouse et de plusieurs enfants en bas âge, devant des soins indispensables à un père âgé de 80 ans, il ne me reste de ressources que dans le fructueux emploi du temps. »¹

Pour Pierre Guiot Desvarenes, fils d'un marchand cirier d'Angoulême, quitter la Guadeloupe et revenir dans l'arrière-pays est synonyme d'amertume en pleine Révolution française. À 38 ans, les perspectives lui semblent étroites : perte d'un travail, ruine de son petit commerce, contexte familial jugé nécessaire, à en croire le mémoire qu'il rédige pour obtenir « une place de garde-magasin ou d'inspecteur ou toute autre place à peu près de cette nature »². Croyant fermement à la possibilité de repartir en Guadeloupe, il sollicite un poste dans le département de la Marine et le justifie par la déclinaison de ses services pendant près d'une vingtaine d'années auprès du ministre. Le sentiment de déracinement est palpable : Desvarenes, qui a connu l'invasion étrangère de l'île, évoque la déportation par les Anglais et le naufrage de sa destinée. Si cet Angoumoisien avait noué une relation avec les Antilles à partir de 1775 par la carrière des armes : dragon en 1775, brigadier en 1777, maréchal de logis en 1778, capitaine de dragons en 1792, son affectation pour la Guadeloupe pouvait se prévaloir

¹ ANOM, COL E216, Mémoire de Pierre Guiot Desvarenes, déporté de la Guadeloupe, 10 frimaire An VI.

² *Ibid.*

d'une présence familiale à Basse-Terre, celle de son frère, Guillaume, qui y exerçait le négoce, sur les pas du père, Jacques, qui avait transité par l'île quelques années avant de rentrer à Angoulême. Après deux campagnes à la Martinique en 1790, Pierre est fait prisonnier et déporté par les Anglais³. En fructidor An II, il est mis en liberté à Nantes pour se rendre à Angoulême muni d'un passeport. Cadet de fratrie saisissant l'opportunité de la carrière dans les troupes des colonies, espérant renouer avec une vie antillaise, ses espoirs sont déçus en nivôse an VI par un courrier du département de la Marine noyant sa demande parmi celles d'un « nombre infini d'employés [qui] ont été réformés [comme lui et] attendent depuis longtemps qu'il se présente quelques vacances pour pouvoir en profiter »⁴. Le parcours et le retour désillusionnés de Guiot Desvarenes n'est pas extraordinaire. Il rencontre les trajectoires d'exil contraint, soit vers d'autres colonies de la Caraïbe, soit vers les États-Unis, ou de retour en France d'habitants des colonies exposés aux tensions qui règnent dans les colonies françaises à la suite de turbulences serviles et de la diffusion des révolutions dans l'espace antillais à la fin des années 1780. Au printemps et à l'été 1789, en Martinique, les revendications des Libres de couleurs portées par Julien Raymond gagnent de l'audience tandis que les « premières turbulences serviles »⁵ à Saint-Pierre et dans les plantations environnantes sont éteintes par les troupes et la milice. En août 1791, l'insurrection des esclaves de Saint-Domingue dans la Plaine du Nord de la colonie et son extension initient une longue décennie d'instabilité jusqu'à l'indépendance d'Haïti le 1^{er} janvier 1804. En 1792, le décret sur l'égalité politique des Libres de couleurs est appliqué aux Antilles françaises. Dès la fin 1793, la Guadeloupe connaît des troubles opposant les républicains aux maîtres planteurs contre-révolutionnaires armant leurs esclaves : durant l'automne 1794, les républicains font arrêter 2254 individus, dont 539 contre-révolutionnaires et 1309 soldats anglais royalistes⁶. Ces affrontements produisent une émigration vers les îles anglaises et espagnoles. La guerre maritime menée notamment par l'Angleterre désorganise d'une part le commerce entre la France et ses colonies avec la capture des navires français faisant la droiture avec les Antilles et, désagrège l'aire d'autorité de la Première République sur les colonies antillaises par l'invasion et l'occupation des Petites Antilles puis de Saint-Domingue⁷. Cette succincte approche des troubles met fin à un temps, celui du modèle de la colonie de plantation esclavagiste en liaison directe avec le royaume. Elle bouleverse la

³ *Ibid.*, « Etat de mais services à la Basse-Terre Gouadeloupe par Pierre Guiot Dewarenes ex-capitaine commandant de la Gouadeloupe », vers 1795.

⁴ *Ibid.*, lettre, au citoyen Guyot des Varennes, Paris, 17 nivôse an VI.

⁵ BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Perrin, 2007 (2002), p. 271.

⁶ RÉGENT Frédéric, *Les Maîtres de la Guadeloupe, 1635-1848*, Paris, Tallandier, p. 273.

⁷ BUTEL Paul, *op. cit.*, p. 294-298.

configuration coloniale telle qu'elle avait été établie dans la seconde moitié du XVII^e siècle avec la royalisation des colonies antillaises sous Louis XIV⁸. En effet, passé le temps du placement des Antilles sous contrôle nord-européen durant les années 1620 et 1630⁹, après les régimes successifs de la compagnie d'associés (Compagnie de Saint-Christophe, Compagnie des Îles de l'Amérique), de la seigneurie coloniale et de la Compagnie des Indes Occidentales (1664-1674), la reconquête de l'autorité royale sous Louis XIV, l'implantation d'une administration incarnant la monarchie, le déploiement de forces défensives ou la fortification des territoires, la frontiérisation et la préservation de l'espace d'intérêt antillais (guerre de la Ligue d'Augsbourg, guerre de Sept-Ans)¹⁰ accompagnent la construction d'une législation adaptée à la situation coloniale en matière de peuplement (l'engagement, la catholicité, le Code Colbert), de passages (les engagements, le passage de gré à gré, gratis ou au frais du roi) vers les outre-mer et de la mise en valeur de l'espace colonial par l'orientation vers des productions ultra-marines spéculatives fondées sur l'exploitation d'une main-d'œuvre servile déportée depuis les côtes d'Afrique. En avril 1646, Marie Boislerin, venue d'Angoulême, signe son engagement devant le notaire rochelais Pierre Moreau auprès du capitaine Jean Bourdet sur le navire le *Chasseur* pour les Îles de l'Amérique. Elle n'est pas la seule femme de l'arrière-pays à bord : Marie Jollinet vient de Saint-Jean-d'Angély. Les deux femmes font partie des 7 engagés, 4 femmes et 3 hommes, recrutés par le capitaine de navire¹¹. Les années 1640 marquent le début documenté d'une connexion ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois¹². Le 11 messidor an III, le département de la Charente fait ouvrir un registre servant à transcrire les mandats délivrés aux réfugiés de Saint-Domingue ou autres départements¹³ pour indemniser les réfugiés des outre-mers rentrés en France. En 1810, Pierre Gaudichaud et Pierre Potevin, 2 maîtres bijoutiers de l'arrière-pays d'Angoumois, le premier d'Angoulême, le second de Saint-Genis-d'Hiersac, embarquent sur le *Francis* à La Rochelle

⁸ GAINOT Bernard, *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 20.

⁹ MOREAU Jean-Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, Paris, Karthala, 1992, p. 183-185. Pour Jean-Pierre Moreau, cette période correspond à la « seconde vague de colonisation ».

¹⁰ HRODEJ Philippe, « Défense statique et défense dynamique, le cas de Saint-Domingue dans la seconde moitié du XVII^e siècle », PLOUVIEZ David, *Défense et colonie dans le monde atlantique, XV^e -XX^e siècle*, PUR, Rennes, 2014, p. 41-51 ; VILLIERS Patrick, « Les moyens navals de la France aux Antilles au XVIII^e siècle », BUTEL Paul, LAVALLÉ Bernard, *L'Espace Caraïbe, théâtre et enjeu des luttes impériales (XVI^e-XIX^e siècle)*, Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, 1996, p. 11-38.

¹¹ ADCM, 3 E59 / 250, Notariat, Étude Moreau, Engagement de Marie Boislerin, 9 avril 1646, f°89v.

¹² Marcel Delafosse date les premières installations de Rochelais aux Îles de l'Amérique en 1638, DELAFOSSE Marcel, « La Rochelle et les Îles au XVII^e siècle », *Revue d'histoire des colonies*, t. 36, 127-128, 1949, p. 261.

¹³ ADC, L 152, Administration révolutionnaire, Registre servant à transcrire les mandats délivrés aux réfugiés de Saint-Domingue, ou autre département conformément à la loi du 27 vendémiaire dernier, commencé le 11 messidor 3^{ème} année républicaine et fini le, 11 messidor An III.

pour les États-Unis¹⁴. Depuis 8 ans, aucun habitant de l'arrière-pays ne s'était lancé dans un voyage transocéanique. Ces trois repères balisent le temps d'une projection vers les outre-mers antillais de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et manifestent une capacité de projection dès les fondements de la colonisation française aux Antilles. L'approche des raisons du départ, du déroulement du voyage transocéanique, de l'établissement en situation coloniale de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois peut alors s'appuyer sur un corpus de sources variées regroupant des registres de catholicité, des rôles d'équipage et des registres paroissiaux pour reconstituer une population dans la diversité de ses mobiles de projection et de ses trajectoires d'établissement. L'enjeu est alors double : apporter à l'historiographie des territoires coloniaux antillais, au-delà des riches études sur les trajectoires de familles ou d'un groupe social, le tableau d'une capacité des territoires métropolitains en situation périphérique à se connecter au-delà de la figure du propriétaire de plantations ou d'habitations, du négociant et du marchand, du monde des officiers de marine (militaire ou marchande) ; et mettre en évidence par un regard colonie-métropole, fondé sur les sources produites en situation coloniale, un degré d'imprégnation par les sociétés des territoires des voisinages océaniques de l'horizon ultra-marin et des bifurcations d'existence qu'il a pu contribuer à générer. Le corpus des registres paroissiaux conservés pour Saint-Domingue entre 1692 et 1792 est alors d'un précieux intérêt dans cette optique. En ce sens, l'expérience ultra-marine est une autre forme des expériences vécues par les habitants de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en lien avec les océans et les outre-mer. Elle se définit par 6 éléments : la construction d'un projet ultra-marin, le premier voyage entre l'arrière-pays et le port d'embarquement, le second voyage transocéanique (principalement Atlantique, ponctuellement vers les Océans Indien et Pacifique), la découverte (l'acclimatation ?) d'un nouveau territoire de vie, l'ancrage en situation coloniale par le travail, le mariage, la famille, l'établissement de relations *in situ*, l'entretien d'une correspondance ou la navette entre la colonie et la métropole, enfin l'enracinement dans l'espace colonial ou le retour, choisi ou contraint, vers la métropole, dans l'arrière-pays ou non. Si les sources portuaires au départ livrent ainsi pour le Centre Ouest atlantique (Aunis, Saintonge, Poitou, Limousin et Angoumois) 3 682 passages transocéaniques par les ports de Nantes, La Rochelle et Bordeaux, les registres paroissiaux de Saint-Domingue signalent 4 052 décès et 1273 mariages. L'ampleur des relevés rend ainsi possible une approche géographiquement différenciée et socialement déclinée pour permettre une meilleure contextualisation de la trajectoire ultra-marine de l'arrière-pays. Comment les passages

¹⁴ ANOM, F 5B 57, Passages, La Rochelle, Listes de passagers, 1749-1793, Le Francis, 21 avril 1810.

transocéaniques vers les outre-mer des migrants de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois illustrent une capacité de projection révélatrice de la diffusion du fait colonial dans les sociétés des terres intérieures du royaume de France ? Une approche chronologique et géographique des passages transocéaniques met en évidence l'aire de projection ultra-marine de l'arrière-pays. La description du profil des voyageurs et des configurations de leur circulation conduit à interroger la dimension matérielle et émotionnelle du départ vers l'outre-mer.

I. APPROCHE CHRONOLOGIQUE ET GÉOGRAPHIQUE DES DÉPARTS DEPUIS L'ARRIÈRE-PAYS VERS LES AMÉRIQUES (1645-1792)

L'expérience de l'outre-mer antillais débute avec le passage transocéanique, première étape de la projection ultra-marine. L'objectif de cette partie est triple : par une approche quantitative et qualitative, mettre en évidence les temps et les lieux de la traversée océanique vers les outre-mer, décrire les profils de population émigrant ou circulant entre les deux rives et les conditions du voyage qui conduit les voyageurs à se rendre dans les outre-mers antillais. Comment lire l'évolution chronologique des passages transocéaniques des voyageurs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois vers les Caraïbes entre la première moitié du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle ? L'exploitation d'une grande variété de sources (contrats d'engagement, listes de levées, listes de passagers, rôles d'équipage, registres de catholicité) se heurte à la difficulté d'une discordance chronologique. Dans ce contexte une lecture fondée sur 3 temps différents associés à 3 configurations portuaires rend possible l'analyse, à condition d'esquisser la première carte de la projection ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois vers l'Amérique du Nord française.

1. La Rochelle et l'Amérique du Nord française : les fondements d'une première projection ultra-marine globale de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1645-1772).

Parallèlement aux premiers temps des migrations vers l'aire caraïbe, Saintongeais et Angoumoisins, passé le temps des explorations nord-américaines et des premières expériences qui ont joué un rôle dans l'ouverture précoce du Centre-Ouest vers les mondes américains¹⁵,

¹⁵ AUGERON Mickaël, TRANCHANT Mathias, « La Rochelle, une ouverture précoce sur le Nouveau Monde », AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique (dir.), *Champlain ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord*, La Crèche, La Geste, 2004, p. 31-39 ;

participent au mouvement d'émigration des pionniers permettant le peuplement de l'Amérique du Nord française du golfe du Saint-Laurent à la Louisiane au XVII^e siècle. Sur le sujet l'historiographie est abondante. Il n'est pas question ici de refaire cette histoire mais de contextualiser le temps de cette projection avant l'étude des migrations antillaises des voyageurs de l'arrière-pays. Pour Hubert Charbonneau et Normand Robert, la contribution démographique du Centre-Ouest atlantique aux migrations et au peuplement de la Nouvelle-France représente d'après les données du PRDH¹⁶ le quart de la population en situation coloniale nord-américaine entre 1621 et 1765, avec une intensité de l'émigration plus forte avant 1700 pour l'Aunis et la Saintonge. Leslie Choquette recense 2 284 émigrants français pour le Centre-Ouest atlantique : 1209 d'Aunis, 620 du Poitou, 311 de Saintonge et 144 d'Angoumois¹⁷. La province d'Aunis est en effet la première à alimenter le mouvement avec 34% des migrants du Centre-Ouest Atlantique (679 sur 2017 recensés selon le PDRH), devant la Saintonge (20%) et l'Angoumois (9%), des proportions réévaluées respectivement à 53%, 13,6% et 6,3% par Leslie Choquette. L'arrière-pays d'Angoumois n'envoie que 56 « fondateurs » avant 1670, 47 entre 1670 et 1699 et 79 entre 1700 et 1759.

Destinations de l'engagement	Engagés	Destinations de l'engagement	Engagés
Louisiane	18	Montréal	2
Île Saint Jean	14	Acadie	1
Canada	12	Nouvelle-France	1
Québec	5	Gaspé	0
Île Royale	3	Népissiguit ("Epécut")	0
Louisbourg	2	Terre-Neuve	0
Mississippi	2	Trois-Rivières	0
Source : ADCM, 3E, Notariat, La Rochelle, Contrats d'engagements pour l'Amérique du Nord française, 1645-1772. Sélection : Saintonge, Angoumois (54/800 actes).			

Tableau 97: destinations des engagés de Saintonge-Angoumois partis de La Rochelle (1675-1725).

LITALIEN Raymonde, « Les Français en Amérique du Nord au XVI^e siècle : partenaires et concurrents, AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique, *op. cit.*, p. 54-55 ; *Id.*, « Le rôle des Saintongeais dans la découverte du Canada », *Rochefort et la mer. Les relations France Nouveau Monde au siècle des Lumières*, 6, Université Francophone d'été Saintonge-Québec, Jonzac, Université Francophone d'été, 1990.

¹⁶ Le Programme de Recherche en Démographie Historique recense les actes de baptêmes, mariages et sépultures du Québec ancien, de 1621 à 1849.

¹⁷ Le répertoire des actes des émigrants français et étrangers établis au Québec des origines à 1865 [en ligne] signale pour le XVII^e siècle 22,34% d'émigrants du Centre-Ouest atlantique soit 6 311 émigrants : 853 pour la Charente-Maritime, 196 pour la Vienne, 193 pour la Vendée, 127 pour la Charente, 25 pour la Haute-Vienne, 11 pour la Corrèze et 5 pour la Creuse. URL : <https://fichierorigine.com/> (consulté le 28 juillet 2020).

Partir pour la Nouvelle-France reposait le plus souvent pour un voyageur de l'arrière-pays sur la voie de l'engagement¹⁸. Le candidat à la traversée est recruté dans les ports atlantiques et s'engage devant un notaire par un contrat à travailler généralement pour 36 mois en Amérique du Nord française moyennant la prise en charge du transport transocéanique, du salaire et de la subsistance. En février 1657, Jean Redon d'Angoulême, 23 ans, est engagé par les marchands Redon et Grignon de La Rochelle pour trois années de travail au Canada¹⁹. François Basquet de Cognac émigre pour l'Acadie en 1697, à la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Le 30 mars, il signe un contrat d'engagement devant le notaire Bagard à La Rochelle. Le cuisinier cognaçais est déclaré engagé par Jeanne Janière, épouse Bonnaventure, un capitaine des vaisseaux du roi. Basquet s'engage à servir comme cuisinier Monsieur de Villebon « gouverneur commandant pour le roi la Côte de l'Acadie »²⁰ et « s'embarquera dans l'un des navires de la flotte qui partira incessamment »²¹. Le gouverneur a charge de s'acquitter auprès du capitaine des frais de la traversée sans diminution des gages du cuisinier. En mai 1717, au début de la paix de Trente Ans, le laboureur Louis Geneteau, d'Angoulême, s'engage auprès de la veuve d'Antoine Pascaud, Marguerite Bouat, propriétaire du navire la *Providence* pour le Canada. Pour une période de trois années débutant dès « qu'il mettra pied à terre [dans] ce pays »²², elle lui assure d'être « nourri, logé et entretenu » moyennant son engagement au travail. La courte période de colonisation de l'île Saint-Jean après le traité d'Utrecht conduit 106 engagés du Centre-Ouest sur la route de l'émigration par Rochefort et La Rochelle. Ils sont principalement d'Aunis et de Saintonge, marginalement d'Angoumois²³. Venus de l'arrière-pays, ces candidats au passage entrent en contact avec des intermédiaires, le plus souvent des marchands rochelais armant des navires jouant « les supplétifs de la Compagnie de la Nouvelle-France » entre 1655 et 1663²⁴ notamment, ou des capitaines de navire. Aux côtés des compagnies de colonisation se trouvent également parmi les recruteurs d'engagés des colons, des gouverneurs et des administrateurs coloniaux ou bien

¹⁸ GUILLEMET Dominique, « Poitevins et Charentais vers le Canada », AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique (dir.), *ChAMPLAIN ou les portes du Nouveau Monde. Cinq siècles d'échanges entre le Centre-Ouest français et l'Amérique du Nord*, Geste éditions, 2004, p. 112.

¹⁹ ADCM, 3E 59 / 261, Notariat, La Rochelle, Étude Moreau, engagement de Jean Redon, 3 février 1657, f°44v.

²⁰ ADCM, 3E 402, Notariat, La Rochelle, Étude Bagard, engagement de François Basquet, 30 mars 1697, f°23.

²¹ Ibidem.

²² ADCM, 3E 1815, Notariat, La Rochelle, Étude Rivière-Soullard, engagement de Louis Geneteau, 18 mai 1717, f°163.

²³ GUILLEMET Dominique, « Poitevins et Charentais vers l'Acadie », AUGERON Mickaël, GUILLEMET Dominique (dir.), *op. cit.*, p. 130.

²⁴ GUILLEMET Dominique, *art. cit.*, p. 116.

des religieux²⁵. D'après le corpus de 830 engagés à l'origine paroissiale connue avant l'embarquement pour la Nouvelle-France, Dominique Guillemet signale l'Angoumois comme une périphérie de l'engagement en Centre-Ouest avec moins 10% des engagés embarqués contre les deux tiers venus d'Aunis et de Saintonge.

L'émigration vers la Nouvelle-France supposait peu de départs familiaux Elle était le plus souvent une aventure individuelle où dominaient surtout des artisans, des manouvriers et des paysans²⁶ pour lesquels la voie de l'engagement constituait une opportunité pour s'établir en Nouvelle-France²⁷. Les fonctions commerciales et religieuses sont rarement représentées chez les migrants d'arrière-pays vers la Nouvelle-France. Dominique Guillemet livre les portraits de deux migrants d'exception d'arrière-pays. Antoine Pascaud, marchand d'Angoumois originaire de La Prade, s'établit à Montréal au début des années 1680 : il approvisionne la Compagnie du Nord, trafique les fourrures, investit dans l'exploitation de la forêt et de la culture du chanvre. De retour à La Rochelle vers 1710, un de ses fils poursuit les activités financières et commerciales en relation avec un marchand de La Flotte implanté dans la ville de Québec et accède à la noblesse par l'acquisition du titre de secrétaire du roi en 1758²⁸. Depuis Jauldes, dans l'arrière-pays d'Angoumois, Jean-Baptiste de La Brosse, issu de la petite noblesse, s'embarque pour la Nouvelle-France, en 1754, à 30 ans, après avoir étudié au collège Jésuite d'Angoulême et au noviciat de Bordeaux. Il prêche en Acadie, entre en contact avec les Abénaquis, rédige un dictionnaire de leur langue et évangélise la région du Saguenay²⁹. De nombreux soldats ont par ailleurs quitté l'arrière-pays pour s'engager dans les troupes de régiment comme celui de Carignan-Salières dans les années 1660 ou celles de la Marine entre la fin du XVIIe siècle et la guerre de Sept-Ans. L'Angoumois serait le second foyer du Centre-Ouest en effectif de troupes après le Poitou et avant l'Aunis et la Saintonge³⁰. Jean Bidet dit L'Angoumois, fils d'un maréchal, né en 1702 à Saint-Laurent-de-Belzagot, s'enrôle dans les

²⁵ DEBIEN Gabriel, « Engagés pour le Canada vus de La Rochelle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 6, 2, 1952, p. 185.

²⁶ CHOQUETTE Leslie, *De Français à paysans. Modernité et tradition dans le peuplement du Canada français*, Sillery-Paris, Septentrion-PUPS, 2001, p. 92.

²⁷ DEBIEN Gabriel, *art. cit.*, p. 178.

²⁸ ZOLTVANY Yves. F., HORTON Donald J., « Pascaud Antoine », *Dictionnaire biographique du Canada* [en ligne], cité dans GUILLEMET Dominique, *art. cit.*, p. 116. URL : http://www.biographi.ca/fr/bio/pascaud_antoine_1717_2F.html (consulté le 25 juillet 2020).

²⁹ HEBERT Léo-Paul, « La Brosse, Jean-Baptiste de », *Dictionnaire biographique du Canada* [en ligne], cité dans GUILLEMET Dominique, *art. cit.*, p. 114. URL : http://www.biographi.ca/fr/bio/la_brosse_jean_baptiste_de_4F.html (consulté le 25 juillet 2020).

³⁰ GUILLEMET Dominique, *art. cit.*, p. 116.

troupes de Marine. Soldat attesté au Québec en 1728, il épouse à Montréal Marie-Thérèse Larchevesque³¹.

Si l'essentiel des migrants vers la Nouvelle-France a une origine urbaine, Saintes et Angoulême prédominant dans l'arrière-pays (voir annexe 3, carte 14), Hubert Charbonneau et André Guillemette regroupent les profils des provinces de Saintonge, d'Angoumois, de Poitou, du Maine et du Perche comme étant celles ayant fourni les plus fortes parts de migrants d'origine rurale, si anecdotiques que puisse paraître le nombre de migrants à l'échelle d'un village ou d'un bourg d'arrière-pays. En effet, d'après Leslie Choquette, les niveaux du village et du bourg, qui représentent l'origine rurale d'un tiers des émigrants, envoient en moyenne 1,5 à 2,4 migrants par localité. L'origine urbaine domine avec deux tiers des migrants³². Dans ce contexte, la projection ultra-marine nord-américaine est une réalité diffuse dans l'arrière-pays. Elle s'explique certes par des facteurs traditionnels de mobilité liée à la configuration de la famille avec des fratries nombreuses, du patrimoine, de la structure foncière ou à des situations notoires d'indigence qui ont pu faire parler d'émigration de la misère. Cependant, le passage transocéanique vers le Canada se justifie également par les dynamiques d'une « géographie de la modernité » déclinée par Leslie Choquette qui établit des liens entre le profil du Centre-Ouest Atlantique et du Nord-Ouest en raison de l'identité des modèles migratoires régionaux qu'elle dégage. L'orientation maritime, et l'insertion dans l'économie atlantique (pêche, colonies, petit et grand cabotage), les transformations qu'elles génèrent sur les paysages agricoles d'*hinterland* (l'extension de la culture viticole en Aunis, Saintonge et Angoumois) intensifient les circulations dans les vallées fluviales (la Sèvre, la Boutonne, la Charente, la Seudre) et leur environnement ouvert dès lors à l'économie capitaliste. Au-delà de ces facteurs généraux, pour la Saintonge et l'Angoumois, l'historienne souligne combien la vitalité d'une « émigration rurale [...] dispersée mais dense, d'une densité s'accroissant selon la prospérité de la région concernée »³³. L'émigration de protestants d'arrière-pays livre un autre indicateur du caractère moderne de la migration canadienne, la majorité des protestants demeurant en Nouvelle-France venant du Centre-Ouest atlantique avec 92 à 108 protestants recensés au Canada selon les estimations de Leslie Choquette et Marc-André Bédard³⁴, soit 67 à 56% de la présence

³¹ BOURGEOIS David, DANDONNEAU Lise, « BIDET / L'ANGOUMOIS, Jean », Notice n° 450008, Fichier Origine [en ligne], 17 mars 2020. URL : <https://fichierorigine.com/recherche?numero=450008> (consulté le 28 juillet 2020).

³² CHOQUETTE Leslie, *op. cit.*, p. 36.

³³ CHOQUETTE Leslie, *op. cit.*, p. 73.

³⁴ L'échantillon de Marc-André Bédard totalise 192 protestants français, celui de Leslie Choquette 137. BÉDARD Marc-André, « La présence protestante en Nouvelle-France », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 31, 3, 1977, p. 331 ; CHOQUETTE Leslie, *op. cit.*, p. 115.

protestante française en Amérique du Nord. De même, Leslie Choquette souligne par ailleurs combien le Centre-Ouest Atlantique a fourni l'effectif d'émigrantes le plus important à l'échelle du royaume, principalement d'Aunis et de Saintonge avec près d'un quart des femmes émigrantes vers la Nouvelle-France (423, soit 23,5% des 1799 femmes recensées), rarement d'Angoumois (19 femmes soit 1,1%).

Cette approche, imparfaite, contextualisant l'émigration vers l'Amérique du Nord française à partir des données sur le Centre-Ouest atlantique met en évidence l'imprégnation progressive de l'horizon atlantique nord-américain dans les territoires d'arrière-pays avec une différenciation nette, en forme de gradient, dans la continuité du dynamisme de la zone aunisienne, entre la Saintonge et l'Angoumois. Cette imprégnation est le produit d'un faisceau de dynamiques mettant en mouvement ces terres du voisinage océan. Les engagements au port auprès d'une nébuleuse d'acteurs contractualisent et établissent la connexion transocéanique entre le port et la colonie par le voyage à bord du navire. Ils attestent *a posteriori* de la convergence d'une diversité de circulations, aux mobiles silencieux, depuis les terres intérieures de Saintonge et d'Angoumois, des candidats à l'expérience ultra-marine nord-américaine. La diffusion de l'horizon ultra-marin nord-américain peut apparaître hiérarchisée. Elle privilégie prioritairement le canal des vallées fluviales et des pôles urbains, à l'économie tournée vers l'Atlantique, qui les dynamisent par les relations marchandes entre l'arrière-pays et les pôles portuaires littoraux. L'influence de ces pôles urbains garantit la transmission de l'horizon atlantique aux espaces ruraux périphériques par les relations fonctionnelles qui lient ces villes et ces villages entre eux (fonctions économiques, administratives) ou les circulations d'individus qui les animent. Yves-Marie Bercé interroge le lien entre les mouvements des travailleurs saisonniers, des marchands ambulants et des soldats enrôlés en Angoumois avec les passages transocéaniques et le déracinement lointains³⁵. Ces canaux garantissent l'infusion de l'outre-mer dans les terres intérieures et il faut leur ajouter à partir de 1666, un autre déterminant : l'importance du déploiement et du rôle de l'administration de la Marine et des circulations professionnelles de départ et de retour depuis le port qu'elle produit en capillarisant le territoire. La relation entre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et l'Amérique du Nord française a dessiné un premier territoire de connexion ultra-marine dans les terres sur lequel se superpose à partir des années 1640 la constitution d'un second territoire américain, centré sur

³⁵ « Il y a lieu de se demander si ces mouvements incessants à l'intérieur d'un terroir ou d'une province dessinent un environnement favorable pour de plus lointaines évasions. [...]. Il reste impossible d'affirmer que les allées et venues des campagnes aient compté si peu que ce fût dans ces vocations au déracinement, mais on peut sans peine le supposer », dans BERCÉ Yves-Marie, « Allées et venues dans les campagnes de l'Angoumois vers 1650 », *Dix-septième siècle*, 234, 1, 2007, p. 91.

l'aire caraïbe, qui repose tout d'abord sur La Rochelle avant d'approfondir sa constitution et d'intégrer une gamme de pôles portuaires atlantiques.

2. Le miroir de l'engagement, La Rochelle et les Îles de l'Amérique : une projection antillaise de l'arrière-pays stimulée au XVII^e siècle.

Base : 166 / 800 contrats, soit 20,62% des engagements du port de La Rochelle (1645-1772).	Amérique du Nord		Antilles, Cayenne		Afrique		Total	
	Nombre d'engagés	%	Nombre d'engagés	%	Nombre d'engagés	%	Nombre d'engagés	%
Arrière-pays de Saintonge	31,00	51,67	56,00	54,00	0,00	0,00	87,00	52,41
Arrière-pays d'Angoumois	21,00	35,00	28,00	32,00	0,00	0,00	49,00	29,52
Arrière-pays du Limousin	8,00	13,33	16,00	12,00	6,00	100,00	30,00	18,07
Total	60,00	100,00	100,00	98,00	6,00	100,00	166,00	100,00

Source : ADCM, 3E, Notariat, La Rochelle, Contrats d'engagements (1645-1772). Sélection : Saintonge, Angoumois, Limousin (166/800 actes).

Tableau 98: les engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à La Rochelle (1645-1725).

Le regain d'intérêt historiographique pour les débuts du peuplement et de l'exploitation des colonies antillaises repose sur l'analyse précise des mécanismes de l'implantation de la population métropolitaine en situation coloniale³⁶ tout en soulignant l'inégal succès des entreprises pionnières à l'image des colons normands implantés en Martinique étudiés par Érick Noël³⁷ ou les particularités des configurations au départ, entre expatriation volontaire ou forcée mise en évidence par Philippe Hroděj³⁸. L'intégration dans l'avant-pays rochelais du « Pérou » débute au milieu du XVI^e siècle au moment où se développe la course anti-espagnole sur la route des Indes de l'empereur³⁹. L'horizon antillais est de plus en plus fréquenté par les nefes rochelaises, quoi qu'il soit difficile de reconstituer la fréquence des droitures avant les années 1660⁴⁰. Marcel Delafosse signale 143 départs de navire entre 1632 et 1670, soit en moyenne 4 par an⁴¹. Entre 1670 et 1692, l'effectif de 785 départs donnant une moyenne de 34 expéditions par an pour les Îles de l'Amérique témoigne de la densité atteinte des connexions à la fin du siècle⁴². Aborder les passages transocéaniques pour les Caraïbes du point de vue de l'arrière-

³⁶ MICHON Bernard, *Les Européens et les Antilles, XVII^e siècle – début XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2019.

³⁷ NOËL Erick, « La Martinique normande, 1635-1660 : l'échec annoncé d'une génération de pionniers ? », MICHON Bernard, *op. cit.*, p. 131-146.

³⁸ HRODĚJ Philippe, « Les premiers colons de l'ancienne Haïti et leurs attaches en métropole à l'aube des premiers établissements (1650-1700) », *Les Cahiers de Framespa* [en ligne], 9, 2012.

³⁹ GLÉNISSON Jean, SEGUIN Marc (dir.), *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge. Le début des Temps modernes, 1480-1610*, t.III, La Crèche, Geste, 2005, p. 125.

⁴⁰ DELAFOSSÉ Marcel, « La Rochelle et les Îles au XVII^e siècle », *Revue d'histoire des colonies*, 36, 127-128, 1949, p. 242.

⁴¹ Id., « La Rochelle et le Canada au XVII^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 4, 4, 1951, p. 470.

⁴² *Ibid.*, p.244.

pays ne peut que reposer sur les contrats d'engagements, rendant possible une lecture comparative et évolutive avec ceux établis pour l'aire nord-américaine. Pourtant, les engagés, quoique dominants, ne sont pas les seuls émigrants : 5% des voyageurs traversent l'Atlantique sous d'autres statuts à bord. Certains réalisent une traversée de gré à gré en s'acquittant du montant négocié du passage, des soldats enrôlés sont affectés dans les colonies, des marchands, des négociants, des religieux ou des forçats et des prisonniers se retrouvent outre-mer également⁴³.

En sélectionnant, dans l'échantillon représentatif de 800 contrats d'engagements pour les Amériques et l'Afrique numérisés par les Archives départementales de la Charente-Maritime, 166 contrats d'engagés originaires d'un arrière-pays étendu (Saintonge intérieure, Angoumois, Limousin) destinés pour l'Amérique du Nord française et l'aire caribéenne, il est possible d'approcher le contexte de migration des arrière-pays. Les engagés de ces trois arrière-pays représentent 20,62% des engagés embarquant au port de La Rochelle pour les Amériques.

Pour l'Amérique du Nord française, ces terres provinciales de l'intérieur représentent 60 engagements, soit un tiers du corpus. La Saintonge est la principale aire de l'engagement avec un engagé sur deux, devant l'Angoumois (1 engagé sur 3) et le Limousin (1 engagé sur 10). La cartographie de l'engagement vers l'Amérique du Nord privilégie la zone interfluviale entre la rive droite de la Charente et la rive gauche de la Boutonne, avec une représentation plus importante des villes fluviales (Charente, Saint-Jean-d'Angély, Dampierre, Cognac, Angoulême) et du bourg de Matha. Sur la rive gauche de la Charente, le recrutement des engagés est plus distendu et se limite aux principales villes (Barbezieux, Pons) et bourgs (Chalais). La faiblesse de l'effectif des engagés n'est pas incompatible avec une projection depuis les confins provinciaux de l'arrière-pays : en 1722, le sabotier Pierre Ratineau, 40 ans, des Adjots, est engagé par le directeur de la Compagnie de l'Île de Saint-Jean Deschambault-Fleury. Son contrat prévoit qu'il soit nourri, logé et couché aux dépens de la compagnie et qu'il exerce son métier « jusqu'à ce qu'il ait instruit suffisamment un apprenti pour travailler seul si mieux il n'aime rester trois ans en ladite île » durant l'espace de 3 ans à raison de 300 livres par an⁴⁴.

Parallèlement, les engagements pour les Îles de l'Amérique représentent 60,24% du corpus, soit 100 engagements sur 166. Le contraste du tropisme colonial américain se lit dans l'écart de l'effectif global d'engagés recensé par Gabriel Debien entre l'aire nord-américaine et

⁴³ MANDROU Robert, « Les Français hors de France aux XVI^e-XVII^e siècles », *Annales ESC*, 14, 4, 1959,

⁴⁴ ADCM, 3 E 1816, Notariat, La Rochelle, Étude Rivière et Soullard, Contrat d'engagement de Pierre Ratineau, 16 mars 1722, f°18v-19.

l'aire caribéenne : 6000 départs contre 830 pour le Canada⁴⁵. La projection vers les Îles de l'Amérique esquisse une carte de l'arrière-pays plus vaste avec un contraste global inversé entre un espace interfluvial entre Charente et Boutonne toujours projeté et une rive sud de la Charente qui connaît une réelle diffusion de la projection ultra-marine. Le fait que Matha et les pôles fluviaux restent les cœurs du recrutement portuaires des engagés (Saint-Jean-d'Angély, Cognac, Angoulême) témoigne de la prégnance de l'horizon ultra-marin dans ces espaces urbains. Ce sont des points territoriaux connectés avec les deux Amériques coloniales françaises. Une vaste écharpe du recrutement des engagés met en évidence une vaste zone triangulaire délimitée par Saintes, Montendre et Chirac aux confins de l'Angoumois où l'origine est moins urbaine que rurale. Le territoire d'arrière-pays des engagés se projetant vers les Îles de l'Amérique décrit à la fois la réalité d'une diffusion de l'horizon caribéen dans les terres et la stimulation de mobilités vers le littoral pour embarquer outre-mer.

Les contrats rédigés dans les études rochelaises destinent prioritairement les engagés vers l'île de Saint-Christophe, point d'appui du peuplement destiné à la colonisation des Antilles depuis la fin des années 1620⁴⁶ avec 44 engagés venus de ces 3 arrière-pays. Le recrutement apparaît peu concentré et fortement dispersé (voir annexe 3, carte 15) : la période 1645-1667 signale 30 recruteurs aux statuts variés. Jacques Baudin est un des principaux recruteurs. Marchand de l'Île de Ré, en 1650, il recrute 36 engagés entre janvier et décembre : 17 viennent du Centre-Ouest Atlantique (Aunis, Saintonge, Poitou, Angoumois, Limousin) dont 5 de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, 10 de Bretagne, du Maine et de Touraine, 5 du nord-est du royaume, 2 de Provence et du Languedoc et 2 de Guyenne et du pays basque. Les engagements sont collectifs : 4 contrats concernent 9 engagés en janvier et février. Entre la fin novembre et la mi-décembre, 12 contrats sont établis pour 27 engagés. La césure entre les deux périodes de contractualisation devant notaire peut s'interpréter doublement : le marchand de Saint-Martin de Ré réalise-t-il la traversée avec les engagés pour le compte d'un habitant des colonies ou bien ce moment est-il celui d'une tournée du marchand dans le royaume où la négociation des affaires est également l'occasion de chercher des recrues pour les colonies ?

⁴⁵ DEBIEN Gabriel, « Engagés pour le Canada au XVII^e siècle vus de La Rochelle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 6, 2, 1952, p. 179.

⁴⁶ POUSSOU Jean-Pierre, « L'immigration européenne dans les îles de l'Amérique », Direction des Archives de France, Ministère de la culture et de la communication, *Voyage aux Îles de l'Amérique*, Paris, Archives Nationales, 1992, p. 46.

Destinations de l'engagement	Engagés	Destinations de l'engagement	Engagés
Île Saint-Christophe	44	Île de la Barbade	5
Îles de l'Amérique	28	Île de la Tortue	2
Saint-Domingue	15	Martinique	1
Guadeloupe	5	Cayenne	0
Source : ADCM, 3E, Notariat, La Rochelle, Contrats d'engagements pour l'Amérique du Nord française, 1645-1772. Sélection : Saintonge, Angoumois, Limousin (100/800 actes).			

Tableau 99: destinations des engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1645-1725).

Jean Gandouin est un capitaine de navire rochelais. Il est habitué à la navigation commerciale à bord du *Dauphin*, 200 tonneaux, expédié pour la Nouvelle-France (Miscou, Tadoussac, Acadie) dans les années 1640 et 1650⁴⁷. Alternant avec des droitures vers les Caraïbes, il fait embarquer à bord de son navire une quinzaine d'engagés entre 1645 et 1650. Les origines géographiques des engagés privilégient le Centre-Ouest, le Limousin et le nord de la Guyenne, un réseau plus local que celui du Rétails Baudin. En 1645, les deux frères Cadous de Saint-Savinien sont engagés ensemble pour l'île de Saint-Christophe avec un Saintais. Navigant, le capitaine de navire Gandouin ne construit pas un réseau de recrutement comme peut le laisser supposer la diversité des origines géographiques des engagés de Jacques Baudin. Il recrute certainement principalement dans le port.

Philippe de Longvilliers de Poincy représente un autre profil de recruteur. Il recrute à distance par l'intermédiaire d'un marchand rochelais, Nicolas Bonneau. Entre 1655 et 1657, 19 engagés embarquent sur des vaisseaux rochelais pour l'Île de Saint-Christophe, dont 3 de l'arrière-pays (Beauvais-sur-Matha, Saint-Jean-d'Angély et Blanzac). L'aire du recrutement privilégie le Nord (Beauvaisis, Normandie, Manche), la Bretagne (Côtes d'Armor, Morbihan), le Centre (Berry et Touraine) et le Centre-Ouest (Poitou, Saintonge, Angoumois). Officier de la Marine royale, de Poincy est nommé par la Compagnie des Îles de l'Amérique en 1638 gouverneur des Îles de l'Amérique où il se rend avec une cohorte de soldats enrôlés et d'ouvriers engagés pour 3 ans aux métiers divers (charpentiers, serruriers, fabricants de chaux, briquetiers, tailleurs de pierre, maçons...). Parvenu à la Martinique en 1639, le gouverneur souhaite acquérir plusieurs habitations sur l'île de Saint-Christophe, notamment celle de la Grande Montagne, près du port de Basse-Terre, de Cayenne et de la Ravine de Sable. Il divise ensuite ces habitations en lots numérotés affectés à des colons chargés de la mise en valeur et des cultures moyennant, selon un registre seigneurial une redevance à de Poincy. Le gouverneur contribue

⁴⁷ DELAFOSSE Marcel, *art. cit.*, p. 489 et 492.

à la substitution de la culture du pétun par le sucre⁴⁸. Afin d'assurer le développement de la colonie (peuplement, mise en culture), il s'appuie sur un réseau de marchands dans les ports du royaume. Le 14 décembre 1655, Pierre Gourdry, sieur de la Bardonnière, de Saint-Jean-d'Angély, est engagé pour trois ans par le marchand Bonneau⁴⁹ pour « monseigneur le bailli de Poincy seigneur [...] de l'île de Saint-Christophe ». Lui est financé le passage avec quelques hardes fournis comme un habit de toile, deux chemises et une paire de bas de toile. Au bout des trois ans, il devrait recevoir « cinq cent livres pesant de tabac », un pécule destiné à favoriser son établissement insulaire ou son retour en France.

D'autres formes de recrutement fondées sur la stratégie familiale permettent à des engagés d'arrière-pays de parvenir aux Antilles. En septembre 1651, Guillaume Guillet, 20 ans, de Saintes, s'engage devant le notaire Pierre Moreau pour l'Île de Saint-Christophe auprès de « René Monpiller marchand de [La Rochelle], faisant pour Claude Monpiller, son frère habitant de l'Île de Saint-Christophe »⁵⁰. À l'issue des trois années lui sont garantis par le contrat 400 livres pesant de tabac loyal. Le recensement des habitants de l'Île de Saint-Christophe confirme la présence du frère Monpiller sur l'île⁵¹, signalé habitant non armé au quartier du Cap et Capesterre, mais également celle de Guillaume Guillet, indiqué habitant armé de la compagnie du sieur Laguarigue, signe qu'il s'est établi après la durée de son engagement.

Entre 1674 et 1721, les contrats d'engagement pour Saint-Domingue déclinent les mêmes acteurs. En décembre 1674, Martin Audibert, marchand tailleur d'habit, habitant de Saint-Domingue, établit devant notaire les contrats d'engagement chez Antoine Durand, propriétaire de l'établissement où pend l'enseigne Le Lion Couronné : parmi les quatre engagés pour Saint-Domingue qu'il rassemble avant d'embarquer sur le *Philippe* se trouvent trois charpentiers de navire de La Rochelle, Lauzières et de l'arrière-pays saintongeais, et un Gascon âgé de 16 ans de Lectour. De Charente, André Giraud intègre un groupe d'engagés de provinces différentes de la sienne avec lesquels il partage un savoir-faire nautique. En octobre et novembre 1679, Jean Piqueray, marchand rochelais habitant de Saint-Domingue, recrute 5 engagés pour la colonie : un tonnelier et un cellier de La Rochelle, un tailleur d'habits de Lorraine et Mathurin Mesnard de Pons. L'année suivante, au début de l'été, Daniel Delatouche,

⁴⁸ CAMUS Michel-Christian, « Le général de Poincy, premier capitaliste sucrier des Antilles », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 84, 317, 1997, p. 119-125.

⁴⁹ ADCM, 3E 59 / 259, Notariat, Étude Moreau, La Rochelle, contrat d'engagement de Pierre Gourdry, 14 décembre 1655, f°324v-325.

⁵⁰ ADCM, 3 E 59 / 256, Notariat, Étude Moreau, La Rochelle, contrat d'engagement de Guillaume Guillet, 20 septembre 1651, f°65-65v.

⁵¹ ANOM, 5 DPPC 26 (G1 472-2), Recensements, Rôle général des habitants armés et non armés de l'île de Saint-Christophe, s.d., XVII^e siècle ; ANOM, 5 DPPC 25, Dénombrement général des terres et habitations de Saint-Christophe, 1671.

marchand et capitaine de navires rochelais, fait s'engager un jardinier de Saint-Jean-d'Angély, Isaac Haye, sur le navire *La Palme* pour Saint-Domingue. Jacques Dubreuil et Antoine Marques sont deux officiers de la Marine royale qui recrutent un Saintongeais d'arrière-pays en 1721. Par leurs retours périodiques au fait des besoins pour le peuplement de l'île domingoise passée sous autorité monarchique directe en 1674 avec la fin du régime de la Compagnie des Indes Occidentales, marchands, capitaines de navire et officiers de marine sont les promoteurs de l'engagement pour la colonie antillaise. La confrontation du profil des promoteurs de l'engagement avec l'origine des engagés décrit les voies du marché de l'engagement saisis par les candidats au passage transocéanique venus de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois vers les Antilles.

Quels facteurs, volontaires ou contraints, justifient la voie de l'engagement pour des habitants de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ? Il est difficile d'évaluer la part de mobilité conduisant à l'engagement, entre un déplacement vers le port et une présence au port pouvant susciter l'engagement ou un recrutement dans les terres de l'engagé par des intermédiaires. Les travaux d'Éric Roulet sur la Compagnie des Îles de l'Amérique donnent quelques clefs de compréhension. À l'appui d'une mobilité vers le port pour embarquer, la volonté de s'établir dans les colonies des Îles de l'Amérique en exerçant sa profession moyennant le passage payé auprès du capitaine⁵². Cette réalité qui devait toucher une partie des voyageurs transocéaniques est difficile à analyser. La perception de l'immigration des femmes de l'arrière-pays ne se résume le plus souvent qu'aux engagées comme Marie Boislerin d'Angoulême, embarquée en 1646 pour les Îles de l'Amérique. Au-delà d'une vision binaire de l'engagement, associée à une perception du phénomène depuis le port, distinguant d'un côté des engagements volontaires ou choisis, ceux des hommes sans ressources, des paysans éreintés par les corvées, des domestiques sans place ou des artisans sans travail, n'accédant à la maîtrise, et de l'autre des engagements subis, contraints et dirigés, ceux des vagabonds, des fraudeurs, des fils de familles déshérités ou des jeunes gens considérés comme égarés et ne travaillant pas, interroger l'engagement du point de vue de l'arrière-pays permet de considérer la manière dont l'horizon ultra-marin pénètre dans les terres.

Avant la fondation de Rochefort, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, à travers les ports fluviaux particulièrement, est en relation avec la mer, les océans et les outre-mer lointains : le cabotage de la flottille du secteur fluvio-maritime sur les côtes du royaume et

⁵² DESTOUCHES Didier, « L'institution de l'engagement aux Antilles françaises. Contribution à l'étude des débuts de l'immigration coloniale », *Hommes et migrations, L'Espace caribéen : institutions et migrations depuis le XVII^e siècle*, 1274, 2008, p. 25.

d'Europe, le commerce des vins de Saintonge et des papiers d'Angoumois avec l'Europe du Nord, la pêche hauturière vers Terre-Neuve à laquelle s'associe cette flottille, les premières migrations vers la Nouvelle-France par La Rochelle sont autant de dynamiques qui contribuent à diffuser le monde maritime dans les terres par le jeu des navigations et des circulations des marchands et des travailleurs. À ce sujet, Thierry Sauzeau évoque pour le XVIII^e siècle la « Charente au long cours »⁵³. Au nord de La Rochelle, l'axe fluvial de la Sèvre Niortaise est déjà un espace de circulations des marchandises et d'émigration vers le Canada : à partir des exemples de Marans et de Niort, Laurent Marien, montre combien l'arrière-pays de la Sèvre Niortaise est un « socle de l'économie maritime »⁵⁴. La cité de Marans joue un rôle essentiel dans les exportations de grains vers les autres ports du royaume, la Nouvelle-France et les Antilles au XVIII^e siècle. En amont, l'activité manufacturière de Niort, fondée sur le travail des peaux depuis le Moyen-Âge (mégisserie, tannerie, chamoiserie), la connecte avec les grands centres marchands du royaume et l'Europe du Nord. L'arrière-pays rural de Saintonge-Angoumois n'est pas un monde immobile comme le rappelle Yves-Marie Bercé au milieu du XVII^e siècle qui, exploitant les sources judiciaires, réalise un inventaire des déplacements du nomadisme rural de l'arrière-pays⁵⁵. Les déplacements agraires entre les terroirs dispersés des communautés ou des familles, les migrations temporaires d'ouvriers agricoles liés aux grands travaux des cultures régionales quand il faut vendanger ou « aller à la baillarge ». L'élevage de bêtes à cornes d'Angoumois suppose des circulations entre les zones de pâture et l'étable. La vente des produits et du bétail sur les marchés stimule les mobilités vers les foires environnantes ou les grandes foires d'Angoulême. La route du sel et l'exportation des vins et des eaux-de-vie intègrent les bourgs et les villes de foires et de marchés de l'arrière-pays saintongeais et angoumois au grand commerce⁵⁶ pour atteindre le port saunier de L'Houmeau. Judicaël Pétrowiste parvient à estimer en Saintonge, à partir de l'origine des marchands forains, des aires d'influence moyenne de 7 à 8 kilomètres de rayon autour des bourgs et villes-marchés⁵⁷. Les petits bourgs ruraux peuvent avoir une grande capacité d'attraction foraine : les foires de Fontaines, proclamées par lettres patentes du roi en 1483, sont ainsi annoncées dans à Saintes,

⁵³ SAUZEAU Thierry, « La Charente au long-cours : croissance, crise et reprise du grand commerce rochefortais (1760-1830) », AUGERON Mickaël, DUPLESSIS Robert, *Fleuves, rivières et colonies, XVII^e-XX^e siècles*, Paris, Les Indes Savantes, 2010.

⁵⁴ MARIEN Laurent, « Au fil des eaux de la Sèvre : Marans et le pays marandais, une interface avec les colonies d'Amérique au XVIII^e siècle », AUGERON Mickaël, DUPLESSIS Robert, *op. cit.* ; Id., « Au fil des eaux de la Sèvre : une interface avec les colonies d'Amérique au XVIII^e siècle », *French Colonial History*, 10, 2009, p. 189-207.

⁵⁵ BERCÉ Yves-Marie, *art. cit.*, p. 84.

⁵⁶ PÉTROWISTE Judicaël, *À la foire d'empoigne. Foires et marchés en Aunis et Saintonge (vers 1000 – vers 1500)*, Toulouse, PUM, 2004, p. 91.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 259.

Barbezieux, Pons ou Saint-Maigrin. Elles drainent des marchands jusqu'à 25 km autour⁵⁸. Aux mobilités agraires et commerciales s'ajoutent celles des artisans du bois (tonneliers, charbonniers, bûcherons...) qui circulent entre leurs ateliers et les grandes étendues forestières. Les mouvements de la misère paysanne sont quant à eux liés à la dépaissance induite par la conduite d'un petit nombre bestiaux (chèvres, moutons, porcs) sur les chemins à la recherche d'herbage et de chênaies⁵⁹. Dans ce voisinage océanique, la Saintonge et l'Angoumois sont également des terres de passage⁶⁰ : Yves-Marie Bercé rappelle, au-delà des deux messagers ordinaires circulant entre Angoulême et Paris, ces professions en mouvement constant sur les routes : voituriers, cochers, charretiers, messagers, archers. En dehors des relais de poste, des cabarets et des hôtelleries, la polyvalence spontanée des lieux induisait d'autres voies de diffusion de l'information : des maréchaux-ferrants étaient aussi bien maquignons qu'hôteliers⁶¹. Sans pouvoir établir de liens clairs, la diversité des mobilités de l'arrière-pays contribue au contexte des migrations ultra-marines. À l'échelle de la cellule familiale, le départ collectif est le signe d'un facteur déterminant la projection. À bord du *Dauphin* pour l'Île de Saint-Christophe ont embarqué les deux frères Cadous de Saint-Savinien, Jacques, 18 ans, et Pierre, 15 ans. Ils ont été engagés par le capitaine Jean Gandouin le 10 avril 1645⁶². Ce regard des mobilités depuis l'arrière-pays est à compléter d'un regard portuaire.

Si les débuts du fait colonial antillais atteignent les terres intérieures de Saintonge-Angoumois, c'est aussi en raison de la construction d'une double relation : la première entre La Rochelle et la Compagnie des Îles de l'Amérique, la seconde entre La Rochelle et son arrière-pays de recrutement. Fondée au Havre en 1626, dans la continuité du grand dessein colonial de Richelieu, inspirée sur le modèle de la Compagnie des Indes Occidentales Hollandaise, la Compagnie des Îles de l'Amérique est une « fidèle association [...] pour faire habiter et peupler les îles de St-Christophe et la Barbade, et autres situées à l'entrée du Pérou »⁶³. La commission établie pour la colonisation place le peuplement dans les premiers objectifs avec la culture du pétun, le commerce et l'évangélisation. La désignation de la compagnie rappelle combien son horizon, régionalisé, lui donne une autonomie dans l'établissement de son territoire aux Antilles. C'est à partir de la fin des années 1630, peu de

⁵⁸ *Ibid.*, p. 250.

⁵⁹ BERCÉ Yves-Marie, *art. cit.*, p. 85.

⁶⁰ Voir chapitre 2.

⁶¹ *Ibid.*, p. 87.

⁶² ADCM, 3 E 59 / 249, Notariat, Étude Moreau, La Rochelle, contrat d'engagement de Jacques et Pierre Cadous, 10 avril 1645, f°76v-77.

⁶³ ROULET Éric, *La Compagnie des Îles de l'Amérique (1635-1651). Une entreprise coloniale au XVII^e siècle*, Rennes, PUR, 2017, p. 35.

temps après la refondation de 1635, que la Compagnie noue des liens avec le port aunisien, dans une logique métropolitaine de « montée en puissance » par la recherche de relais atlantiques (Saint-Malo, Nantes)⁶⁴, et coloniale de concurrence face aux Anglais et aux Hollandais. La présence de la compagnie est incarnée par le bureau d'un receveur de la Compagnie et plusieurs entrepôts. L'établissement de relations a reposé sur le contact du directeur Jacques Berruyer avec le capitonat rochelais, notamment Jean Gandouin, habitué des navigations vers l'Amérique du Nord française qui obtient des congés de la compagnie pour acheminer des mousquets vers Saint-Christophe et la Guadeloupe⁶⁵. En 1645, il conduit 4 jésuites, 2 capucins et Charles Houël aux Îles⁶⁶. L'arrière-pays rochelais livre ainsi des produits pour les cargaisons des armements destinés à l'Île de Saint-Christophe. La captation du port de La Rochelle dans le déploiement de la stratégie atlantique de la Compagnie assure une perspective pour des engagements ultra-marins vers les Antilles. S'appuyer sur l'expérience des agents rochelais des compagnies de colonisation canadienne comme Jean Tuffet, travaillant pour la Compagnie du Cap-Breton⁶⁷, et des capitaines de navire comme Jean Gandouin ou Jean Bourdet, suppose pour la compagnie de pouvoir exploiter les réseaux qu'ils ont établi⁶⁸ et de compter sur leurs compétences en matière de navigation, la compagnie s'affirmant soucieuse de voir arriver intactes ses équipages, ses engagés et ses marchandises⁶⁹. Aux agents de compagnies et aux capitaines de navires s'ajoutent le rôle des marchands soutenus par la compagnie dans leurs projets particuliers, qu'il s'agisse d'avitaillement ou de recrutements d'engagés⁷⁰. Dans les partenariats établis transparaît plus l'impératif de peuplement des Antilles. Éric Roulet reprend l'exemple développé par Gabriel Debien⁷¹ du marchand rochelais Daniel Lesselier qui s'associe avec son beau-frère Pierre Lastier pour aller sur l'Île de la Tortue en 1640. Son épouse, Judith Melot, reste à La Rochelle. Avec son frère, ils recherchent des candidats à l'engagement pour mettre en culture la plantation familiale. En janvier 1645, ils engagent ainsi Simon Vidault de Savarit et Pierre Girard de Brouage pour l'Île de la Tortue⁷².

⁶⁴ *Ibid.*, p. 278-279.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 307.

⁶⁶ *Ibidem.*

⁶⁷ Pour Éric Roulet, Jean Tuffet est l'exemple de « l'expérience canadienne privilégiée ». Il gère les affaires de Pierre Desportes de Lignièrès, actionnaire de la Compagnie du Cap-Breton, entre 1636 et 1639 et possède une part dans la Compagnie de la Nouvelle-France. Son activité pour la compagnie des Îles de l'Amérique est attestée parallèlement jusqu'en 1641, année où Nicolas Denis lui succède. D'après ROULET Éric, *op. cit.*, p. 291-292.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 285.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 303-304.

⁷⁰ *Ibid.*, p. 337-338.

⁷¹ DEBIEN Gabriel, *La société coloniale aux XVII^e et XVIII^e siècles. Les engagés pour les Antilles (1634-1715)*, vol. 1, Société de l'Histoire des Colonies Françaises, Paris, 1952, p. 150.

⁷² ADCM, 3 E 59 / 249, Notariat, Étude Moreau, La Rochelle, Contrat d'engagement de Simon Vidault et Pierre Girard, 30 janvier 1645, f°21-21v.

Les besoins en population ne sont pas circonscrits aux plantations : la recherche de la constitution de bourgs structurants dans les Antilles (Saint-Christophe, Guadeloupe, Martinique) devenant une priorité des gouverneurs, suscite des besoins en artisans, en religieux, en chirurgiens⁷³.

La captation de La Rochelle par la Compagnie des Îles de l'Amérique et la mobilisation des réseaux des acteurs portuaires s'accompagnent certainement dans l'arrière-pays d'une promotion pour susciter des départs pour les Antilles. L'absence d'archives renseignant cette diffusion de l'image des outre-mer dans l'arrière-pays conduit à sa légitime hypothèse, documentée par Éric Roulet qui évoque une propagande de la Compagnie⁷⁴. Journaux comme la *Gazette* de Renaudot ou le *Mercure françois*, relations de voyage, correspondances publiées comme celle de madame de La Fayette, ouvrages d'histoire ou de géographie imprimés comme *Histoire et voyage des Indes Occidentales* sont des vecteurs qui ne touchent qu'une mince partie du public d'arrière-pays. Ils donnent souvent une image de fertilité, de richesse naturelle, d'enrichissement par la culture du tabac. L'envoi de billets précisant les modalités du passage transocéanique par les agents de la compagnie aux curés des paroisses afin qu'il les lisent au prône peut s'accompagner d'une publication des privilèges pour artisans ou des décharges des droits dus à la compagnie pour un couple s'engageant à partir comme au Havre. Des affiches ou des placards illustrés ont-ils circulé dans l'arrière-pays ? À ces médias émis par la compagnie répondent les récits de ceux qui reviennent dans le royaume à la fin de leur contrat. Sur cet aspect, aucune archive n'est relative à l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Les engagements contractés au port de La Rochelle constituent pour le XVII^e siècle un premier miroir de la projection ultra-marine caribéenne depuis l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, biaisé cependant par un effet de sources. Souscrits dans des temps chronologiques coïncidant, ces engagements manifestent l'orientation vers une destination coloniale nord-américaine moins dense que pour les Antilles, traduisant *de facto* une inégale densité d'imprégnation de ce double horizon colonial par les sociétés d'arrière-pays. Géographiquement, les midis de Saintonge et d'Angoumois se destinent plus à l'engagement pour la Caraïbe que l'espace interfluvial entre Boutonne et Charente, plus orienté vers l'Amérique du Nord. Les voies de la projection ultra-marine caribéenne sont difficiles à identifier : l'engagement est-il le produit d'une saisie d'opportunité en présence portuaire ou bien un projet construit dans l'arrière-pays au contact d'un média quelconque ? La mise en évidence des mobilités dans l'arrière-pays et l'approche de la captation de l'espace rochelais

⁷³ ROULET Éric, *op. cit.*, p. 364.

⁷⁴ *Ibid.*, p. 396.

par la compagnie des Îles de l'Amérique mettent en lumière la diversité des acteurs agissant dans la construction de la connexion avec les outre-mers caribéens. Quoique l'effectif des engagés d'arrière-pays soit modeste au regard des provinces maritimes du Centre-Ouest, il s'inscrit dans la réalité d'une participation des engagés des terres intérieures de Saintonge-Angoumois à l'entreprise coloniale du royaume de France dès ses débuts. L'approche de l'émigration vers les Amériques par le port de Rochefort au milieu du XVIII^e siècle donne le portrait d'une projection ultra-marine plus diversifiée dans ses mobiles et ses statuts.

3. Rochefort : interface d'un monde américain à l'autre

Entre sa fondation et le début du XVIII^e siècle, l'arsenal de Rochefort intègre progressivement un avant-pays qui le connecte aux Amériques⁷⁵ par ses fonctions stratégiques et logistiques au temps de la consolidation de la présence française en Amérique du Nord et de l'établissement du contrôle monarchique sur les colonies Antillaises à partir de 1674 et après la fin de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Au fil du XVIII^e siècle, le port devient l'« arsenal des colonies »⁷⁶, centré sur les Antilles après le traité de Paris, et acquiert un statut d'entrepôt des colonies à partir de 1776. Dans ce contexte, il devient une place clef des passages transocéaniques vers les Amériques d'une grande diversité de voyageurs aux statuts variés. Le plus souvent, l'approche de ces voyageurs repose sur une évaluation quantitative. Leur origine géographique est souvent peu évoquée en raison de l'absence de mention dans les listes⁷⁷. L'escale de Rochefort concerne au XVIII^e siècle 38 500 passagers répertoriés dans les sources par Sébastien Martin : 74% de soldats enrôlés, 12% d'engagés ou colons, 1,3% de fonctionnaires et de leurs proches⁷⁸. Qui sont les passagers d'arrière-pays et quels sont les mobiles de la traversée de l'Atlantique par l'arsenal pour des passagers venus de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle ? L'approche de cette interrogation peut nourrir l'étude des entreprises coloniales et commerciales de Rochefort sous les règnes de Louis XV et Louis XVI, dans la continuité des travaux réalisés sur le règne de Louis XIV⁷⁹.

⁷⁵ SAUZEAU Thierry, « Rochefort et les Amériques (XVII^e-XVIII^e siècle) », *Écrits d'Ouest*, 24, 2016, p. 17-65.

⁷⁶ MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015.

⁷⁷ *Ibid.*, p. 91.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 89.

⁷⁹ GABET Camille, « Le rôle de l'arsenal de Rochefort dans les premières années de la colonisation de l'île Royale », *Rochefort et la mer. Grands voyages de découverte du XVII^e siècle à nos jours*, 4, Jonzac, Université francophone d'été, 1988 ; Id., « Les relations de Rochefort avec l'Acadie sous Louis XIV », *Rochefort et la Mer. Technique et politique maritimes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, 1, Jonzac, Université Francophone d'été, 1985 ; Id., « Les relations de Rochefort avec les colonies d'Amérique sous Louis XIV », *Annales de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec*, 1980, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1982.

Pour la première moitié du XVIII^e siècle, l'appréhension des passagers de l'arrière-pays est difficile. Nul doute que l'extension du système des Classes de la Marine dans le département de la rivière de Charente contribue à la diffusion d'un horizon professionnel pour lequel des marins de l'arrière-pays ont pu être mobilisés à la fin du XVII^e siècle au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, à en croire la baisse de l'effectif des gens de mer embarquant au commerce à La Rochelle justifiable par une mobilisation des classes de service. Par ailleurs, les allers et retours des gabares de la flottille d'arrière-pays transportent des récits de la vie portuaire de l'arsenal dans les terres intérieures. Les contrats d'engagement rochelais établis après 1666 laissent également supposer la contractualisation d'engagements de travailleurs d'arrière-pays dans l'arsenal, d'autant que depuis la fondation de la ville portuaire en 1666, sa population affiche à la fin du XVII^e siècle une grande diversité d'origine géographique et de métiers, entre soldats, artisans et commerçants et religieux⁸⁰.

Les engagés d'arrière-pays peuvent aussi quitter le royaume par l'arsenal de Rochefort. Sa fondation a contribué à faire de Rochefort une seconde porte de l'opportunité de projection ultra-marine après La Rochelle, avec des spécificités liées à son statut militaire. La sélection des engagés d'arrière-pays dans le corpus des engagements rochefortais de la première moitié du XVIII^e siècle rassemblés par Mélanie Thomas⁸¹ confronté aux actes d'engagements conservés aux Archives Nationales de l'Outre-Mer précise les contours de ces travailleurs partis de l'arsenal. Entre 1707 et 1755, sur 140 engagés destinés aux Amériques depuis Rochefort, 27 viennent de l'arrière-pays, soit 1 sur 5 (19,28%). Pour la période 1750-1770, le fond du personnel colonel ancien signale 198 engagements, dont 10 d'engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (5,05%). L'engagement au départ de Rochefort semble perdre en intensité. Les destinations des engagés traduisent l'évolution du rapport de Rochefort avec les Amériques. Jusqu'en 1755, les engagés partent principalement pour l'Amérique du Nord française avec 16 engagés sur 140, dont 13 pour l'Île Royale entre 1720 et 1755, 2 pour la Louisiane en 1720 et 1 pour l'Île Saint-Jean. Ce recrutement est associé aux entreprises de colonisation française suivant le traité d'Utrecht de 1713. En 1719, le forgeron Gabriel Brunet, 29 ans, de Tonnay-Boutonne, embarque avec son épouse, leur enfant, et sa belle-sœur pour 3 ans sur l'Île Saint-Jean avec une gratification de 500 livres à la fin du contrat. En 1720, à 22 ans, les deux charpentiers de grosses œuvres et scieurs de long Jean Mayou et Michel Besson

⁸⁰ LE HÉNAFF-JEGOU Monique, *Rochefort-sur-Mer : ville de la Marine, étude démographique, 1680-1820*, Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne Bordeaux III, 3 tomes, 1988.

⁸¹ THOMAS Mélanie, « Portait des engagés partis de Rochefort pour les colonies françaises au XVIII^e siècle à travers les actes notariés rochefortais », *Écrits d'Ouest*, 24, 2016, p. 105-145. L'annexe de l'article comporte à la fin la liste des 140 engagés embarqués entre 1707 et 1755 à l'arsenal.

de Pons signent en 1720 un engagement de 3 ans conditionnant leur passage vers l'Île Royale avec traversée et fourniture des outils de travail par le roi, et 500 livres de gratification annuelle. La même année, venus du voisinage rochefortais, le jardinier et laboureur de 21 ans Pierre Charlot et le tailleur d'habits de 38 ans Michel Mesnard signent leur engagement auprès du dénommé Joachim Cordier, agissant pour les seigneurs ducs de Villars, concessionnaires de l'habitation de Sainte-Candide à la Louisiane devant le notaire Bréard⁸². Le contrat prévoit le versement de 200 livres par an et la fourniture d'une ration de pain de blé de France par jour. En 1751, le garçon menuisier jarnacais de 27 ans Etienne Simonneau s'engage pour 3 ans avec prise en charge par le roi des outils de travail, du logement, d'une bouteille d'eau-de-vie par semaine. Pour les engagés sans métier comme les 3 embarquant sur le *Diadème*, venus de Courcelles, Beaugeay et Bourg-Charente, la gratification consiste en 300 livres de morue à la fin des 3 années de contrat. Sur les 11 engagés pour les Antilles, 6 se destinent à Saint-Domingue, 3 pour la Martinique et 1 pour Cayenne. Parmi eux, 2 charpentiers, 2 tailleurs d'habits, 1 laboureur, 1 menuisier et 1 garçon chirurgien. À Saint-Domingue, l'essor de la culture du sucre fait du produit la base des gratifications de fin de contrat. Jacques Laperrière de Châteauneuf, sur le point d'embarquer sur la Fortune de Rochefort, signe en 1723 un engagement prévoyant 500 livres de sucre brut par an. En 1755, le menuisier Jean Gaudin de Genté, dans la région de Cognac, passé à Saint-Domingue sur le *Pontchartrain*, pouvait recevoir 300 livres de sucre à l'issue de ses trois années d'engagement. Le charpentier de Pons Jean Chemin, engagé pour 2 ans pour la Martinique en 1730, percevrait d'après son contrat 350 livres par an, avec une ration journalière de pain, de bœuf et de vin. Le corpus des engagements rochefortais décrit des conditions d'engagement variés qui dépendent des acteurs du recrutement et du statut des engagés. Le domestique de L'Isle-d'Espagnac en Angoumois engagé à 40 livres par an ne placent pas les mêmes espoirs dans son passage vers l'Île Royale que le serrurier d'Angoulême Jean Gadonneau dont l'engagement lui assure 300 livres de sucre à l'issue de la période. L'absence de mentions de gratifications pour Jean Gilbert de La Vallée en 1717 ou le garçon chirurgien François Matha de Dompierre en 1753 signale éventuellement des engagements contraints. Ne leurs sont fournis que des hardes et la ration de l'équipage durant la traversée. La connexion avec les outre-mer nord-américains repose aussi bien sur des armements de bâtiments à Rochefort que des navires de commerce pour les entreprises de peuplement et de sécurisation des établissements de l'Amérique du Nord.

⁸² ADCM, 3 E 33 / 19, Notariat, Étude Bréard, Rochefort, contrats d'engagement de Pierre Charlot et Michel Mesnard, 8 janvier 1720, f°14-17.

Après le traité de Paris de 1763, l'orientation vers la consolidation de la présence antillaise et le développement d'une France équinoxiale dirigent les engagés identifiés vers la Guadeloupe, la Martinique, Cayenne, les Îles Malouines et les Îles de France et Bourbon. Une dizaine de contrats ont été conservés signalant l'origine géographique des engagés d'arrière-pays de l'après-guerre de Sept-Ans. Ils étaient certainement plus. Ils présentent la particularité de décrire l'engagement pour le roi. La présentation sous forme de formulaires imprimés, complétés des informations relatives à l'engagé et aux modalités de son temps d'engagement, confirme ce que Sébastien Martin posait à l'état d'hypothèse au sujet de Jean-Baptiste Rolland, engagé pour la Louisiane en 1742⁸³ : la dimension normative et standardisée des contrats d'engagements royaux au XVIII^e siècle. Ces contrats listent 10 clauses : la durée de l'engagement (3 ans), le passage et l'option subsistance aux frais du roi pendant la traversée d'allée et de retour, les modalités de la prise en charge des effets personnels ou de l'outillage, le paiement au titre des salaires, le montant de l'avance sur les salaires, la délivrance d'effets par les magasins du roi, le privilège de disposer d'effets des magasins du roi, la part et la fréquence de la ration de subsistance délivrée par le roi dans la colonie, la clause du retour après trois ans, l'alternative à l'issue des trois années entre rester et s'établir ou revenir. Parmi les 10 engagés d'arrière-pays, 3 sont destinés pour les Îles Malouines, 2 charpentiers d'Angoulême et Geay) et un tonnelier de Châteauneuf ; 3 pour la Guadeloupe (1 charpentier de Chassors, 1 maçon de Gémozac et un forgeron de Tonnay-Charente capable de diriger une forge, autorisé à partir avec son épouse), 2 maçons de Touvérac et Pons pour la Martinique, 1 charpentier de Châteauneuf pour Cayenne et 2 artisans de Pons et Saint-Félix pour les Îles de France et Bourbon⁸⁴. Les contrats d'engagements conservés pour l'arsenal de Rochefort mettent en évidence un second canal portuaire de projection ultra-marine à laquelle l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois se lie principalement entre l'après-guerre de Succession d'Espagne et la veille de la guerre d'Indépendance Américaine. Comme dans le cas rochelais, la contribution de l'arrière-pays reste assez anecdotique et fortement concentrée sur des segments chronologiques courts, induisant dès lors des engagements plus motivés par la présence en situation portuaire qu'un recrutement dans les terres d'arrière-pays.

⁸³ *Ibid.*, p. 91.

⁸⁴ ANOM, COL E33, Personnel colonial ancien, contrat d'engagement de Pierre Blanchard, 1765 ; ANOM, COL E55, contrat d'engagement de François Brun, 1769 ; ANOM, COL E100, contrat d'engagement de Jacques Christophe, 1767 ; ANOM, COL E136, contrat d'engagement de Jean Douars, 1765 ; ANOM, COL E206, contrat d'engagement de François Giraud, 1765 ; ANOM, COL E277, contrat d'engagement de Pierre Raymond, 1750 ; ANOM, COL E315BIS, contrat d'engagement d'Antoine Montenot, 1760 ; ANOM, COL E337BIS, contrat d'engagement de Pierre Poirier, 1765 ; ANOM, COL E348BIS, contrat d'engagement de Martin Renu, 1765 ; ANOM, COL E399, contrat d'engagement de Pierre Gasparry, 1770.

Parmi les spécificités des passages transocéaniques de l'arsenal de Rochefort se trouvent les traversées des troupes destinées à la protection des colonies d'Amérique. En 1674 sont créées des compagnies franches de la Marine dans les arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon. Elles rassemblent des soldats enrôlés pour la garde des arsenaux et les fonctions militaires de bord ou outre-mer. En 1692, le département de Rochefort compte au total 25 compagnies. Une liste de ces compagnies établie à bord du Formidable le 25 juillet 1692 détaille les localisations des quartiers d'hiver en 1691 : 19 stationnent sur les côtes et dans l'estuaire de la Charente : 5 à Rochefort, 4 à La Rochelle, 6 sur les îles de Ré et Oléron, 2 à Marennes, 1 à Soubise et 1 à Charente ; et 6 dans l'arrière-pays : 2 à Saint-Jean-d'Angély sous le capitanat de Moysins et de Ronseil, 2 à Saintes sous la direction de Saint-André et de La Thévignière et 2 à Cognac dirigées par de La Rocque et d'Escoyeux⁸⁵. De La Rocque et d'Escoyeux sont les capitaines des deux compagnies séjournant à Cognac, De Moysins et De Ronseil. Un projet pour le logement des troupes pour l'hiver 1692 prévoit de stationner 4 compagnies franches dans l'arrière-pays après le débarquement et une journée de séjour à l'arsenal : la compagnie franche de Languetot à Angoulême après une route suivant le débarquement des troupes par Saint-Savinien, Saintes, Cognac et Jarnac, les autres compagnies retrouvant la même localisation que l'hiver 1691⁸⁶. La présence de mouvements de troupes de Marine dans l'arrière-pays est courante à la fin du XVII^e siècle et s'accompagne des mouvements des capitaines qui doivent « aller en recrues » et conduire les enrôlés à l'arsenal avant la fin de février tel que le précise un règlement du roi de 1693⁸⁷ destiné à limiter les absences non nécessaires des officiers de compagnie. Les recrues des capitaines sont ensuite reçues dans les ports et évalués : ceux qui ne sont pas jugés propres au service sont « congédiés et renvoyés chez eux aux dépens du capitaine »⁸⁸. Les revues de troupes livrent quelques cas de soldats des compagnies franches de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Jacques Bertry dit La lime, est originaire de Saintes. À 33 ans, il s'enrôle dans la compagnie franche de la Marine de La Villéon le 2 octobre 1740. Serrurier de profession, il exerce dans la compagnie pendant 3 ans, devient caporal et succombe à Brest en février 1743⁸⁹. En 1744, le couvreur d'ardoises David Dubreuil, d'Aubeterre, 35 ans, après 21 années de service dans le régiment de Soissonais, intègre la compagnie franche de la Marine de Montalais

⁸⁵ AN, Marine, C3 6, Compagnies franches de la Marine, Liste des quartiers d'hiver des 25 compagnies franches de la Marine du département de Rochefort, 1692.

⁸⁶ *Ibid.*, Projet de logement pendant l'hiver des compagnies franches de la Marine, 20 août 1692.

⁸⁷ Art. 2 et 3, Règlement du roi pour les capitaines et autres officiers des compagnies franches de la Marine du 29 septembre 1693, Paris, Chez Estienne Michallet, 1693, p. 4.

⁸⁸ Art. 6, *Ibid.*, p. 5.

⁸⁹ AN, Marine, C3 7, Compagnies franches de la Marine, Revues et mutations, 1742-1743.

le 8 novembre 1744, le lendemain de son congé absolu⁹⁰. Il a le grade de sergent. Le perruquier Jean Goumarc, dit le Merle de Brion, originaire d'Angoumois, s'engage à 22 ans pour 6 ans en janvier 1746 dans la compagnie de de Chatologes⁹¹. Les circulations des capitaines des compagnies franches de la Marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois doublient alors celles des capitaines de troupes régimentaires durant la première moitié du XVIII^e siècle. L'hypothèse d'une projection des enrôlés d'arrière-pays dans les troupes de marine gagnerait à être consolidée par l'exploitation des registres d'enrôlement de ces compagnies durant le premier XVIII^e siècle. Pour la seconde moitié du siècle cette approche est possible à partir des listes de recrutement des levés de Gignoux et des registres du corps royal de la Marine pour la période 1743-1786.

Rochefort est une interface du recrutement et de la projection professionnelle ultra-marine. En témoigne la densité des liaisons avec les outre-mers américains. Entre 1723 et 1763, d'après Sébastien Martin, 155 bâtiments relient Rochefort avec le Canada, le Québec et l'Île Royale. À leurs bords, des cargaisons où la prédominance des vivres, des textiles, des armes et des munitions traduit les priorités du ravitaillement colonial mais également des troupes pour assurer la présence française outre-mer et garantir la sécurité et la protection des colonies. La composition assortie ou spécialisée des cargaisons illustre l'importance du ravitaillement : en 1741, 1 000 chemises de toile, 960 paires de guêtres, 2 000 tours de col, 1000 souliers à deux semelles ou encore 480 chapeaux bas pour soldats sont expédiés⁹². Parallèlement des soldats de compagnie sont envoyés aux Antilles : Boris Lesueur estime à 8 160 hommes envoyés aux Antilles entre 1715 et 1744⁹³. L'exploitation des listes des levés des détachements formés par Gignoux illustre la part de la projection de la ressource humaine militaire venue de l'arrière-pays. Originaire de Berne, Pierre Gignoux est un officier suisse naturalisé qui gravit, à partir de 1721, les échelons du régiment de Karrer, fondé en 1719, principal corps armé recrutant des soldats pour la défense des colonies ultra-marines. Deux compagnies de ce régiment étaient déployées aux Îles du Vent et aux Îles sous le Vent⁹⁴. À partir de 1751, il est lieutenant-colonel dirigeant le dépôt, juste créé, des recrues de l'Île de Ré pour les troupes des colonies⁹⁵. Entre 1751 et 1758, Pierre Gignoux recrute 6 651 hommes en 132 levées pour les détachements des troupes des colonies en Amérique du Nord et aux Antilles. D'Aunis, de Saintonge et

⁹⁰ Ibidem.

⁹¹ Ibidem.

⁹² MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 58.

⁹³ LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime. Fidelitate per mare et terras*, Paris, SPM, 2014, p. 424.

⁹⁴ *Ibid.*,

⁹⁵ *Id.*, « Les troupes coloniales aux Antilles sous l'Ancien Régime », *Histoire, Économie & Société*, 4, 2009, p. 12.

d'Angoumois, les soldats ne forment que 3% des recrues affectées principalement en Amérique du Nord vers la Louisiane, l'Île Royale et le Québec, et dans les Antilles vers la Martinique, Saint-Domingue et Cayenne.

Destination militaire	Nombre total de soldats levés par Gignoux	Nombre de soldats levés en Aunis-Saintonge-Angoumois par Gignoux	%
Québec - Canada	2332	64	2,74%
Île Royale	1198	35	2,92%
Louisiane	702	29	4,13%
Martinique	933	29	3,11%
Saint-Domingue	1078	33	3,06%
Cayenne	408	12	2,94%
Total	6651	202	3,04%
Antilles & Cayenne	36,80%	Antilles & Cayenne	36,60%
Amérique du Nord française	63,20%	Amérique du Nord française	63,40%

Tableau 100: les engagés lors des levées de Gignoux (1751-1758).

Le recrutement dans l'arrière-pays est centré sur 6 principaux pôles urbains, majoritairement fluviaux, Saintes (20 levés) et Angoulême (25), Saint-Jean-d'Angély (5) et Cognac (8), par ailleurs villes des quartiers de casernement d'hiver des troupes, à l'exception de Barbezieux (6) et Pons (5), villes de passages, d'étape et de carrefour routier, deux qualités recherchées dans la sélection des points de recrutement par les capitaines de compagnies. Les villes d'arrière-pays ont un effectif de levés supérieur à celui des ports atlantique (18 recrues de La Rochelle, 17 de Rochefort). Ces 6 villes envoient plus d'une 1 recrue sur 3 pour les 3 provinces (35,15% soit 69 recrues). Le reste du recrutement privilégie le corridor fluvial, le midi saintongeais de Pons à Montmoreau et le secteur de l'Angoumois nord oriental en contact avec le Limousin. Professionnellement, pour les 6 villes ci-dessus, les soldats déclarent à l'enrôlement une profession artisanale (39) avec un éventail diversifié privilégiant la cordonnerie (cordonnier, cordier), le textile (tailleur d'habits, bonnetier, drapier) et la construction -maçon, couvreur, charpentier) ou bien une profession liée à la terre (16 laboureurs et 3 vigneron). Le travail des métaux, précieux ou non, est particulièrement représenté avec 3 orfèvres, 1 potier d'étain et 1 chaudronnier. Les métiers des services sont principalement des métiers de bouches avec 3 boulangers, 2 bouchers, 1 brûleur et 1 meunier. Les métiers de la navigation sont fort ponctuels : un charpentier de navire de Cognac et deux charpentiers calfats

de Saintes et Angoulême. Les campagnes d'arrière-pays laissent paraître une différence entre des soldats enrôlés d'Angoumois pratiquant plus un métier de la terre et des soldats des campagnes de Saintonge intérieure exerçant surtout l'artisanat.

L'enrôlement pour les troupes des colonies avant et pendant la guerre de Sept Ans intègre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans sa diversité professionnelle et privilégie des secteurs (annexe3, carte 16). L'analyse de l'origine des soldats enrôlés depuis l'arrière-pays dans les compagnies formant le corps royal d'infanterie et d'artillerie de la Marine livre une image plus approfondie sur quatre décennies, entre 1743 et 1786, dans un contexte géographique dépassant Rochefort, puisqu'il s'agit des 6 brigades atlantiques de Bayonne, Bordeaux, Rochefort, Brest, Saint-Malo et Le Havre. Ce sont ainsi 706 soldats d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois qui sont enrôlés entre 1743 et 1786, dont 532 de Saintonge et d'Angoumois. Parmi eux, 651 ont pu être localisés précisément (annexe 3, carte 17). Par comparaison avec les levées de Gignoux, la seconde moitié du siècle a été synonyme d'une véritable diffusion des enrôlements pour les troupes de la Marine dans l'arrière-pays avec une densité diminuant dans les confins provinciaux : les zones de contact avec le Limousin (à l'est d'une ligne Ruffec-La Rochefoucauld), le Périgord (à l'est de Blanzac) et la Guyenne (au sud d'un axe Mirambeau-Aubeterre), l'amont fluvial de Saint-Jean-d'Angély dessine de nouveau une carte des enrôlements qui privilégie les principaux pôles urbains et portuaires fluviaux mais également les voies routières, surtout la route de Paris à Bordeaux par Ruffec, Angoulême et Barbezieux, secondairement la route de Paris par Saint-Jean-d'Angély, Saintes, Pons, Mirambeau.

En constatant que seuls 20 soldats enrôlés sur 706 (soit 2,83%) ont fait partie d'un régiment avant l'engagement, l'enrôlement dans les troupes de Marine traduit la saisie d'une opportunité professionnelle et renforcent l'approche du port militaire ou de commerce en connexion avec l'outre-mer comme l'espace d'une recherche de l'expérience maritime ou ultramarine. Jacques Bonnaud de Châteauneuf constitue un exemple particulier. Né en 1742, après deux ans dans le régiment de Bresse dont il obtient congé en décembre 1762, il est enrôlé le 5 mars 1763 dans la brigade de Rochefort dans la compagnie de Dujon pour 8 ans. Le 23 mai 1771, il se réengage pour 8 ans. Il est affecté à la brigade du port de Bayonne, passe dans deux compagnies de fusiliers avant d'être promu en 1772 sergent d'une compagnie de bombardiers. Clément Lainé de Jarnac, né en 1757, s'engage en avril 1782, à l'âge de 25 ans dans les canonnières de la sixième compagnie de la brigade de Brest⁹⁶ (voir annexe 1Ja). Il est

⁹⁶ AN, Marine, C3 54, Troupes, Corps royal de la Marine, Enrôlements, Brigade de Brest, 1752-1786, Clément Lainé, 1 avril 1792, n°280.

apostillé parmi les soldats de la compagnie de Mercerel « bon sujet » dans une revue de troupes à Brest en 1775⁹⁷. Il a exercé dans un régiment durant la guerre d'Indépendance Américaine et choisit le corps royal de la Marine à la fin de la guerre. En 1776 et 1777, il est canonnier en détachement sur le vaisseau l'*Éveillé*. En 1778, sur le *Palmier*, il est promu caporal. En 1782-1783, sur le *Diadème*, il est fournier d'artillerie, capitaine d'armes. L'état de ses services entre 1783 et 1789 dans le corps royal de la Marine indique au total 16 ans 24 jours « en rade sous voiles ou dans les ports »⁹⁸, dont 5 années et 18 jours en temps de guerre, portant le service total à 22 ans 24 jours⁹⁹. Fusilier en 1773, il passe caporal puis sergent en 1778, fournier en premier puis en second entre 1782 et 1784, sergent major en 1786, maître canonnier en 1787, canonnier de troisième puis de première classe en 1788. Ces deux exemples manifestent des réussites d'engagement qu'assurent un passage dans un régiment. Les gens de mer intègrent également les troupes du corps royal de la Marine : d'après les revues réalisées entre 1772 et 1777, sur 233 soldats des provinces d'Aunis, Saintonge, Angoumois, Poitou, Limousin et Périgord, 6% sont des matelots classés (14), un chiffre nuancé par les registres d'enrôlements qui indique 4,5% de matelots classés parmi les soldats enrôlés de Saintonge et d'Angoumois et 12% pour ceux d'Aunis. Ces passerelles professionnelles illustrent le tropisme du corps royal de la Marine. Les réfractaires représentent 10,15% des soldats de Saintonge et d'Angoumois (54 sur 532), une proportion portée à 15,52% pour les soldats d'Aunis. Les recrues sont d'inégales valeurs professionnelles et sont globalement jugées satisfaisantes lors des revues de brigade : Jean Mathieu d'Angoulême, 26 ans, enrôlé à la brigade de Rochefort, canonnier de seconde classe, est un « sujet médiocre »¹⁰⁰ alors que Martial Chambaud, de la même ville, affectée à la brigade du Havre est « bon sujet à la mer et à terre »¹⁰¹. Jean Lanson, de la 3^e compagnie des fusiliers du Havre, de Gondeville est « médiocre sujet, peu exact dans ses devoirs »¹⁰². André Patarin, de Saintes, de la Compagnie de Labadie de la brigade de Rochefort est fort mal vu « ivrogne et malpropre »¹⁰³. Barthélémy Puymoyen, de Cognac, enrôlé en 1773 dans la Compagnie de Ransanne à 19 ans, est « négligent et malin »¹⁰⁴ quand Daniel Jarousseau de Saint Jean-d'Angély, enrôlé pour 8 ans en 1775 dans cette même compagnie à Rochefort est « sujet d'espérance »¹⁰⁵. En 1775, 60% des soldats revus d'Angoumois du Corps Royal de la

⁹⁷ AN, Marine, C3 61, Troupes, Revues, Corps royal d'infanterie de la Marine, Brest, décembre 1775, f°207v.

⁹⁸ AN, Marine, C7 160, Personnel de la Marine, dossier n°60, Clément Lainé, état des services, 22 mai 1819.

⁹⁹ *Ibid.*, état des services, 8 avril 1819.

¹⁰⁰ AN, Marine, C3 70, Troupes, Corps Royal de la Marine, Rochefort, Revue, 2^e Cie des canonniers, 1772.

¹⁰¹ AN, Marine, C3 71, Troupes, Corps Royal de la Marine, Havre, Revue, 8^e Cie des fusiliers, 1772.

¹⁰² *Ibidem*.

¹⁰³ AN, Marine, C3 68, Troupes, Corps Royal de la Marine, Rochefort, Revue, Cie de Labadie, 1775, f°87v.

¹⁰⁴ *Ibid.*, Cie de Ransanne, 1775, f°136v.

¹⁰⁵ *Ibid.*, Cie de Ransanne, 1775, f°138v.

Marine sont qualifiés de bons sujets ou de sujets d'espérance (21 sur 35) contre 55,88% pour ceux de Saintonge (38 sur 68) et 50,98% pour ceux d'Aunis (26 sur 51). Y voir un indice de la réussite de la projection vers le travail au port ou sur mer de candidats au métier militaire est tentant.

L'arsenal de Rochefort est également le port d'embarquement des agents de la monarchie, notamment les administrateurs des colonies. Sébastien Martin comptabilise 132 passages les concernant au XVIII^e siècle¹⁰⁶. Le commissaire aux Classes Jean Huon de L'Étang a dû faire partie de ces passagers lorsqu'ils fut affecté à Pointe-à-Pître en Guadeloupe¹⁰⁷. Le dossier l'écrivain et sous-commissaire de la Marine et des Classes Louis-Guillaume Bazagier, de Châteauneuf en Angoumois, est particulièrement éclairant par les navettes entre les colonies et la métropole que réalise le fonctionnaire de la Marine. Par ailleurs, il manifeste l'erraticisme des agents de la monarchie au temps de la guerre de Sept-Ans. Un riche dossier de personnel permet de cerner ce personnage qui mérite une étude biographique contextualisée et approfondie¹⁰⁸. Fils et petit-fils d'un notaire royal, il est l'exemple d'une mobilité pour mutation professionnelle dirigée par la monarchie entre l'Amérique du Nord française et les Antilles. Né en 1722, il débute sa carrière en 1743, à l'âge de 21 ans au bureau des Classes de Rochefort, responsable des papiers des morts sur les vaisseaux du roi. En 1746, il est affecté à l'enregistrement des états et des recettes du magasin général de l'arsenal, puis passe en 1747 au contrôle. Franchissant l'océan sur un bâtiment de l'arsenal, il travaille à l'Île Royale sous la direction de Monsieur Prévost puis passe à Québec. Son état de service ne précise pas le détail de son affectation. En 1751, par congé moyennant sa promesse de revenir à Québec devant Bigot, il repasse en France, le décès de son père l'appelant aux affaires de famille. De retour à Québec en 1753, il doit réaliser un état général de tous les magasins du roi dans la colonie de Canada. Autorisé à revenir en France pour rétablir sa santé en juillet, il est écrivain du vaisseau du capitaine Beaussier au Capbreton pour Brest et « les maladies, le radoub du Héros et les prises l'[ont] beaucoup occupé ». Il sert ensuite au bureau des armements de Rochefort jusqu'en janvier 1757. Contraint de rentrer en Angoumois pour rétablir sa santé et gérer quelques affaires de familles, il fait ensuite un voyage de Rochefort à Paris pour solliciter une destination et une gratification pour le service rendu sur le *Héros*. demande ensuite une destination, se rend à Paris de Rochefort pour solliciter « quoi qu'il ne soit pas sans quelque incommodité ». De retour au Canada, il a été chargé de « détails dans les postes frontières » du

¹⁰⁶ MARTIN Sébastien, *op. cit.*, p. 94.

¹⁰⁷ Voir Chapitre 6, II., 1., c.

¹⁰⁸ AN, Marine, C7 20, dossier 19, Louis-Guillaume Bazagier, écrivain de la Marine, 1743-1786.

Canada en pleine guerre de Sept-Ans : en 1758 à la suite de l'armée qui secourt le Fort Frontenac, ensuite « juge et voyer de la petite ville du Détroit près le lac Huron 400 lieues de Québec », puis en 1759 avec les mêmes fonctions à l'Île aux Noix sur le lac Champlain avec une armée de 3200 hommes, une flotte et une caisse pour les dépenses. L'année suivante, dans le cadre des opérations de la bataille de Ristigouche, il est détaché pour la baie des Chaleurs, à 350 lieues de l'île aux Noix, avec la mission d'établir un poste pour protéger les effets de la flotte détruite par l'ennemi dans un contexte difficile : il perd son garde-magasin, ne dispose que de 8 jours de vivre, et progresse dans un « pays difficile et inconnu ». Le poste établi constituait un point de secours pour « les Acadiens errant depuis 5 ans, et les Français, les mistifs et les sauvages, répandus depuis Gaspay jusqu'à la rivière Saint-Jean ». Le mémoire intitulé « Origine et services du sieur Bazagier écrivain de la Marine et des Classes » loue un écrivain de marine sur tous les fronts : il secourt, il renseigne, il est en relation avec l'Amirauté et le ministre, il évacue des troupes et des équipages victimes de la perte du combat maritime... et perd la totalité de ses effets, hardes, meubles, argents, embarqués sur un paquebot qui a sombré à la sortie du golfe... Il quitte l'Amérique du Nord en 1763 et se retrouve employés aux affaires du Canada à La Rochelle. En cours d'année, il repart de Rochefort pour Saint-Domingue. Au Cap-Français, il est chargé du détail des fonds de la colonie. Avec une santé chancelante, contraint de travailler et de manger debout, il exerce cette fonction jusqu'à son retour dans le royaume à la fin de l'année 1764. Les exemples de mobilité d'agents de la monarchie liés à la Marine et aux outre-mer et associés à une localité d'arrière-pays sont rares. En septembre 1788, De La Neuville, employé d'administration de Saintes embarque sur l'*Andromaque* pour Saint-Domingue.

Enfin, l'arsenal de Rochefort est aussi la porte de l'embarquement de passagers de gré à gré ou aux frais du roi vers les Amériques. La perception d'une origine géographique d'arrière-pays ne peut s'appuyer que sur des listes de passagers disponibles pour la période 1749-1825. Cependant, ces mentions d'origines géographiques sont rares et les listes n'indiquent pas le statut du voyageur : engagé, aux frais du roi ou de gré à gré. Aussi n'a-t-il été possible que d'en identifier que 5. En 1764, Charles Capé, de Pons en Saintonge, embarque sur le paquebot l'*Ambition* de Rochefort pour l'Île de la Guadeloupe¹⁰⁹. Sur le *Danube*, Louis Bossaud de Saint-Jean-d'Angély quitte Rochefort pour Saint-Domingue le 7 avril 1767¹¹⁰. Il parvient à destination le 23 mai. Etienne Busquet de Cognac embarque sur la *Désirée* le

¹⁰⁹ ANOM, F 5B 55, Passages, Rochefort, L'*Ambition*, 7 juin 1764.

¹¹⁰ *Ibid.*, Le *Danube*, 7 avril 1767.

14 mars 1786 pour Saint-Domingue¹¹¹. Il succombe à Saint-Marc en mars 1788. Le billet paroissial de sépulture confirme son origine géographique et l'indique économe d'habitation sur l'habitation Bertrand de Saint-Ouen¹¹². Jean Salvador de Saintes prend place à bord de la *Truite* en mars 1788 et parvient 2 mois plus tard aux Antilles¹¹³. L'autorisation d'embarquer pour les îles depuis Rochefort supposait pour les particuliers de présenter une demande de passage comportant des arguments justifiant la projection ultra-marine du passager. Pour les années 1720, des « listes de particuliers qui demandent leur passage [...] à la place d'engagés »¹¹⁴, aux frais du roi donc, répertorient les candidats au passage transocéanique affecté sur des navires marchands transitant par l'arsenal. Un courrier du 14 décembre 1723 apostillé « pour examiner » est adressé à l'intendant de Beauharnais à Rochefort au sujet d'un maître boulanger, Guillaume Pinaud, résidant à Rochefort, « hors d'état de pouvoir payer son passage », sollicitant l'amiral de France pour son passage gratis « dans le premier vaisseau qui partira de ce port [...] ou de celui de la Rochelle » vers Saint-Domingue¹¹⁵. L'argumentation de Pinaud repose sur le fidèle service sur les vaisseaux du roi pendant 11 campagnes, l'absence de plainte à son sujet, le besoin d'argent pour subsister « étant hors d'état de pouvoir acheter des marchandises pour exercer son métier », la nécessité de nourrir une famille avec une femme et trois enfants en bas âges. À l'appui de ces arguments, il ajoute le fait que les officiers du port le connaissent bien et qu'il est de « l'intérêt du roi qu'il y ait de bons habitants dans ses Îles ». Aux courriers ponctuels s'ajoutent des listes, marque du travail de compilation des demandes avant qu'elles ne soient présentées à l'intendant. Aucun cas de passagers d'arrière-pays sollicitant le passage aux frais du roi n'ayant été trouvé par absence de mentions des origines géographiques des particuliers, la consultation des listes manifeste néanmoins le fait que les candidats à l'engagement doivent se présenter à l'intendance de la Marine et décrire les motivations qui justifient leur passage soit verbalement soit par le dépôt d'un placet ou d'une lettre de motivation. La transmission des demandes supposant un délai d'attente de la réponse de l'intendant, les candidats séjournent dans le port avant d'être orienté en cas d'accord par la Marine sur un vaisseau marchand partant de l'arsenal ou du port de La Rochelle. Des passagers venus de l'arrière-pays ont bien dû exploiter ce canal du passage aux frais du roi, ne serait-ce

¹¹¹ *Ibid.*, La Désirée, 14 mars 1786.

¹¹² ANOM, 1 DPPC 2511, BMS, Saint-Domingue, Saint-Marc, 1^{er} mars 1788, f°5r.

¹¹³ ANOM, F 5B 55, Passages, Rochefort, La Truite, 15 mars 1788.

¹¹⁴ SHDR, 1 R 19, Passages pour Saint-Domingue, Liste de particuliers demandant le passage aux frais du roi, 1723-1726.

¹¹⁵ *Ibidem.*

que par les allers-retours des marchands, des négociants, des gabariers ou des gens de mer qui contribuaient certainement à faire connaître cette autre voie du passage transocéanique.

Rochefort, 2 juin 1725	Liste des particuliers qui demandent à passer à Saint-Domingue sur les navires marchands à la place d'engagés
Garnaud Marie, femme de Prier Mathurin, charpentier, et 4 enfants	« Ce qui est contenu dans le placet de cette femme ne se trouve pas véritable, son mari n'étant point charpentier à St-Domingue comme elle l'expose et étant actuellement cocq sur le Portefaix d'ailleurs gens inutiles à la colonie »
Desclefs Martin (boulangier), sa femme, sa fille et sa sœur	« ce boulangier ayant mal fini ses affaires voudrait passer à St-Domingue pour éloigner le paiement de ce qu'il doit, ce qui ne convient pas ses créanciers qui lui ont donné un an pour payer ses dettes, ce sont gens trop âgés pour être utiles à la colonie »
Caudouin Jacques (cuisinier)	« c'est un jeune homme qui peut être utile à la colonie, n'a pas les moyens de payer son passage ».
Nicolas Pineau, (charpentier), sa femme et 3 enfants	« il tient une auberge ici. Il y a déjà assez de ces sortes de gens à St-Domingue »
François Groslier (charpentier), sa femme	« ce sont de jeunes gens propres pour la colonie qui n'ont pas les moyens de payer leur passage (rayé). Ne sont plus dans le sentiment de passer aux Isles à St-Domingue »
Rochefort, 1^{er} septembre 1725.	Liste des particuliers qui demandent leur passage pour Saint-Domingue à la place d'engagés sur des navires marchands de La Rochelle
Lacostens Louis (boulangier), sa femme et ses deux enfants	« Ce sont de jeunes gens qui peuvent être utiles à la colonie et qui n'ont pas moyen de payer leur passage »
Rolland Louis (boulangier), sa femme et sa fille	« gens inutiles à la colonie »
Charruaud Jean-Louis	« jeune homme qui peut être utile à la colonie ayant des talents mais hors d'état de payer son passage »
Durand Marguerite	« Cette fille sera aussi utile à la colonie sachant travailler à plusieurs ouvrages, n'a pas les moyens de payer son passage »
Fouchard Marianne et Angélique	« Ce sont deux pauvres filles qui demandent d'aller joindre leur sœur établie à Saint-Domingue où elles peuvent être utiles ».

Tableau 101: apostilles de l'intendance de la Marine de Rochefort pour les candidats au passage transocéanique vers les Antilles (1725).

Le voyage transocéanique par l'arsenal de Rochefort décline ainsi ses spécificités : circulation des troupes de la Marine, des agents de la Couronne affectés aux outre-mer, engagements aux frais du roi. Il donne ainsi le profil d'un port où le rôle de la Couronne est dirigiste dans la médiatisation du rapport de l'arrière-pays aux outre-mer, principalement en raison de la nature professionnelle des mobilités. Il faut d'ailleurs rappeler le rôle de l'arsenal de Rochefort, comme celui du Havre, de Bordeaux et de Marseille, dans la projection américaine des familles immatriculées destinées pour le peuplement de la France équinoxiale¹¹⁶. Parmi elles, quelques candidats à l'entreprise de Cayenne venaient de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois qui était au cœur d'un dispositif d'accueil de ces émigrants pour l'outre-mer. Les sources conservées pour les passages transocéaniques du XVIII^e siècle permettent un regard plus global sur les passagers transocéaniques d'arrière-pays qui dépassent les deux ports régionaux pour intégrer ceux de Nantes et Bordeaux et ainsi décrire combien la

¹¹⁶ GODFROY Marion F., *Le dernier rêve de l'Amérique française*, Paris, Vendémiaire, 2014.

projection outre-mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois reposait sur une gamme portuaire atlantique.

4. Nantes, La Rochelle et Bordeaux : entre tropisme de l'aire portuaire et mobile de la projection outre-mer

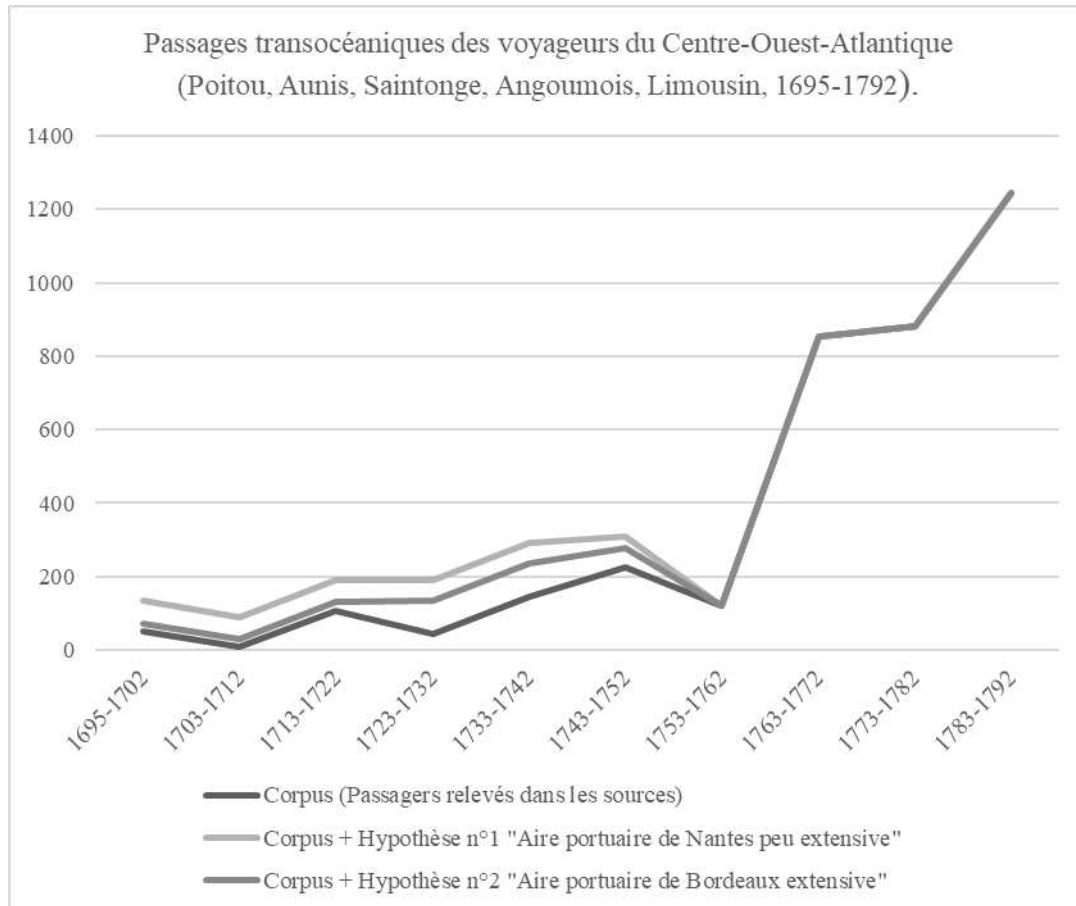


Figure 88: Passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest par Nantes, La Rochelle et Bordeaux (1695-1792).

Contrairement au temps de la Compagnie des Îles de l'Amérique qui faisait de La Rochelle la principale porte¹¹⁷, sinon l'exclusive, de l'engagement vers les Antilles, le XVIII^e siècle décrit une capacité de projection ultra-marine des passagers transocéaniques de l'arrière-pays par plusieurs ports de commerce. Nantes, La Rochelle et Bordeaux sont ainsi les trois principaux ports de commerce du passage transocéanique de gré à gré, c'est-à-dire pour les passagers de l'arrière-pays payant leur traversée en accord avec le capitaine du navire

¹¹⁷ Marion Tanguy a recensé de rares cas d'engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (moins de 10 des régions de Saintes et Angoulême) à bord de navires marchands nantais sous Louis XIV, d'après TANGUY Marion, « Les peuples de la Loire et l'eldorado antillais : les engagés ligériens pour les Îles de l'Amérique », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, 16, 2015, p. 70-72.

marchand. Ce type de passager suppose une approche de la projection vers les outre-mers comme le produit d'une volonté familiale ou individuelle. D'après Jean-Pierre Poussou et Lucile Bourrachot, les deux Charentes, soit les anciennes provinces d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois, représentent entre 1713 et 1787 le deuxième centre de départs français par Bordeaux au XVIII^e siècle avec 1 359 passagers, soit 4,4% des 30 805 voyageurs recensés dans les registres de catholicité du port¹¹⁸. En rassemblant les données des registres de catholicité du port de Bordeaux avec les données sur les passagers des ports de Nantes et La Rochelle¹¹⁹, ce sont 3 682 passages transocéaniques qui regardent les provinces de Poitou, d'Aunis, de Saintonge, d'Angoumois et du Limousin. Ces passagers forment un corpus autorisant des comparaisons entre provinces de l'époque d'une part et donnant des clefs sur la pluralité des chemins du voyage outre-mer¹²⁰. Comment les voyageurs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois passent-ils vers les outre-mers depuis les terres intérieures ?

Les passages transocéaniques de gré à gré vers les outre-mers caraïbes sont renseignés dans les archives du port de Nantes à partir de 1695. En avril, sur l'*Europe* pour Saint-Domingue, Jacques Sollinet de Saintes, Michel Mutel de La Rochelle et Louis Guérin de Poitiers paient leur passage pour les Antilles. Le mois suivant, un autre habitant de Poitiers, Christophe Lepoitevin, embarque pour l'Amérique sur la *Ville de Nantes*. Bordeaux renseigne des passagers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dès 1713 avec 3 passagers qui embarquent pour les Îles de l'Amérique dont 2 pour la Martinique sur le navire la *Reine Sainte* du capitaine Jean Dudouet. Si Pierre Pain, 19 ans, de Saintes motive sa traversée pour rendre visite à sa famille, Louis Plessy de Chevanceaux, 32 ans, part pour affaires. La traversée de l'océan pour les outre-mer depuis La Rochelle n'est renseignée qu'à partir de 1749. Louis Binet de Saint-Claud en Angoumois embarque le 4 août pour Saint-Domingue sur l'*Alcyon*. Quelques billets de sépulture de l'île de Saint-Domingue attestent pourtant de traversées océaniques plus anciennes de passagers d'arrière-pays s'étant établis dans la colonie : Jean Lemorle, 30 ans, succombe à la Petite Rivière en juillet 1691, Antoine Rousseau de Saint-Savinien à Lester au printemps 1692. Ce sont les deux seules traces d'habitants de l'île de Saint-Domingue

¹¹⁸ Direction des Archives de France, Ministère de la culture et de la communication, *Voyage aux Îles de l'Amérique*, Paris, Archives Nationales, p. 50-51 ; BOURRACHOT Lucile, POUSSOU Jean-Pierre, « Les départs de passagers charentais pour les Antilles (1713-1787) », *Recueil de la Société d'Archéologie et d'Histoire de la Charente-Maritime et Groupe de Recherches Archéologiques de Saintes*, 25, 1973, p. 168-169.

¹¹⁹ CLOUTOUR Marie, *Les passagers vers les Isles à sucre à partir des rôles d'équipage des navires de commerce du port de La Rochelle [1770-1788]*, Mémoire de Master 1 sous la direction de Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, 2013, 139 p. Nous remercions nos remerciements et notre reconnaissance à Marie Cloutour pour nous avoir communiqué sa base de données des passagers relevés dans les rôles d'équipage du port aunisien.

¹²⁰ Pour la présentation et la critique des sources à l'appui de l'élaboration du corpus des passagers transocéaniques, voir Chapitre 1, II., 2.

originaires de l'arrière-pays sur 24 billets de sépultures entre 1679 et 1695¹²¹. Une lecture chronologique des passages transocéaniques doit donc composer avec la discordance chronologique des sources, notamment l'absence de données pour le port « naturel » du passage transocéanique de l'arrière-pays de Saintonge : La Rochelle.

Estimer le nombre de passagers pour l'outre-mer partis depuis La Rochelle entre 1695 et 1749)	Nantes	Bordeaux	La Rochelle - Hypothèse n°1	La Rochelle - Hypothèse n°2
			<i>Aire portuaire nantaise peu extensive</i>	<i>Aire portuaire bordelaise extensive</i>
Période A - 1719-1722	8	23	<u>35</u>	<u>10</u>
nombre de passagers par / an	2	6	<u>9</u>	<u>2</u>
Nombre de passagers estimés entre 1695 et 1722 (28 ans)			248	68
Période B - 1739-1742	13	86	<u>58</u>	<u>36</u>
nombre de passagers par / an	3	22	<u>14</u>	<u>9</u>
Nombre de passagers estimés entre 1723 et 1748 (26 ans)			374	236
Période C - 1749-1752	9	101	<u>44</u>	<u>44</u>
nombre de passagers par / an	2	25	<u>11</u>	<u>11</u>
Évolution Périodes A-B	62,5%	273,9%	62,5%	273,9%
Évolution Périodes B-C	-30,8%	17,4%	-30,8%	17,4%
Évolution Périodes A-C	12,5%	339,1%	24,2%	352,7%

Tableau 102: estimation du nombre de passagers du Centre-Ouest par La Rochelle (1695-1749).

Entre 1693 et 1752, 580 passages au départ principalement de Nantes et Bordeaux, soit 15% de l'effectif global recensés de 3 682 voyageurs, sont liés à des voyageurs venus du Centre-Ouest Atlantique, un chiffre sous-estimé en l'absence de données rochelaises : 108 passages de voyageurs aunisiens, 198 de Saintongeais, 113 de Poitevins, 83 d'Angoumoisins et 64 de Limousins. Estimer le nombre de passagers embarquant à La Rochelle entre la fin du XVII^e siècle et 1749 peut nourrir les hypothèses en exploitant les rythmes des passages transocéaniques par Nantes et Bordeaux entre 1719-1722, 1739-1742 et 1749-1752. Un effectif de passages par La Rochelle entre 1749 et 1752 donne une valeur d'étalonnage à laquelle on peut appliquer les taux de variation du passage transocéanique des ports de Nantes et de Bordeaux entre les 3 périodes. De la sorte on obtient deux hypothétiques effectifs qui mettent en lumière les influences des aires portuaires. L'application des taux d'évolution des passages depuis Nantes donne ainsi une hypothèse de passagers dans le cadre d'une aire portuaire nantaise peu extensive en Aunis, Saintonge et Angoumois, témoignant d'un solide arrière-pays rochelais. L'utilisation des taux d'évolution bordelais décrit au contraire une situation où l'arrière-pays de recrutement des voyageurs choisissant La Rochelle pour les Îles de l'Amérique est concurrencé par l'arrière-pays bordelais. Rochelais. Le calcul des taux pour

¹²¹ 12 d'Aunis (dont 9 de La Rochelle), 8 du Poitou, 3 de Saintonge, 1 d'Angoumois.

La Rochelle donne une indication pour les trois périodes de quatre ans. Réduit à un effectif annuel moyen, l'effectif annuel calculé pour 1719-1722 est appliqué à la période 1695-1722 (28 années), et celui de 1739-1742 pour la période 1723-1748 (26 années). L'hypothèse d'une aire nantaise peu extensive donne une estimation de 622 passagers embarqués de La Rochelle, en faisant le premier port d'embarquement du Centre-Ouest Atlantique, ce qui porterait alors l'effectif hypothétique documenté à 1 202 passagers du Centre-Ouest embarqués à Nantes, La Rochelle et Bordeaux entre 1695 et 1748. L'hypothèse d'une aire portuaire bordelaise influente réduit l'estimation à 304 passagers, soit un total de 884 passagers embarqués, plaçant le port d'Aunis à la seconde place. L'importance de la relation de La Rochelle avec l'Amérique du Nord plaide pour la première hypothèse. L'effectif annuel produit par l'hypothèse place le port de La Rochelle sur des rythmes de passage assez proches de Bordeaux sans être aussi élevés : 6 passagers pour 1727-1736, 9 pour 1737-1746¹²². L'orientation du trafic portuaire bordelais vers les Antilles à partir de la fin de la guerre de Succession d'Espagne argumente en faveur de la seconde hypothèse. Cette hypothèse atteint très vite ses limites lorsqu'elle est confrontée au corpus des billets de sépulture des natifs du Centre-Ouest de Saint-Domingue. Entre 1679 et 1747, 1350 actes paroissiaux d'inhumation sont rédigés. À titre indicatif, l'effectif des passages renseignés ne représente que 43% de ces billets, décrivant une asymétrie qui ne peut que manifester une plus grande ampleur de la contribution du Centre-Ouest Atlantique à l'entreprise coloniale antillaise¹²³.

¹²² Tableau n°1, BOURRACHOT Lucile, POUSSOU Jean-Pierre, *art. cit.*, p. 170.

¹²³ Jean-Pierre Poussou signale déjà cette asymétrie en indiquant 60 000 Français et 2 000 Françaises morts à Saint-Domingue entre 1710 et 1791, Direction des Archives de France, Ministère de la culture et de la communication, *op. cit.*, p. 46.

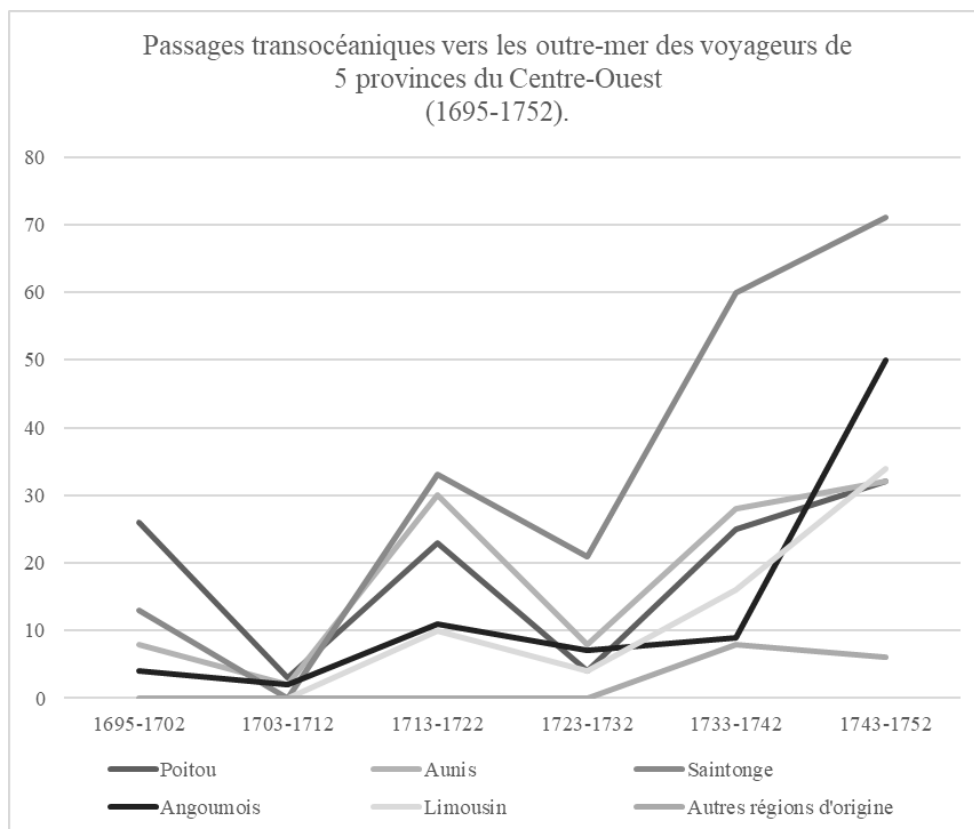


Figure 89: passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest (1695-1752).

Quelle est la place de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans les passages transocéaniques du premier XVIII^e siècle ? C'est véritablement à partir des années 1720 que les deux provinces inaugurent un mouvement régulier de départs, ralentis dans les années 1720, parvenant à surpasser dans les années 1740 les effectifs du Limousin, du Poitou. Si durant la guerre de Succession d'Autriche, la Saintonge et l'Aunis n'envoient chacune que 29 passagers, le Poitou 19, l'Angoumois 12 et le Limousin 15, le rebond des passages transocéaniques est particulièrement actif pour les voyageurs de Saintonge et d'Angoumois entre 1749 et 1755, avec respectivement 42 et 21 passages quand l'Aunis, le Poitou et le Limousin n'en indiquent que 6, 14 et 9. Durant la période paix précédant la guerre de Sept Ans, les provinces de l'intérieur présentent un dynamisme des départs transocéaniques.

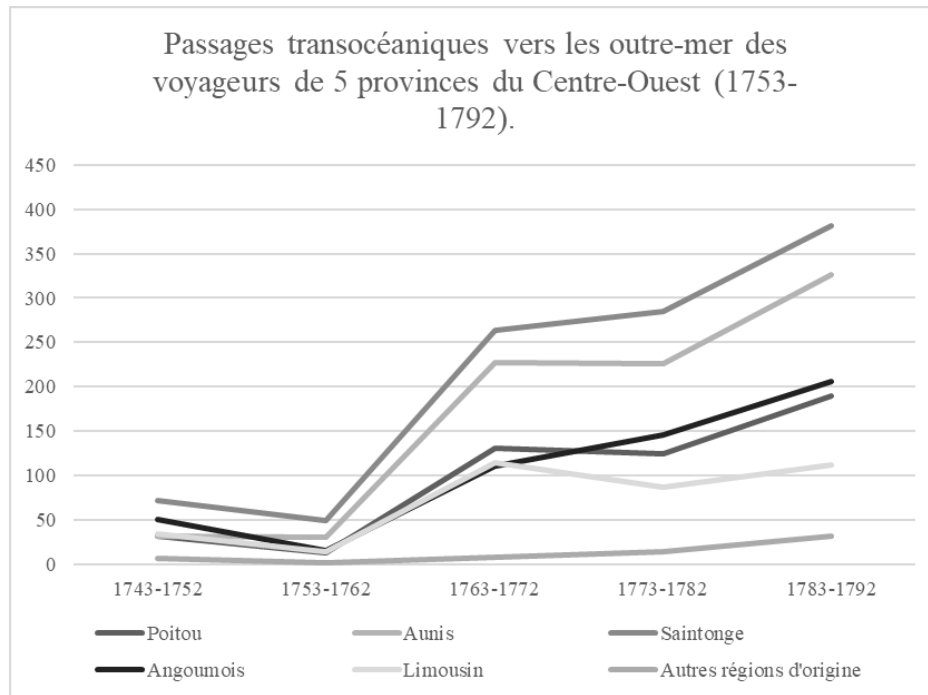


Figure 90: passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest (1753-1792).

Après le traité de Paris, les effectifs de passagers transocéaniques du Centre-Ouest Atlantique connaissent une forte croissance. Les navires marchands dont trace a été gardée transportent vers les outre-mer depuis Nantes, La Rochelle et Bordeaux, 3 102 passagers du Centre-Ouest, soit 84,27% des voyageurs de la région durant le siècle. Stimulée, cette hausse est dans un premier temps inégale : le nombre de passagers transocéaniques d’Aunis est multiplié par 7 entre 1763 et 1772 par rapport à l’effectif de 1743-1752. Pour la Saintonge et l’Angoumois, il est respectivement multiplié par près de 4 et 2. Porté à 114 passagers sur la décennie contre 14 entre 1743 et 1752, le Limousin décrit un rattrapage. Entre 1773 et 1782, la fréquence des passages se maintient pour l’Aunis (226 passages contre 227 la décennies précédente) et la Saintonge (285 contre 264), augmente pour l’Angoumois (146 contre 111) tandis qu’elle s’érode moins pour le Poitou (124 contre 130) que pour le Limousin (87 contre 114). Entre 1783 et 1792, la fin de la guerre d’Indépendance Américaine réamorçe un mouvement de passages vers les outre-mers marqué par une croissance similaire pour l’ensemble des provinces, plus forte néanmoins pour l’arrière-pays d’Angoumois et plus faible pour le Limousin. À la veille de l’insurrection de Saint-Domingue, les départs de passagers des ports de commerce atteignent les rythmes les plus élevés du siècle en prenant en compte la période 1788-1792 qui prolonge une description perçue jusque en 1787 avec 10% des passages transocéaniques du siècle (386) : 166 voyageurs de Saintonge, 89 d’Angoumois, 82 du Limousin, 43 d’Aunis et 29 du Poitou. Avec des séries chronologiques presque concordantes,

Bordeaux est devenu le premier port d'embarquement du Centre-Ouest Atlantique à la fin du XVIII^e siècle avec un ratio de 4 passagers partant par Bordeaux contre 1,5 par La Rochelle et 1 pour Nantes.

Nantes	1749-1753	1768-1772	1788-1792	La Rochelle	1749-1753	1768-1772	1784-1788	Bordeaux	1749-1753	1768-1772	1788-1792
	Poitou	8	27		36	Poitou	0		28	23	Poitou
Aunis	3	14	29	Aunis	0	120	152	Aunis	15	42	43
Saintonge	2	12	26	Saintonge	26	23	32	Saintonge	42	124	166
Limousin	0	1	2	Limousin	0	1	2	Limousin	28	81	82
Angoumois	3	7	10	Angoumois	21	15	35	Angoumois	18	39	65
Total	16	61	103	Total	47	187	244	Total	118	322	385
Evolution	73,8%	40,8%		Evolution	74,9%	23,4%		Evolution	63,4%	16,4%	

Tableau 103: choix du port d'embarquement par les voyageurs du Centre-Ouest Atlantique (1749-1792).

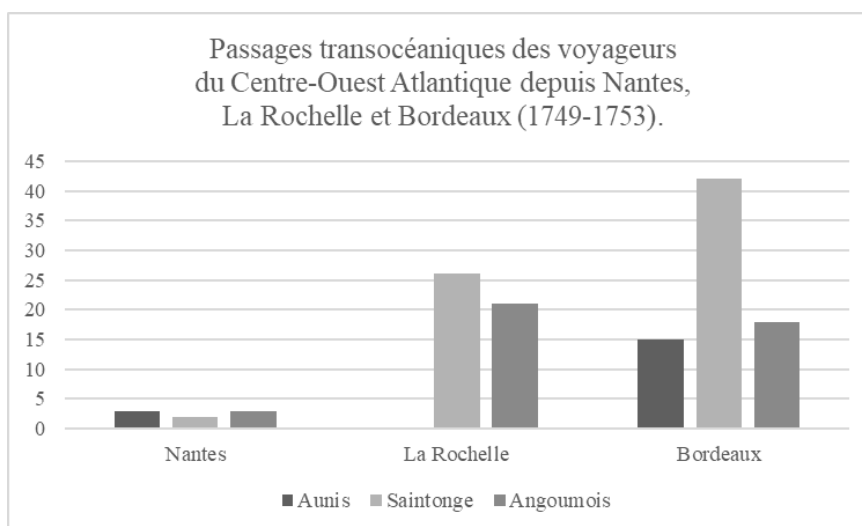


Figure 91: passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest depuis Nantes, La Rochelle et Bordeaux (1749-1753).

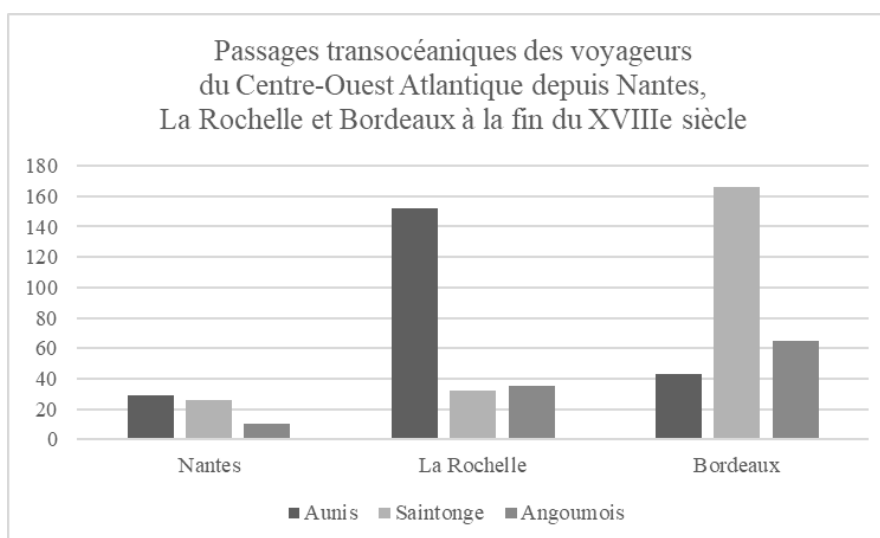


Figure 92: passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest depuis Nantes, La Rochelle et Bordeaux (fin XVIII^e siècle).

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est donc à la confluence des aires portuaires atlantiques. Les passagers médiatisent leur projection pour les outre-mers en évaluant des critères portuaires entrant en compte dans leur projet migratoire. Les aires portuaires de Bordeaux et La Rochelle se superposent dans l'arrière-pays comme en témoigne l'origine des passagers embarquant dans les deux ports entre 1779 et 1788. Bordeaux exerce un tropisme qui attire principalement des passagers des midis saintongeais et angoumoisins mais plus ponctuellement des passagers du nord de ces deux provinces (Saint-Jean-d'Angély, Ruffec, La Rochefoucauld). La Rochelle exerce une influence plus circonscrite au corridor fluvial et à quelques pôles urbains du midi saintongeais (Pons, Barbezieux) avec une situation de prédominance jusqu'à la région de Jarnac. En amont, les localités fluviales se projettent plus outre-mer par le port de Bordeaux.

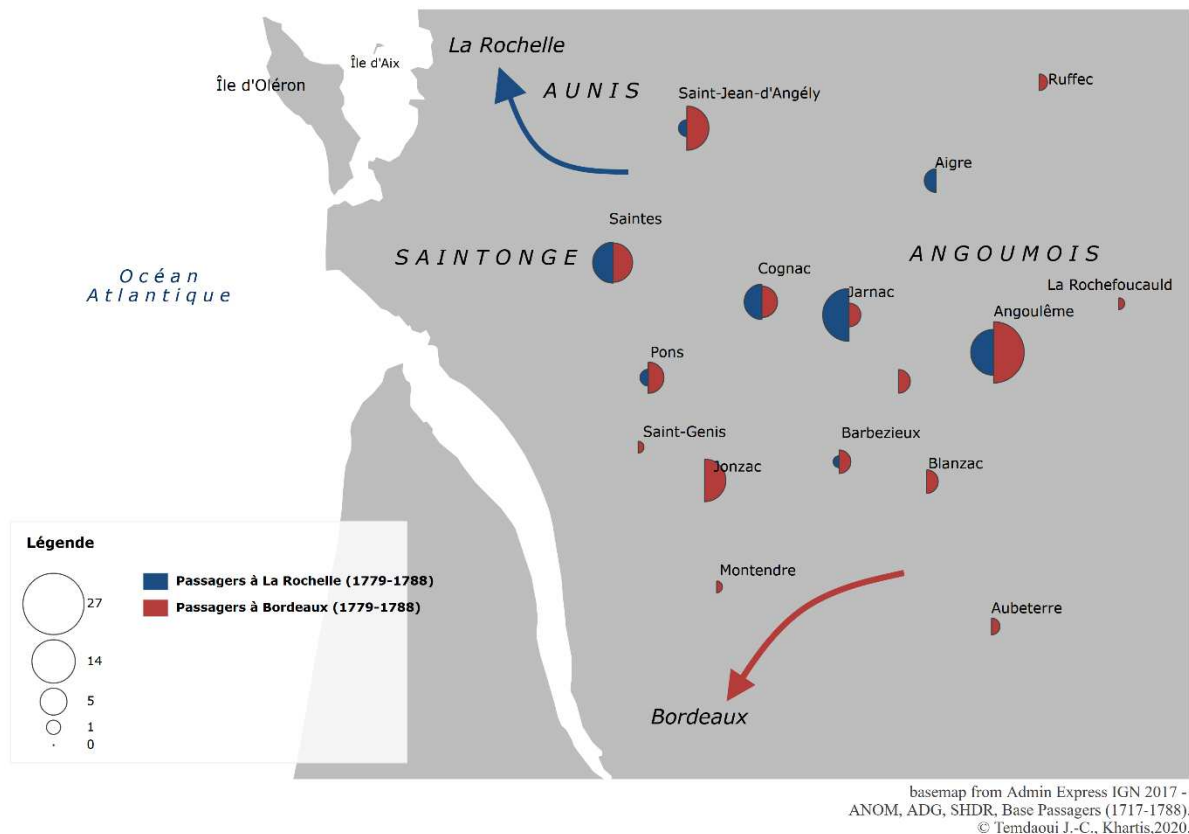


Figure 93: Bordeaux ou La Rochelle, deux arrière-pays du passage transocéanique en Saintonge et Angoumois (1779-1788).

Depuis les 3 ports atlantiques, sans surprise aucune, les passagers du Centre-Ouest transitent principalement vers les Antilles entre 1695 et 1792 : 94,9% des passagers du Limousin, 96% des passagers de Saintonge et d'Angoumois. Saint-Domingue est le principal horizon antillais pour 78% des passagers, une proportion relativement nuancée pour les

passagers d'Angoumois avec 73,8%. La particularité de l'arrière-pays d'Angoumois est d'avoir peut-être une connexion supérieure à la Guadeloupe avec 10% des passages, contre 6,3% pour la Saintonge, 5% pour le Limousin et 3% pour l'Aunis. Pour ces trois provinces, la Martinique accueille 12 à 13% des passagers, une proportion portée à 13% pour l'Aunis et 16% pour ceux du Poitou. Les passages vers l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud représentent pour chacune de ces deux régions moins de 2%. Les passages transocéaniques vers l'Afrique et l'Océan Indien sont anecdotiques : néanmoins le fait qu'ils touchent marginalement le Limousin (4 passages pour l'Île de Gorée) et l'Angoumois (2 passages pour l'Île de France) manifestent une réalité qui touche les arrière-pays.

Destinations / Provinces	Poitou	Aunis	Saintonge	Angoumois	Limousin
Amérique du Nord	3	14	16	13	8
Canada	0	0	0	3	1
Québec	1	1	3	3	2
Saint-Pierre et Miquelon	2	11	3	1	0
Île Royale	0	1	0	0	0
Louisiane	0	1	10	5	5
Virginie	0	0	0	1	0
Antilles	546	836	1101	524	355
<i>Part Antilles / Toutes destinations</i>	<i>98,2%</i>	<i>93,3%</i>	<i>96,0%</i>	<i>96,0%</i>	<i>94,9%</i>
<i>Part Saint-Domingue / Toutes destinations</i>	<i>74,8%</i>	<i>78,1%</i>	<i>78,4%</i>	<i>73,8%</i>	<i>78,9%</i>
<i>Part Saint-Domingue / Antilles</i>	<i>76,2%</i>	<i>83,7%</i>	<i>81,7%</i>	<i>76,9%</i>	<i>83,1%</i>
Saint-Domingue	416	700	899	403	295
Martinique	88	110	131	69	42
Guadeloupe	42	25	70	52	18
Sainte-Lucie	0	0	1	0	0
Grenade	0	1	0	0	0
Amérique du Sud	5	24	24	7	7
Cayenne	5	24	23	7	7
Surinam	0	0	1	0	0
Afrique	0	6	2	0	4
Sénégal	0	6	0	0	0
Gorée	0	0	0	0	4
Guinée	0	0	1	0	0
Côte d'Afrique	0	0	1	0	0
Océan Indien et Asie	2	16	4	2	0
Île de France	2	13	4	2	0
Inde	0	2	0	0	0
Chine	0	1	0	0	0

Tableau 104: destinations des passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest Atlantique (1695-1792).

L'exploitation du corpus des localités déclarées à l'embarquement rend possible une approche de la diffusion de l'horizon ultra-marin dans les arrière-pays du Centre-Ouest Atlantique. La réalisation d'une carte des origines géographiques de 3 558 passagers du Centre-

Ouest dont la localité de provenance a été identifiée décrit une nébuleuse dense en Aunis et Saintonge perdant en densité vers le Poitou intérieur et le Limousin (annexe 3, carte 12). La ligne des villes d'arrière-pays Thouars, Châtellerauld, Bellac, Limoges, Saint-Léonard, Ussel marque l'essoufflement d'une aire de la projection ultramarine. Si les villes des périphéries de ces aires portuaires sont les principaux pôles d'envoi de passagers, les campagnes, surtout celles du Limousin autour de Limoges, de Saint-Léonard, d'Uzerche, Tulle et Brive présentent une densité de connexion aux outre-mer par Bordeaux assez prégnante, quoique moins forte que les campagnes de Saintonge et d'Angoumois. En Poitou, le recrutement est diffus mais plus concentré. L'ajout des données sur le Périgord enrichirait l'appréciation entre la région d'Angoulême et le Bas-Limousin. Avec l'éloignement, la polarisation urbaine de l'origine du passager transocéanique se renforce tout en décrivant en éventail d'inégaux niveaux d'imprégnation de l'horizon ultra-marin par les campagnes depuis la Saintonge et l'Aunis jusqu'au Poitou oriental, les Marches, le Haut et le Bas-Limousin.

À l'échelle de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, les axes envoyant le plus de passagers sont principalement les voies d'eau et les voies routières (voir annexe 3, carte 13). Les terres de vignobles du centre et du midi saintongeais, sur la rive droite jusqu'aux pays cognaçais et jarnacais, sur la rive gauche de la Charente du sud de Saintes (région de Pons) jusqu'au pays jonzacais et barbezilien, affichent une densité plus forte du passage transocéanique. La disparité avec les terres céréalières en contact avec le Poitou (nord de Tonnay-Boutonne-Saint-Jean-d'Angély) : l'espace interfluvial entre Charente et Boutonne ou les hautes terres de forêts et d'élevage d'Angoumois regardant vers le Limousin (de La Rochefoucauld vers le Confolentais) ou le Périgord (à l'est de Chalais, Blanzac, Torsac et La Rochefoucauld) apparaissent nettement. Dans ces derniers secteurs, la projection vers les outre-mer est plus ponctuelle.

Province	Taux de polarisation par la capitale provinciale	Nombre de localités envoyant...				
		1 passager	2-10 passagers	Passagers	> 10 passagers	Passagers
Aunis	75,57%	26	10	38	5	849
Angoumois	38,10%	77	33	97	7	385
Limousin	33,25%	112	33	87	5	192
Poitou	24,82%	117	30	85	8	366
Saintonge	16,82%	129	96	366	16	682

Tableau 105: polarisation et hiérarchie des localités selon l'effectif des passagers transocéaniques (1695-1792).

L'attraction des capitales provinciales est inégale. L'Aunis constitue l'exception. La Rochelle polarise 75,57% du passage transocéanique en Aunis, c'est-à-dire les $\frac{3}{4}$ des voyageurs

de la région, avec 590 passages, une donnée sous-estimée en l'absence d'archives pour la période 1695-1749. Cette macrocéphalie rochelaise à l'échelle de la province littorale contraste avec les 98 passagers des Îles de Ré et Oléron, les 93 passagers de Rochefort, les 45 voyageurs de Marennes et les 30 Trembladais. Royan envoie 16 passagers et Marans seulement 8. Les ports de La Rochelle, Rochefort, Marennes, Royan, La Tremblade et Marans représentent les 2/3 des passages transocéaniques (882 voyageurs, 65,10%) de la zone sous influence maritime. Les Îles représentent 7,6% de l'effectif. Si la présence d'un quartier des Classes et la pratique du métier maritime peuvent constituer des facteurs d'une projection ultra-marine sur le littoral, comme en témoigne les quartiers de Marennes et Royan, cette réalité n'est pas une évidence dans les quartiers maritimes d'arrière-pays, Saintes et Angoulême. La Saintonge et l'Angoumois présentent deux profils différents. En Angoumois, la capitale provinciale, siège d'une subdélégation de l'intendance de Limoges, polarise 38,10% des passages transocéaniques. Angoulême envoie 216 passagers, dont 140 pour Saint-Domingue, 37 pour la Martinique et 27 pour la Guadeloupe. Cognac, Jarnac et Châteauneuf suivent avec respectivement 69, 44 et 15 passagers transocéaniques identifiés dans les sources. Saintes est la capitale la moins polarisante du Centre-Ouest Atlantique avec 16,82% des voyageurs Saintongeais, une situation qui s'explique par trois facteurs : l'étendue territoriale de la province, la présence de pôles de pouvoirs littoraux (Marennes, Rochefort, La Rochelle) qui exercent des fonctions de commandement sur l'arrière-pays, d'autres part un niveau urbain plus peuplé ou plus connecté aux outre-mer qu'en Angoumois : Saintes envoie 198 passagers vers les outre-mer, Pons, Saint-Jean-d'Angély, Jonzac et Barbezieux respectivement 67, 66, 64 et 57 passagers. En ne prenant en compte que le périmètre de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, Saintes polarise 14,53% des 1362 passages transocéaniques contre 15,86% pour Angoulême. Les six premières villes fluviales (Saint-Jean-d'Angély, Saintes, Saint-Savinien, Cognac, Jarnac, Angoulême) représentent 604 passages, soit presque un passage sur deux d'un voyageur de l'arrière-pays (44,35%). Le décrochage avec les pôles secondaires est plus réduit qu'entre les villes d'origine des passagers d'Angoumois. Avec 129 localités n'envoyant qu'un passager et 96 en envoyant moins de 10, la diffusion est plus importante dans le monde rural saintongeais. Ces 2 niveaux de localités contribuent à 495 passages contre 174 en Angoumois. Cette analyse met en évidence l'importance des niveaux de la ville et du bourg dans la diffusion de l'horizon ultra-marin dans les campagnes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. L'espace d'arrière-pays saintongeais est plus capillarisé par l'outre-mer que l'espace de l'arrière-pays d'Angoumois.

On peut alors estimer à partir du nombre de paroisses fourni par Claude-Marin Saugrain dans ses états et dénombrements de feux de la première moitié du XVIII^e siècle à 43,85% la part de territoire des trois provinces d'Aunis, Saintonge et Angoumois concernée par les passages transocéaniques avec 399 paroisses sur 911 envoyant des passagers. Pour le Limousin, à partir de Saugrain, le territoire concerné représente 38,91% de la province avec 353 passages pour 907 localités. En s'appuyant sur le fichier des communes actuelles, cette part s'élève respectivement à 48,24% et 48,09%. Un gradient transparait en sélectionnant les secteurs : pour la zone d'Aunis et de Saintonge sous influence maritime, 102 localités sur 195, soit 52,31% du territoire, sont concernées par les passages transocéaniques en Aunis, une proportion qui tombe à un tiers du territoire d'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (32,82%) avec 235 localités sur 716¹²⁴. L'analyse de la projection ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois met en évidence l'étendue territoriale et quantitative du passage transocéanique depuis les terres intérieures. Les passagers des principales villes d'Angoumois peuvent représenter au maximum¹²⁵ un tiers des passagers des principales villes portuaires et insulaires d'Aunis et de Saintonge. Pour la Saintonge, cette part atteint presque un voyageur sur deux au maximum. Pour le Limousin, cette part touche 1 voyageur sur 5. Il faut désormais ajouter à ce tableau descriptif de l'évolution chronologique et géographique du passage transocéanique de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois vers les outre-mer un portrait qualitatif de ces voyageurs.

II. DES VOYAGEURS ORDINAIRES DU CENTRE-OUEST-ATLANTIQUE ? PORTRAIT DES PASSAGERS DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE- ANGOUMOIS AU XVIII^e SIÈCLES

1. Âges et configurations familiales du passage transocéanique du Centre-Ouest Atlantique

80% des enregistrements de passagers transocéaniques du Centre-Ouest contiennent la mention de l'âge du voyageur. Le plus âgé est originaire de Saintes : le noble chevalier Augustin Nicolas de Brémont s'embarque avec son épouse à Bordeaux sur le *Duc de Duras* pour le Cap à l'âge de 79 ans¹²⁶. Le plus jeune d'entre eux est encore nourrisson au départ pour les Antilles : Suzanne Molier, âgée de presque 2,5 mois, fille d'Alexis-Michel et de Marie-Suzanne Védrine,

¹²⁴ Proportion calculée à partir du fichier des communes actuelles.

¹²⁵ En l'absence de données rochelaises pour la période 1695-1749, cette part est à relativiser à la baisse.

¹²⁶ ADG, 6B 53, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, 1770, Le Duc de Duras, novembre 1770.

une créole du Cap, quitte à l'automne 1774 La Rochelle avec ses parents à bord du Comte de Nolivos¹²⁷. L'année précédente, à bord du *Père de Famille* pour Saint-Domingue, le fils d'un marchand oléronnaise, François Guitard, installé à La Rochelle, quitte le port avec ses trois enfants, Louis, Françoise et Marie-Jeanne, de 9, 7 et 5 ans, et sa femme, Françoise Malfet, native de l'Île Royale au Canada, enceinte du quatrième. Le cadet, Pierre-René, voit le jour à bord une semaine après le début du voyage, le 23 septembre¹²⁸.

Classe d'âge	Centre-Ouest	Poitou	Aunis	Saintonge	Angoumois	Limousin
moins de 10 ans	107	6	66	20	9	2
10 à 19 ans	516	64	137	178	77	48
dont 10 à 14 ans		9	34	20	5	1
dont 15 à 19 ans		55	103	158	72	47
20 à 29 ans	1414	186	282	496	226	206
dont 20 à 24 ans		82	150	274	129	117
dont 25 à 29 ans		104	132	218	97	89
30 à 39 ans	625	91	161	184	86	90
dont 30 à 34 ans		50	100	121	56	66
dont 35 à 39 ans		41	61	62	30	24
40 à 49 ans	249	27	68	93	25	31
50 à 59 ans	57	5	15	22	10	4
60 à 69 ans	18	4	9	2	0	2
70 ans et plus	5	1	0	3	1	0
Non renseigné	691	184	179	186	127	8
Total	3682	568	917	1184	561	391

Tableau 106: répartition des passagers transocéaniques du Centre-Ouest par classe d'âge au départ (1695-1792).

Le profil des passagers transocéaniques des 5 provinces du Centre-Ouest Atlantique est relativement homogène et n'affiche que de modestes variations. Ceux d'Aunis et d'Angoumois sont les plus jeunes avec respectivement en moyenne 25,8 et 26,18 ans. Ceux de Saintonge ont en moyenne 26,73 ans tandis que ceux du Limousin et du Poitou ont en moyenne un peu moins de 27,5 ans. La grande jeunesse des passagers aunisiens de moins de 20 ans (22,14%) contraste avec une part des 20-39 ans (48,31%) inférieure à celle de Saintonge (57,43%), d'Angoumois (55,61%) et du Limousin (75,70%). Plus on s'éloigne du littoral plus le profil provincial global de l'âge des passagers tend vers un âge plus avancé.

La comparaison de la répartition par âge entre les passagers transocéaniques de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois et d'Aunis en prenant en compte les contextes familiaux renseignés peut traduire un rapport aux outre-mers différencié selon les provinces. Avec 7,20%

¹²⁷ SHDR, 6 P6 6, Quartier de La Rochelle, Rôles d'équipage, Armement n°40, La Rochelle, Le Comte de Nolivos, 1774.

¹²⁸ SHDR, 6 P6 5, Quartier de La Rochelle, Rôles d'équipage, Armement n°39, La Rochelle, Le Père de Famille, 1773.

de passages d'enfants de moins de 10 ans contre moins de 2% pour les provinces de Saintonge et d'Angoumois et moins de 1% pour le Limousin, le voyage familial vers les colonies est une réalité plus courante pour les familles aunisiennes. Entre 1742 et 1788, 27 épouses et 13 époux d'Aunis voyagent sans enfant pour rejoindre leur compagnon outre-mer, 15 voyagent avec 1 à 3 enfants, âgés de 10 mois à 19 ans. La jonction familiale est un motif du passage plus fréquent que pour les voyageurs de Saintonge et l'Angoumois. Pour la Saintonge, entre 1749 et 1790, 11 épouses et 2 époux traversent l'océan sans enfant et 6 épouses sont accompagnées de 5 enfants âgés de 3 à 16 ans. Entre 1751 et 1770, sur un segment chronologique plus tardif, l'Angoumois n'envoie que 2 épouses et 1 époux sans enfant, 2 épouses avec 1 ou 2 enfants et 1 époux avec enfant, les enfants étant âgés de 3, 5, 7 et 10 ans. En 1751, Marie Chabanneau, 30 ans, d'Angoumois, embarque sur la *Légère* à Bordeaux pour Saint-Marc pour rejoindre son mari¹²⁹. En mai 1777, Jeanne Lavaud d'Angoulême quitte le port de Bordeaux sur le *Gange* pour le Cap avec ses deux filles, 5 ans, et Félicité, 7 ans¹³⁰. Elle part rejoindre son époux Jean Labarthe. En novembre 1790, Marie Simon de Jonzac en Saintonge est à bord du *Bon Frère* avec sa fille Marie, 4 ans, pour retrouver son époux à Saint-Marc¹³¹.

Région	Femmes	Hommes	Total / secteur	Part des femmes
Centre-Ouest	543	3139	3682	14,75%
Poitou	54	514	568	9,51%
Aunis	268	649	917	29,23%
Saintonge	142	1042	1184	11,99%
Angoumois	55	506	561	9,80%
Limousin	12	379	391	3,07%

Tableau 107: Hommes et femmes du Centre-Ouest au passage transocéanique (1695-1792).

Un autre signe des inégales interactions entre les provinces du Centre-Ouest et les outre-mer se déduit de la répartition hommes-femmes des passagers transocéaniques. À l'échelle du Centre-Ouest, 14,75% des passagers sont des femmes, une proportion doublée pour l'Aunis avec 268 femmes passagères (29,23%) pour 649 messieurs. La proportion diminue également avec l'éloignement : près de 12% des passagers de Saintonge, 9,80% pour l'Angoumois et 3,07% pour le Limousin. Des passages rochelais où les femmes représentent presque un tiers des passagers manifestent d'une part l'importance des liaisons familiales transatlantiques, qu'il s'agisse d'allers et venues entre colonies et métropole pour des raisons diverses (familles,

¹²⁹ ADG, 6B 51, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, La Légère, 1751.

¹³⁰ ADG, 6B 56, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Le Gange, 1770.

¹³¹ ANOM, F 5B 42, Passages, Listes, Bordeaux, Le Bon Frère, 1790.

affaires, éducation), d'autre part les enjeux placés dans la matrimonialité des familles aunisiennes en situation coloniale. Une approche des mariages des filles d'Aunis à Saint-Domingue est nécessaire à ce sujet. À l'inverse, des départs masculins qui représentent près de 9 passagers sur 10 en Saintonge et en Angoumois décrivent la recherche d'un établissement colonial par le candidat aux colonies, notamment s'il est chef de famille, avant la perspective d'un regroupement familial s'il est envisagé. C'est ainsi le cas de Jean-Baptiste Georgeon de Cozes. Marinier apprenant le métier maritime, reçu capitaine de navire à l'Amirauté de Marennes, il embarque pour Saint-Domingue en 1770. Etabli après l'achat d'une habitation au Bois de l'Anse et de quelques esclaves pour l'exploiter, son épouse, Marie-Elisabeth Meaux, le rejoint avec sa fille à la fin de l'année 1771¹³².

Classe d'âge	Centre-Ouest	Poitou	Aunis	Saintonge	Angoumois	Limousin
10 à 14 ans	23	2	11	7	1	0
15 à 19 ans	58	8	29	14	1	0
20 à 24 ans	98	7	48	24	12	2
25 à 29 ans	81	7	39	16	11	4
30 à 34 ans	40	3	22	10	5	2
35 à 39 ans	29	2	16	5	1	1
Non renseigné	125	22	47	32	19	2
Total	454	51	212	108	50	11

Tableau 108: âge des femmes du Centre-Ouest au passage transocéanique (1695-1792).

Traverser l'océan pour les outre-mers à bord d'un navire marchand est pour plus de trois quarts des passagers une aventure solitaire. Le classement de 606 mentions familiales (16,46% du corpus) donne une liste de 27 situations familiales pour les passagers embarquant pour les outre-mer depuis Nantes, La Rochelle et Bordeaux. Avec 264 mentions pour 917 passagers, l'Aunis présente une configuration familiale du voyage transocéanique plus importante que la Saintonge (13,43% des mentions) et l'Angoumois (13,19%). Dans l'arrière-pays, en Angoumois, le voyage familial est principalement celui du couple marié (29 voyageurs). Parmi eux, surtout celui des couples sans enfant ou du couple marié avec un proche-parent (20 voyageurs). En 1767, l'écuyer Pierre Dourousseau d'Angoulême quitte sa province avec sa femme, Geneviève Laroque Lamarque, sa belle-sœur Marguerite et sa belle-mère Marguerite Métroy. Ils embarquent à bord de l'*Henriette* pour le Cap¹³³. Pierre Joubert, qui s'est établi à Saint-Domingue où il a épousé une créole, Marie Laprade, de Jacmel, repart avec son épouse

¹³² Fonds privé « Georgeon », notice biographique de Jean-Baptiste Georgeon, 1972.

¹³³ ADG, 6B 53, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Henriette, 1767.

en janvier 1771 sur le *Comte de Nolvos* depuis La Rochelle¹³⁴. En 1787, de Bordeaux partent les deux époux de 23 ans Victoire Josias et le bourgeois Josué-Jean-Baptiste Cristin de Blanzac en Angoumois pour Saint-Domingue¹³⁵. Les couples mariés avec 1 enfant concernent 9 voyageurs. En 1790, le marchand cognaçais Pierre Bruneteau de Cognac et son épouse Elisabeth Bonfille traversent l'océan avec leur fils de 15 ans Pierre sur la *Nouvelle-Rosalie* de Bordeaux pour Saint-Domingue¹³⁶. Le voyage des parents, mariés ou non, voyageant avec enfants (17 voyageurs) et rejoignant ou non un membre de la famille est le second visage du voyage familial. Le négociant Guy Ardouin de Jarnac part ainsi avec ses deux enfants, Guy, et Bertrand, 8 et 7 ans, de Lautreait, pour Saint-Domingue, sur le *Marquis de La Fayette* expédié de Bordeaux en 1786¹³⁷. Voyager entre frères est la troisième réalité du voyage transocéanique (14 voyageurs) devant les voyages liant un neveu ou une nièce à son oncle ou sa tante, ou le voyage des veuves. Les frères Béchet, Henry et Augustin, 16 et 15 ans, sont fils d'un artisan de Cognac. En septembre 1773, ils sont passagers de gré à gré sur un navire rochelais pour Saint-Domingue, le *Père de Famille*¹³⁸. Le frère et la sœur Saulnier, Louis et Suzanne, d'Angoulême partaient sur le *Lévis* de Bordeaux pour la même île trois mois plus tôt. Les frères Seguin de Segonzac partent avec leur savoir-faire : le cadet, François, est tailleur, l'aîné, Louis, est maréchal. Ils partent de Nantes en 1790 sur le *Turninger* pour Port-au-Prince¹³⁹. Le voyage à caractère familial déclaré d'un passager regroupe 4 veuves, 1 veuf, 2 époux joignant leur moitié, 2 enfants rejoignant leurs parents et un enfant retrouvant son oncle ou sa tante. En Saintonge, les fratries représentent un tiers des voyages familiaux de Saintonge (32,07%) contre 1 voyage sur 5 pour les familles aunisiennes (20,83%) et d'Angoumois (18,92%). La projection en famille vers les outre-mer de l'Angoumois n'est pas si éloignée de celle de l'Aunis : les configurations du voyage associant un parent ou un proche parent avec des enfants touchent un tiers des voyages familiaux d'Angoumois (33,78%) et de Saintonge (33,96%) contre 41,67% des voyages d'Aunis. La faiblesse de l'écart entre les provinces littorales et intérieures participe de la perception d'une homogénéité des configurations familiales dans le voyage vers les outre-mer.

¹³⁴ SHDR, 6 P6 3, Quartier de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, Le Comte de Nolvos, 1771.

¹³⁵ ADG, 6B 58, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Prince d'Hénin, 1787.

¹³⁶ ANOM, F 5B 42, Passages, Listes, Bordeaux, La Nouvelle Rosalie, 1790.

¹³⁷ ADG, 6B 58, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, 1786.

¹³⁸ SHDR, 6 P6 5, Quartier de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, Le Père de Famille, 1773.

¹³⁹ ANOM, F5B 53, Passages, Listes, Nantes, Le Turninger, 1790.

La famille au passage transocéanique	Centre-Ouest	Aunis	Saintonge	Angoumois
Couple marié	73	32	17	13
Couple marié avec 1 enfant	34	10	5	9
Couple marié avec 2 enfants	40	15	17	0
Couple marié avec 3 enfants	5	4	1	0
Couple marié avec 4 enfants	6	0	0	0
Couple marié avec proche parent(s)	13	3	3	7
Couple marié avec enfants et proche(s) parent(s)	4	2	0	0
Epouse joignant son époux	46	27	11	2
Epouse joignant son époux avec enfant(s)	68	42	13	5
Epouse joignant son époux avec proche(s) parent(s)	0	0	0	0
Epouse joignant son époux avec enfant(s) et proche(s) parent(s)	4	4	0	0
Epoux joignant son épouse	19	13	2	1
Epoux avec 1 enfant	4	2	0	2
Mère sans enfant(s)	0	0	0	0
Mère avec 1 ou 2 enfant(s)	15	8	0	2
Père sans enfant(s)	1	0	1	0
Père avec 1, 2 ou 3 enfant(s)	41	9	10	7
Enfant joignant son / ses parents	14	8	4	2
Frère / sœur joignant frère / soeur	4	2	2	0
Fratrie (2 frères et / ou sœurs)	134	43	45	14
Fratrie (3 frères et / ou sœurs)	18	12	6	0
Veuve	19	12	3	4
Veuve avec enfant(s)	24	14	8	0
Veuf	1	0	0	1
Veuf avec enfant(s)	2	0	0	2
Oncle / tante avec neveu / nièce	9	2	5	2
Neveu ou nièce joignant son oncle / sa tante	8	0	6	1
Total	606	264	159	74
Nombre de passagers / province du Centre-Ouest	3682	917	1184	561
% du passage transocéanique en situation familiale	16,46%	28,79%	13,43%	13,19%

Tableau 109: configuration familiale du passage transocéanique des voyageurs du Centre-Ouest Atlantique (1695-1792).

2. Approche des professions au départ des passagers transocéaniques du Centre-Ouest Atlantique

Les sources portuaires enregistrant les départs donnent quelques informations relatives à la profession, à considérer de manière heuristique dans le portrait des passagers du Centre-Ouest. En effet, sur 3 682 passages, 1 035 donnent une indication de métiers, soit 28,10%, pour les passagers du Centre-Ouest. 748 mentions professionnelles concernent 3 046 passagers d'Aunis, de Saintonge d'Angoumois et du Limousin (près d'un quart, 24,56%). Cette approche indicative donne un aperçu de la composition professionnelle au départ des ports atlantiques des passagers d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois et de dégager des profils des compétences des passagers de l'arrière-pays embarquant pour les outre-mer.

Pour l'Aunis, les métiers de la navigation sont plus représentés avec 11 officiers de navires marchands, 1 officier de la marine royale et 5 marins, supposément classés et munis

d'un billet les autorisant au passage. À l'exception du Limousin, les passagers transocéaniques du Centre-Ouest exercent principalement dans l'artisanat : 41,6% des passagers renseignant un métier viennent de Saintonge, 40,2% des passagers d'Aunis et 33,6% des passagers d'Angoumois. Les passagers transocéaniques artisans du Limousin représentent 13% des voyageurs renseignant un métier. Une différenciation nette transparait dans les métiers de l'artisanat : la construction et la tonnellerie dominant, devant le textile et travail du fer chez les artisans voyageurs de Saintonge et d'Angoumois. L'Aunis, avec une répartition plus homogène envoie plus d'artisans de la construction, du textile et de l'artisanat d'art. Deux charpentiers de navire et un constructeur de navires distinguent également la province aunisienne.

Groupe professionnel	Angoumois		Saintonge		Limousin		Aunis	
Métiers de la navigation	4	2,9%	11	3,9%	0	0,0%	17	7,8%
Métiers de l'armée d'infanterie	10	7,1%	9	3,2%	13	12,0%	4	1,8%
Métiers de l'artisanat	47	33,6%	117	41,6%	14	13,0%	88	40,2%
Métiers de la terre	5	3,6%	8	2,8%	14	13,0%	1	0,5%
Métiers de la marchandise et du négoce	25	17,9%	49	17,4%	18	16,7%	48	21,9%
Métiers de l'alimentation et du service	27	19,3%	39	13,9%	19	17,6%	35	16,0%
Métiers du droit, de la gestion et de l'administration	11	7,9%	27	9,6%	11	10,2%	17	7,8%
Métiers de la santé	10	7,1%	19	6,8%	12	11,1%	8	3,7%
Métiers du clergé	1	0,7%	2	0,7%	7	6,5%	1	0,5%
Total / %	140	100,0%	281	100,0%	108	100,0%	219	100,0%

Tableau 110: groupes professionnels des passagers transocéaniques d'Aunis, Saintonge, Limousin et Angoumois (1695-1792).

Groupe professionnel	Angoumois	Saintonge	Limousin	Aunis
Construction	18	48	5	30
<i>Maçon, tailleur de pierre, charpentiers, menuisier, vitrier</i>				
Construction de navire	0	0	0	3
<i>Charpentier de navire, constructeur de navire</i>				
Textile	9	16	1	13
<i>Tailleur, brodeur, chapelier, cordonnier, chamoiseur, sergier, tisserrand, boutonier</i>				
Tannerie, sellerie, voilerie	0	10	1	11
<i>Tanneur, sellier, garnisseur, voilier</i>				
Tonnellerie	11	20	0	10
<i>Tonnelier, charpentier de barrique</i>				
Travail du fer	6	19	4	10
<i>Ferblantier, coutelier, poëlier, armurier, charron, maréchal, forgeron, pouleyeur, arquebusier, cloutier, taillandier, serrurier</i>				
Artisanat d'art	3	3	3	13
<i>Orphèvre, peintre, horloger, sculpteur</i>				

Tableau 111: les artisans d'Aunis, Saintonge, Angoumois et Limousin au passage transocéanique (1695-1792).

La projection des travailleurs de la terre vers les outre-mers est peu renseignée. S'il s'agit plus souvent de laboureurs ou de vigneron pour la Saintonge et l'Angoumois, les scieurs de long du Limousin sont les représentants exclusifs du groupe professionnel pour la province. Avec les artisans, ils manifestent la capacité du niveau infra-urbain, du bourg et du village rural, à se projeter vers les outre-mer.

La projection des marchands et négociants est généralement plus polarisée par les villes. Parmi les passagers d'Aunis, 1 sur 5 exerce le négoce ou la marchandise, une proportion plus réduite pour l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois avec respectivement 17,4% et 17,9% des passagers renseignant un métier. Parmi eux, deux tiers sont des négociants, principalement de La Rochelle (28 sur 36 négociants embarqués renseignant un métier) et de l'Île de Ré (4 négociants), les marchands du tiers restant venant surtout de La Rochelle (8 sur 12). En Angoumois, la part des négociants est aussi supérieure avec 16 négociants sur 25 marchands et négociants. Angoulême est le principal pôle de la projection des négociants outre-mer avec 9 négociants, devant Jarnac avec 4 négociants. Les passages transocéaniques des marchands de Jarnac et Cognac (5 sur 9) sont supérieurs à ceux des marchands d'Angoulême. En Limousin, 6 des 9 négociants viennent de Limoges, les autres provenant du Vigeois, du Dorat et de Saint-Junien. La Saintonge présente une situation mixte, entre polarisation de la capitale et diffusion en Saintonge maritime et estuarienne, en raison de sa configuration géographique. Parmi les 22 négociants de la province, 6 viennent de Saintes, 2 de Pons, 2 de Montendre, 1 de Jonzac, 1 de Saint-Jean-d'Angély. Du pays des Isles de Saintonge et de la Seudre, ils sont 5, de la Saintonge estuarienne, ils sont 2. Par ailleurs, le nombre de négociants (22) est à l'équilibre avec celui des marchands (27).

Parmi les provinces envoyant le plus de passagers déclarant un métier du service ou de l'alimentation, l'Angoumois fait figure d'exception avec 1 passager sur 5 renseignant un métier : 11 domestiques, 6 boulangers, 5 raffineurs ou confiseurs, 3 perruquiers et 2 cuisiniers. La part des métiers de bouche est plus importante en Saintonge (69,23%) qu'en Angoumois (44,44%) parmi les passagers renseignant ce groupe professionnel : 12 boulangers, 3 bouchers, 3 cuisiniers, 4 fariniers ou meuniers et 2 raffineurs. Parmi les passagers du Limousin se trouvent 1 liquoriste et 2 raffineurs.

La part des passagers exerçant un métier de la santé se distingue en Saintonge, en Angoumois et en Limousin, avec respectivement 6,8%, 7,1% et 11,1% du groupe des passagers renseignant un métier, constituant ce groupe en marqueur d'une spécialisation d'arrière-pays par comparaison avec l'Aunis (3,8%). Parmi les passagers de Saintonge de ce groupe

professionnel se trouvent 12 chirurgiens, 2 maîtres en chirurgie, 2 médecins, 2 apothicaires et 1 docteur en médecine.

Les compétences en droit, en gestion et en administration sont plus représentées chez les passagers renseignant un métier de Saintonge (9,6%) et du Limousin (10,2%) par rapport à ceux d'Aunis (7,8%) et d'Angoumois (7,9%). Néanmoins, l'éventail de compétences est le plus large chez les passagers d'Aunis : un trésorier de France, un conseiller auditeur à la Chambre des Comptes, 1 greffier d'amirauté, 1 écrivain, 1 précepteur, 1 arpenteur, 1 économiste, 1 commis de navire, en plus de 4 avocats et 3 praticiens. Parmi les passagers d'Angoumois de ce groupe professionnel, 2 avocats, 2 praticiens, 1 notaire royal, 1 employé des domaines du roi, 1 conseiller au Parlement de Bordeaux, 1 économiste et 1 ingénieur des mines. En Saintonge, ce groupe professionnel est plus resserré sur le droit avec 4 avocats, 4 notaires royaux, 1 huissier et 1 lieutenant particulier du présidial. Un éventail de métiers du droit, de la gestion et de l'administration plus restreints sur le droit en Saintonge et en Angoumois qu'en Aunis fait du droit un canal professionnel de la projection ultra-marine.

Ces quelques éléments relatifs à l'âge, à la configuration familiale du passage et aux compétences des voyageurs qui se projettent outre-mer, seul ou en famille, permettent de mieux cerner la diversité des profils de voyageurs du Centre-Ouest. Les mondes artisanaux et juridiques de l'arrière-pays ont été les principaux milieux de la connexion outre-mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, aux côtés des marchands et des négociants. Comment se déroule, depuis l'arrière-pays le voyage vers les outre-mer ?

III. PARTIR OUTRE-MER DEPUIS L'ARRIÈRE-PAYS : LES CHEMINS VERS LA PORTE ATLANTIQUE ULTRA-MARINE

« Faire voyage, aller en pays éloigné. [...] Il se dit quelquefois pour séjour dans un lieu où l'on ne fait point sa demeure ordinaire »¹⁴⁰. La définition du voyage dans le *Dictionnaire de l'Académie française* de 1762 enrichit la définition du voyage de 1694 d'une rupture du lien avec la résidence habituelle, comme une actualisation de l'extension de l'espace du voyageur au temps des grands empires coloniaux européens. Des terres intérieures de Saintonge et d'Angoumois, le voyage vers les outre-mer se décompose en trois parties : le voyage depuis

¹⁴⁰ « VOYAGER. v. n. faire voyage, aller en pays éloigné. [...] Il se dit quelquefois pour séjour dans un lieu où l'on ne fait point sa demeure ordinaire. », *Dictionnaire de l'Académie française*, t. 2, Quatrième édition, Paris, Chez la Veuve Brunet, 1762, p. 961.

l'arrière-pays vers le port atlantique d'embarquement, l'étape portuaire et le voyage transocéanique à bord du navire marchand. Le passage transocéanique engage alors le voyageur sur la voie d'une absence temporaire ou durable : « le partir est affligeant, quand on quitte pour longtemps ses parents, ses amis, sa maîtresse »¹⁴¹. La réflexion développée ici apporte un complément vu de l'arrière-pays à l'approche du voyage par mer, moins touristique¹⁴² que circulatoire, au XVIII^e siècle¹⁴³.

1. Contextualiser le départ de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : construire le passage transocéanique

L'identification des facteurs stimulant les départs entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois rejoint la sempiternelle question des causes du départ, réduisant les réponses aux contrats d'engagements, aux apostilles des papiers liés aux formalités dont doivent s'acquitter les passagers ou à quelques mentions sur les rôles d'équipage. La définition de la raison publiée dans le dictionnaire de Furetière, Beauval et Brutel de la Rivière en 1727 appelle une remarque : si elle reprend la définition morale classique de la raison comme la capacité à discerner le bien et le mal et le vrai du faux de l'édition de 1694, elle apporte trois compléments qui, appliqués au candidat au voyage ultra-marin, restituent la complexité de la projection individuelle sur mer et vers les outre-mer. La raison est d'abord causalité (principe, cause finale, motif, fondement) c'est-à-dire l'argument à la base, au fondement du voyage. Elle est également la capacité à se projeter en pensée par le jugement, le bon sens, la faculté de concevoir, réfléchir, l'étendue de la pénétration de l'entendement ou la faculté imaginative. Cette déclinaison de la raison dans la définition du dictionnaire révèle le poids ressenti par le prétendant au passage transocéanique sur le territoire du vide et vers des horizons coloniaux qui sont une nouveauté pour le voyageur d'arrière-pays et interroge un rapport entre la manière dont l'outre-mer est envisagée et la réalité de son expérience. Enfin, le dernier sens de la raison est associé à la production d'une justification par la preuve. La production d'un acte de baptême, d'un certificat de catholicité, d'un contrat

¹⁴¹ « PARTIR », FURETIERE Antoine, BASNAGE DE BEAUVAL Henri, BRUTEL DE LA RIVIERE Jean-Baptiste, *Dictionnaire universel contenant generalement tous les mots françois tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, t. 3, La Haye, 1727.

¹⁴² LLINARES Sylviane, « Voyage par mer et tourisme aristocratique au XVIII^e siècle », *Histoire, Économie & Société*, 28-2, 2009, p. 15-35.

¹⁴³ TEMDAOUI Jean-Christophe, « Du fleuve Charente à l'Artibonite, exister entre deux rives : l'opportunité maritime et ultra-marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (XVII^e-XVIII^e siècle) », *Annales de Janua* [en ligne], 8, 2020.

d'engagement sont des documents justifiant la nature du passage. Ces trois ajouts à la définition de la raison dans le dictionnaire de 1727 la complexifient et permettent d'envisager la raison du voyage au pluriel pour mieux comprendre la teneur de l'ambiance qui régit le déplacement lointain : au-delà de sa dimension motivationnelle individuelle, ses représentations (images, espoirs, croyances) dans l'esprit du voyageur se préparant à la traversée et ses aspects formalitaires.

Ainsi se pose alors la question de l'appréhension de l'horizon lointain. Quel est le niveau d'aisance ou d'angoisse¹⁴⁴ dans ce contexte des voyageurs face à la perspective maritime et ultra-marine ? Quelles sont les connaissances géographiques des passagers transocéaniques de l'arrière-pays ? Que représentent les colonies pour eux ? Quels discours ont-ils de ces territoires lointains ? Quelle conscience des aléas de la navigation maritime et de la vie en situation coloniale ont-ils ? Ces questions restent en suspens. Les inventaires après-décès cognaçais donnent un aperçu des vecteurs d'un niveau de connaissances liées à la mer et aux outre-mer chez les élites de l'arrière-pays. Jean Esrable des Barrières, de retour de Saint-Domingue au milieu des années 1750, installé à Cognac, pouvait lire une feuille de presse des *Nouvelles d'Amsterdam* : 44 exemplaires de l'année 1756 ont été conservés. Ancien commissaire de la Marine résidant à Cognac, Jean-Baptiste Rolland Claessens avait en 1784 dans sa grande bibliothèque 16 volumes du *Mercure de France*, 12 almanachs royaux, 5 volumes d'*Ordonnances de la Marine*, 1 petit volume du *Traité des Navires*, une *Histoire de La Rochelle*¹⁴⁵. L'inventaire après décès du négociant cognaçais Pierre Bryhan, dont la maison se situe rue du Port du Milieu à Cognac, mentionne une bibliothèque de 305 volumes contenant notamment un dictionnaire économique, une dizaine de dictionnaires géographiques portatifs, un traité de cartographie et un manuel à l'usage des négociants pour tenir les livres de comptes. Une centaine de volumes en brochures, de romans, mercures, journaux historiques et affiches n'ont pas été estimés « attendu qu'il n'y a point de libraire »¹⁴⁶ à Cognac. En 1768, l'inventaire après décès de Guillaume Esrable des Barrières, frère de Jean Esrable, contient une bibliothèque de 300 volumes et une correspondance du dit « feu sieur Esrable avec différentes personnes de différents lieux, les affaires qu'il a fait à l'Amérique ». En 1771, Charles Gosselin, marchand libraire venu s'établir à Cognac, place du Canton, succombe. Originaire de Normandie, il a laissé trois malles ficelées pleines de livres fraîchement livrées destinées à la vente. Si la

¹⁴⁴ LEMER Alice, « La traversée de l'Atlantique de l'Écosse vers le Canada au tournant du XIX^e siècle : angoisses, propagandes et réalités », *Études canadiennes*, 78, 2015, p. 207-220.

¹⁴⁵ ADC, 2 E 14 422, Notariat, Etude Lanchère, Cognac, Inventaire des biens et effets de Pierre Bryhan, 26 mars 1784.

¹⁴⁶ ADC, 2E 14 488, Notariat, Etude Robin, Cognac, Inventaire des biens et effets de Pierre Bryhan, 24 mars 1762.

première contient de nombreux livres pieux, la seconde abrite entre autres livres un dictionnaire géographique, trois exemplaires des *Mémoires de Duguay-Trouin*, un volume de la Science des Négociant et un exemplaire du *Parfait Négociant*¹⁴⁷. En 1783, Jean-Jacques Caminade, conseiller du roi et du comte d'Artois, leur avocat au siège royal de Cognac, avait une riche bibliothèque contenant notamment deux ouvrages intitulés *L'Histoire de l'Amérique, de l'Afrique et de l'Asie* en 3 volumes *Dictionnaire géographique des quatre parties du monde* en 1 volume¹⁴⁸. En 1788, le bourgeois d'Angoulême Louis Renaud Ladoue disposait parmi ses références du *Testament politique de Monsieur de Vauban*, des *Mémoires de Duguay-Trouin*, d'une *Géographie moderne* en 2 volumes, d'un exemplaire des *Recherches philosophiques sur les Américains* en 3 volumes et d'une *Histoire du Bengale*¹⁴⁹. En 1792, Jean Sazerac de La Vigerie possède 7 volumes des *Voyages de Cook* dans la bibliothèque de son salon de compagnie¹⁵⁰. La possession de feuilles de presse, d'ouvrages savants d'histoire, de géographie, de commerce, ou l'entretien de correspondances sont un marqueur d'un savoir sur la mer, l'océan et les outre-mer.

Les présences urbaines de groupes liés à la mer et aux outre-mer rendent concrets dans les terres intérieures les effets de la connexion avec la mer et les outre-mer lointains. La détention des prisonniers anglais dans les châteaux de Cognac et d'Angoulême durant le conflit de Sept-Ans, l'arrivée et le séjour constant des familles immatriculées pour Cayenne dès 1763 à Cognac, Saintes, Taillebourg, Port-d'Envaux, Saint-Savinien et Saint-Jean-d'Angély ont marqué les paysages urbains au milieu du XVIII^e siècle. Les circulations des gens de mer ou les retours des « Américains » retrouvant ou s'établissant dans l'arrière-pays annoncent le récit de mer ou de l'outre-mer dans les familles de l'arrière-pays. Revenir avec un esclave faisant fonction de domestique ou rentrer dans sa région d'origine avec une femme créole, épouse ou concubine, pouvait interroger les habitants de l'arrière-pays. En 1755, Jean Esrable des Barrières revient des Cayes avec l'esclave Magloire Pierre Joubert de Gondeville repart en janvier 1771 avec Marie Laprade, son épouse, créole, née à Jacmel, et leur fils âgé de 4 ans, sur l'Île de Saint-Domingue., après un séjour en Angoumois. Rosette Richard quitte Cognac en 1771 après un séjour de moins de 3 ans dans le royaume. Le rôle de la Reine Esther expédiée

¹⁴⁷ ADC, 2E 14 497, Notariat, Etude Robin, Cognac, Inventaire des biens et effets de Charles Gosselin, 3 avril 1771.

¹⁴⁸ ADC, 2E 14 421, Notariat, Etude Lanchère, Cognac, Inventaire des biens et effets de Jean-Jacques Caminade, 1783.

¹⁴⁹ ADC, 2 E 10 157, Notariat, Etude Crassac, Angoulême, Inventaire des biens et effets de Louis-Renaud Ladoue, 7 novembre 1788.

¹⁵⁰ ADC, 2 E 6476, Notariat, Etude Lescallier, Angoulême, Inventaire des biens et effets de Jean Grégoire Sazerac La Vigerie, 30 octobre 1792.

pour Saint-Domingue le 24 août 1771 l'indique « négresse esclave appartenant au sieur Théodore Richard, passée en France en 1769 sur le navire l'*Intelligence* capitaine Henry venant des Cayes »¹⁵¹.

Les raisons du départ pour l'arrière-pays sont multiples et essayer de les envisager toutes serait vain attendu la pluralité des mobiles qui peuvent inciter ou contraindre au passage transocéanique. L'esprit d'aventure est difficilement palpable dans les sources au départ. Quelques mentions anachroniques désignent un sens de l'aventure pour la seconde moitié du XVIII^e siècle. Parmi les billets de sépulture de l'île de Saint-Domingue, en 1760, celui du flibustier Blanchet de Saintes, en 1765 du flibustier de la côte Gerbau d'Aubeterre, ou encore en 1768 celui du matelot flibustier Mesnard de Cherves. Quelques frères de la côte viennent de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : 3 de Saintes, 1 d'Angoulême, 1 de Saint-Adjutory et 1 de Magnac. Si cette vocation aventurière existe, elle est certainement combinée à un autre mobile déterminant. L'investissement d'un négociant ou d'un noble dans l'économie de plantation est un autre motif du départ. La famille comtale d'Ars s'établit dans les îles de l'Amérique dans les années 1730. Le vicomte d'Ars est propriétaire jusqu'en avril 1763 de 2 habitations établies en sucre dans le quartier de Beauséjour sur l'Île de la Grenade, la première dite des Gommiers, la seconde dite de la Petite Rivière : le vicomte les avait acquises d'un aïeul maternel moyennant 354 000 livres et la fourniture de 12 formes de beau sucre blanc, une barrique de taffias, 1 veau et 1 cochon à son descendant. En avril 1763, le vicomte les vend à 3 Anglais : les frères Graham et Samuel Husbands¹⁵². Les voyages pour motif familial prennent différents aspects, vus auparavant. Il y a le regroupement familial dans la colonie : rejoindre son époux ou son épouse, avec ou sans enfants, rejoindre un frère, un oncle ou une tante. L'envoi des frères pour s'établir aux Antilles est un autre visage du voyage familial. Il traduit une stratégie de recherche d'un ancrage fondé sur la solidarité familiale. La grandeur des fratries pouvait justifier cette stratégie. Le passage transocéanique à bord de navires bordelais indique pour de rares passagers de l'arrière-pays qu'ils se retirent. Ainsi de François Chevalier, 43 ans de Pérignac, embarqué en 1734 à Bordeaux pour la Martinique sur l'Aimable Marthe, ou de Martin Profiton, 54 ans, de Jarnac, embarqué sur le Grand Don de Dieu en 1773 pour le Cap. Une autre des raisons familiales du départ est la recherche de succession. En mai 1772, Isaac Lacoste, artisan charron de Cognac, donne à son cousin germain pour rechercher une succession

¹⁵¹ SHDR, 6 P6 3, Quartier de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, La Reine Esther, 1771.

¹⁵² ADC, 2E 20 417, Notariat, Etude Chauvin, Inventaire des biens et effets de Léon de Brémond d'Ars, 14 janvier 1771.

familiale dans la paroisse de l'Île à Vache, dans la partie sud de Saint-Domingue¹⁵³. Les voyages transocéaniques associés à une raison religieuse sont peu perceptibles au départ. Les registres paroissiaux domingois signalent entre 1692 et 1792 45 protestants inhumés dont 2 seulement de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Pierre Bardin de Jonzac est matelot sur le Fidèle. Il meurt à l'âge de 25 ans lors de l'escale du navire en 1738 à Léogane et est inhumé dans le cimetière au bord de la mer. Le billet de sépulture du protestant Jean Binaut, non abjurant, de La Rochefoucauld, décédé à Léogane en janvier 1750, inhumé dans la Savanne, le signale passager sur le navire le Phaëton venu de La Rochelle. Dans le cadre familial ou non, l'assurance d'obtenir un engagement pouvait constituer une perspective motivante, mais elle ne concerne qu'une fort modeste part des passagers transocéaniques de l'arrière-pays et principalement les professions artisanales jusqu'en 1774 : 4,36% des passagers d'Angoumois (22 engagements) et près de 2% de ceux de Saintonge (23 engagements), contre 7,75% pour le Poitou (44 engagements) et 8,39% pour l'Aunis (77 engagements). Des affaires ruineuses justifient également la volonté de partir pour les outre-mer dans le cas du négociant Mathudin d'Amour de Saint-Martial en Saintonge (voir annexe 4A) ou de l'Angoumois Charles-François Glace. En 1783, ce dernier ayant acquis 100 000 livres de bois à couper pour le destiner à la production de futailles à vendre sur les places d'Angoulême et Bordeaux auprès de marchands et négociants avec lesquels il s'était engagé, un ingénieur de la Marine aurait fait marteler les bois pour les destiner à l'arsenal de Rochefort. Le négociant ne parvient pas à obtenir de mainlevée. Contraint de travailler à l'élaboration d'un traité, il peut compter sur l'appui du Comte de Latouche de Tréville pour obtenir de l'aide dans l'acheminement des bois vers l'arsenal. Ne pouvant compter sur un soutien financier pour l'enlèvement par eau de ses bois « pour cause de la construction de l'hôpital de Rochefort où l'on employait les gabares au transport des pierres de la Saintonge », il parvient à mettre en place des trains de bois sur la Charente. Ceux-ci sont perdus au niveau de Saint-Savinien en raison d'un ouragan le 21 novembre 1785. L'envoi depuis l'arsenal d'une chatte permet d'en sauver une partie. Ces péripéties ont provoqué des surcoûts pour dédommager les marchands en futailles d'Angoulême et de Bordeaux et acheminer les bois des parcelles concédées à l'exploitation vers l'arsenal. Le mémoire qu'il rédige pour le ministre de la Marine le décrit dépouillé de ses biens et de sa fortune. Il sollicite alors un emploi à Saint-Domingue :

« Il résulte donc que père de quatre enfants, il est ainsi réduit à rien, il ne lui reste que l'expédient de chercher sous un ciel plus heureux de quoi vivre, il a le projet

¹⁵³ ADC, 2E 20 418, Notariat, Etude Chauvin, Procuration d'Izaac Lacoste à Jean Lacoste, 15 mai 1772.

de passer au Cap ou au Port au prince faute de moyens effectifs, il a recours Monseigneur à votre justice pour réclamer votre protection et une lettre de recommandation pour monsieur le Comte de La Luzerne gouverneur »¹⁵⁴.

Appréhender le départ des passagers transocéaniques depuis l'arrière-pays suppose donc un capital pour partir ou une culture de mobilité. Ce capital au départ est difficile à percevoir directement dans les sources. Par capital, il faut entendre ici les moyens possédés par le voyageur pour réaliser son voyage au-delà de la dimension financière que revêt le sens premier du terme capital. Trois champs (l'argent, le savoir géographique, le réseau social) participent de la définition de ce capital de déplacement. Aux capacités financières et matérielles que supposent les dépenses effectuées pour constituer le paquetage, joindre le port et réaliser le voyage à bord d'un navire s'ajoutent des compétences culturelles comme les connaissances géographiques acquises par la lecture ou l'expérience de l'espace au-delà de l'horizon coutumier du territoire habité, et relationnelles (familiales ou professionnelles) à même de lire le fait de choisir ou de subir son voyage en repérant et en mobilisant un réseau d'acteurs. Le capital au départ peut être relié aux trois capitaux, culturel, social et économique définis par Pierre Bourdieu et aux « capacités » que l'économiste Amartya Sen définit comme des « libertés substantielles » fondant la possibilité effective qu'un individu a de pouvoir choisir entre plusieurs configurations de fonctionnement¹⁵⁵. Le voyage des matelots, officiers marinières et soldats des troupes de la Marine est dirigé : il se fait au nom du roi par les bureaux des classes ou les officiers régimentaires. L'engagé doit financer son voyage jusqu'au port, sa traversée étant prise en charge moyennant son engagement à travailler outre-mer. Le passager de gré à gré paie le montant de sa traversée, négocié avec le capitaine du navire marchand. La famille Esrable de Saint-Georges-de-Cubillac en Saintonge envoie deux frères au sud de Saint-Domingue sur deux navires bordelais. En 1732, Guillaume embarque sur l'*Orphée* à Bordeaux. Il est l'aîné d'une fratrie de sept frères et sœurs. Fils d'un notaire royal, juge sénéchal de la châtellenie de Clam en Saintonge, Guillaume embarque avec le statut d'engagé exerçant la profession de tailleur d'habits. Pourtant, il est indiqué à Saint-Domingue notaire et procureur au siège royal de Saint-Louis. Il épouse la veuve d'un charpentier. Issu d'une fratrie nombreuse,

¹⁵⁴ ANOM, COL E207, Personnel colonial ancien, Charles-François Glace, « A Monseigneur le Maréchal de Castry ministre de la Marine », 1787.

¹⁵⁵ BOURDIEU Pierre, « *Les trois états du capital culturel* », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 30, novembre 1979, p. 3-6 ; BOURDIEU Pierre, PASSERON Jean-Claude, *La Reproduction : éléments pour une théorie du système d'enseignement*, Paris, Éditions de Minuit, 1970 ; SEN Amartya, *Repenser l'inégalité*, Paris, Seuil, 2000.

l'engagement constitue la première étape de la projection ultra-marine de la famille Erable. A la mort du père, par héritage, Guillaume, son engagement terminé, ayant fait le choix de s'établir à Saint-Domingue, exerce le notariat et s'insère dans le monde judiciaire domingois. En 1748, son frère, Jean, embarque sur le *Grand Turc* pour un voyage de trois mois. À 20 ans, Il rejoint son frère à Saint-Louis. Guillaume lui confie à partir de 1751 la gestion de ses affaires, ce dernier devant rentrer en métropole. Jean embarque avec le statut de passager de gré à gré. Il finance donc son passage en fixant le prix de sa traversée avec le capitaine Babinot. Formé au droit, il laisse un « état de dépenses qu'[il] a faite avant de [s]'embarquer pour venir à Saint-Domingue » qu'il signe et livre ainsi un regard personnel et juridique sur la traversée de ce voyageur. Le contenu des bagages de Jean Erable indique la préparation du voyage maritime avec des vêtements pour la traversée, un investissement dans des habits commandés exprès pour la vie outre-mer. Une montre, un manuel de notariat, du papier, un nécessaire à écriture manifestent la projection professionnelle du voyage. La traversée conduit à l'apprentissage du droit auprès de son frère établi sur l'île. Jean Erable n'est pas un passager ordinaire : les principales dépenses sont liées à la maîtrise du temps, au métier et à son appareil. Il dépense 768 livres 19 sous avant le paiement de sa traversée de gré à gré.

Etat des dépenses que j'ai faites avant de m'embarquer pour venir à Saint-Domingue	
Pour mes habits façon et fourniture	237 livres
Pour une montre assortie	146 livres
Pour deux douzaines paires souliers	96 livres
Pour six paires bas de soie à 12#	72 livres
Pour trois parasols	69 livres 5 sous
Pour deux chapeaux dont un aragody	32 livres
Pour une malle et un coffre	24 livres
Pour six paires de chaussettes	6 livres
Pour une perruque et deux bourses	17 livres 4 sous
Pour deux garnitures de chemises	8 livres
Pour un écritoire, un couteau et une paire de ciseaux	3 livres 4 sous
Pour douze livres de poudre à 8 s[ous] et 12 onces de pommade	7 livres 4 sous
Pour quatre bonnets de coton	4 livres 8 sous
Pour deux rasoirs une pierre un étui à savonnette	5 livres 4 sous
Pour une culotte et chemise matelot	6 livres
Pour le Parfait Notaire et Lettres de M. Bussy	19 livres
Pour deux boutons blancs et quatre écheveaux de fil	1 livres
Pour deux bouteilles eau [...] forton	3 livres
Pour un paquet de plumes un archer violon	2 livres 2 sous
Pour une main de papier et une paire de jarretière	1 livre
Pour un oreiller	1 livre 10 sous
Pour la chaussetière	6 livres
Pour deux pots de faïence et deux éch[èveaux] de soie	2 livres
	768 livres 19 sous

Tableau 112: dépenses de Jean Erable pour son passage transocéanique depuis Bordeaux (1748).

La capacité de mobilisation du réseau de connaissances joue également un rôle dans le contexte qui préside au départ outre-mer. Afin de pouvoir faire parvenir sa requête au ministre de Castries, Charles-François Glace reçoit l'appui des officiers de la Marine Royale La Touche de Tréville et La Granville, du commissaire aux Classes d'Angoulême Jacques Dubois Grenot et du marquis de Chauveron, mais également du prince apanagiste d'Angoumois, Charles, Comte d'Artois. À l'appui de son argumentaire, il expose que son gendre, Crassous de Médeuil, avocat, a déjà obtenu par l'intermédiaire du nommé Depont, une place aux colonies. Préparer le départ outre-mer peut ainsi être synonyme de la construction d'un entourage stratégique de recommandations liant les négociants de l'arrière-pays d'Angoumois avec les officiers de la Marine et des Classes.

Préparer le voyage transocéanique depuis l'arrière-pays d'Angoumois induit aussi la sollicitation des négociants des ports atlantiques. Pour Liliane Hilaire-Pérez, ce rôle annexe au négoce en fait des acteurs clefs des « communautés de l'échange »¹⁵⁶ entre les deux rives de l'Atlantique. En 1787, madame Barréan de Blanzac en Angoumois, reçoit une réponse du négociant Magnac de Bordeaux sur sa demande d'un passage à bord du navire le *Bon Frère* :

« Blanzac, Mad^{me} Barréan

Le 13 8^{bre} 1787.

Nous avons reçu l'honneur de votre lettre du 6 sept^{bre} d^{er} laquelle nous avons négligé de répondre par les occupations du désarmt du nav. Le Bon Frère arrivé depuis quinze jours.

Vous paroisses déterminée, Madame, de passer à St-Dom. Nous vous offrons avec plaisir le passage dans nt nav. Le Bon Frère, lorsque nous l'expédieront ; les bruits de guerre nous laissent dans l'incertitude du temps, et même de ce que nous avons à faire ; lorsque nous saurons à quoi nous en tenir, nous vous en préviendrons aussitôt ; nous pensons bien que si les affaires s'arrangent que nous ferons partir ce nav. Du 10 au 15 du mois proch.

Il ne nous est pas possible, Mad., de vous faire compter la petite somme que vous nous demandez, l'argent est d'une rareté étonnante.

Nous av. l'honneur. »¹⁵⁷

¹⁵⁶ HILAIRE-Pérez Liliane, *L'Expérience de la mer. Les Européens et les espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, Séli Arslan, 1997, p. 265.

¹⁵⁷ SHDV, Marine, VI, Ms. 353, copie de lettres de Magnac Frères, 1787-1791, lettre du 13 octobre 1787, f°54v.

L'obtention et la réservation d'une place à bord d'un navire marchand bordelais dépend alors du calendrier des opérations des négociants, des allées et venues des navires de la flotte de commerce et du contexte géopolitique. Dans ce cadre, le temps du passage transocéanique dépend de plusieurs temporalités non concordantes entre elles, raison pour laquelle Magnac exige de sa correspondante de la flexibilité dans sa projection ultra-marine.

La préparation à l'absence par le départ est également une préparation juridique. Les procurations établies en faveur de l'épouse, d'un proche parent, fidèle ami ou connaissances fiables afin d'assurer la continuité de la gestion des biens durant l'absence maritime ou ultra-marine. En 1757, Alexandre Cazeau, originaire de l'Angoumois, « habitant de l'île de la Grenade en Amérique », sur le point de repartir pour l'île, nomme le bourgeois François Benoist, négociant, changeur pour le roi et ancien juge consulaire d'Angoulême, comme procureur en son absence¹⁵⁸. Le négociant Jean Pougnet de Saint-Savinien « prêt à partir pour voyage de long cours » constitue pour son procureur son frère, marchand à Saint-Savinien afin de gérer l'ensemble de ses affaires durant son absence : le représenter en toutes circonstances, administrer ses biens, affaires et droits, bailler les immeubles à ferme et loyers, recevoir le paiement des dettes dues ou les successions, gérer la succession de son frère en cas de morts en mer ou outre-mer¹⁵⁹. Le mégissier Nicolas Hillaire, sur le point partir au long cours, du même bourg établit en décembre 1791 le cultivateur Jean Perrochon de la même localité pour suivre la succession de sa mère Marie Rose Moreau¹⁶⁰.

Le passage transocéanique des voyageurs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois présente donc des configurations différentes qui sont fonction d'un capital au départ ou d'une culture de la mobilité qui dépend de plusieurs paramètres : la présence d'une connexion préexistante ou non avec les outre-mer, le niveau de richesse, la configuration du voyage (individuelle, collective), le positionnement social, l'état des connaissances géographiques et la capacité de mobilisation des acteurs pouvant faciliter, médiatiser le passage transocéanique.

¹⁵⁸ ADC, 2E 266, Notariat, Étude Caillaud, Angoulême, Procuration, Cazeau de Roumillac à Benoist des Essards, 15 avril 1757.

¹⁵⁹ ADCM, 3E 82 / 102, Notariat, Étude Bergier, Saint-Savinien, Procuration, Pougnet à Pougnet, 16 décembre 1786, n° 343.

¹⁶⁰ ADCM, 3E 82 / 112, Notariat, Étude Bergier, Saint-Savinien, Procuration, Hillaire à Perrochon, 20 décembre 1791, n°426.

2. Le port atlantique : une interface, un horizon d'attentes pour les passagers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Se rendre au port atlantique pour embarquer vers les outre-mer suppose un premier voyage. Qu'ils viennent des confins provinciaux ou des principales villes, la plupart des voyageurs emprunte la voie routière. En 1720, depuis Varaize au sud-est de Saint-Jean-d'Angély, la route du carrosse de Paris à Bordeaux par petites journées fait étape à Ecoyeux, Saintes, Pons, Petit Niort, Saint-Aubin et Blaye : « le carrosse et les chevaux restent à Blaye, où l'on embarque le monde et les hardes, pour aller à Bordeaux par un trajet de sept lieues ». 27 lieues de route au total. Dès 1762, les gabares du secteur navigable ont transporté des familles immatriculées pour Cayenne entre Saint-Savinien et Rochefort. Nul doute que des maîtres de gabares ont donc pu conduire des passagers au port de Rochefort pour un engagement ou un embarquement aux frais du roi. Et s'il ne les conduisait pas jusqu'au port, peut-être les transportaient-ils vers une ville fluviale faisant fonction de carrefour fluvio-routier afin que le voyageur poursuive sa route. En effet, sur la Charente, par Angoulême, Châteauneuf, Cognac, Saintes, le voyageur peut rejoindre une route carrossable vers Blaye ou Bordeaux. Le voyage depuis l'arrière-pays n'est évidemment pas le même pour tous les passagers : à pied, à cheval, en carrosse ou en voiture de messagerie, il est fonction du capital financier de chaque voyageur. La route du carrosse et de la Messagerie de Paris à l'Espagne fait également étape dans des relais et des auberges : Pons, Petit Niort, Barbezieux et Montlieu sont ainsi des étapes du relais et du repos du voyageur. Saugrain indique en 1720 le relais de Saint-Martin à Pons pour le coucher et celui de la Fontaine au Petit Niort pour le dîner. Atteindre par la route La Rochelle suppose d'emprunter la route par Saint-Jean-d'Angély ou par Rochefort. Une liaison à bord d'une chaloupe ou d'un navire faisant du cabotage vers La Rochelle est tout à fait possible également.

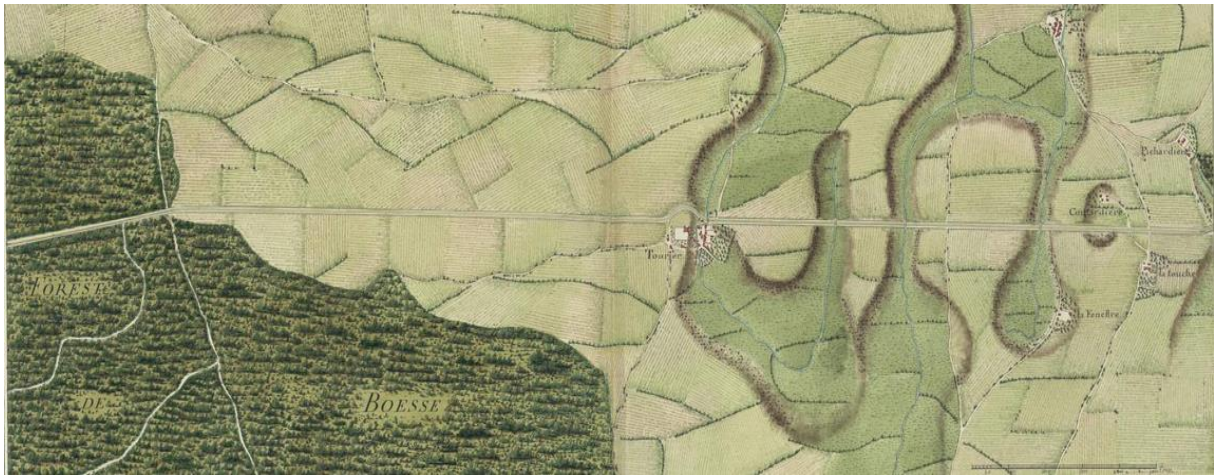


Figure 94: Atlas de Trudaine, Route de Paris en Espagne, Planche n°33, Forêt de la Boixe-Tourriers¹⁶¹.



Figure 95: Atlas de Trudaine, Route de Paris en Espagne, Planche n°36, Angoulême-L'Oisellerie¹⁶².



Figure 96: Atlas de Trudaine, Route de Paris en Espagne, Planche n°37, Abbaye de La Couronne-Roullet¹⁶³.

¹⁶¹ AN, CP, F14 8484, Atlas de Trudaine [en ligne], « Route de Paris en Espagne par Angoulesme, Portion de route venant de la forêt de Boesse passant par Tourrier et longeant jusqu'à hauteur de Pichardière et La Touche », 1745-1780. URL : http://www2.culture.gouv.fr/Wave/image/archim/trudaine/frdafanchat_8484p033r01-p.jpg

¹⁶² Ibid., Planche n°36, « Route de Paris en Espagne par Angoulesme, Portion de route partant d'Angoulême longeant deux garennes royales ainsi que le Grand-Girard jusqu'à hauteur de l'Oizellerie », 1745-1780.

URL : http://www2.culture.gouv.fr/Wave/image/archim/trudaine/frdafanchat_8484p036r01-p.jpg

¹⁶³ Ibid., Planche n°37, « Route de Paris en Espagne par Angoulesme, Portion de route à hauteur de l'abbaye de la Couronne jusqu'à Roullet-Saint-Estèphe et passant de l'Angoumois à la Saintonge », 1745-1780.

URL : http://www2.culture.gouv.fr/Wave/image/archim/trudaine/frdafanchat_8484p037r01-p.jpg



Figure 97: Atlas de Trudaine, Route de Poste de Paris à Bordeaux, Planche n°12, Chevanceaux-Pouillac¹⁶⁴.

Quitter sa région natale ou de résidence dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois marque ainsi le point de départ de l'absence. Les paysages défilent sur le chemin et éloignent le voyageur d'un paysage familier, celui de son espace habité. Les planches de l'*Atlas de Trudaine* livrent une esquisse de ces paysages quittés. Les voyageurs d'Angoulême se destinant outre-mer laissent derrière eux e la « montagne » d'Angoulême, l'ambiance animée de ses faubourgs, notamment le plus peuplé d'entre eux, rythmé par l'activité du port, de la messagerie, des divers artisans, des cabaretiers et des hôteliers, L'Houmeau. Le cours des petits affluents où tournent les roues des moulins à papier comme la Boëme, les méandres du fleuve qui ceignent la ville où se côtoient gabarriers, pêcheurs et meuniers, le va-et-vient des voituriers, les bosquets de la petite et de la Grande Garenne, les pâturages environnant la ville, le vignoble, les champs de céréales, les meulières des environs de Rouillet couvrant vallons et collines cèdent progressivement la place à une région d'apparence plus sèche ponctuée de bourgs d'altitude modeste dominant des auréoles de champs comme autour de Chevanceaux. Le paysage est moins verdoyant pour le voyageur qui vient du nord de l'Angoumois, du pays ruffécois ou de la Boixe. Là dominant la forêt et le bocage. Et cette altitude qui diminue progressivement...vers les bords de Garonne, vers le port de Bordeaux. Partir du Nord de la Saintonge pour La Rochelle ou Bordeaux revient également à quitter des paysages où la polyculture est plus dominante, où le vignoble étend ses parcelles sur les côteaues, où le chevelu des affluents de la Charente comme la Boutonne et la Seugne est synonyme d'un lien vivrier, économique et paysager avec le cours d'eau. Arriver au port de Bordeaux comme à celui de La Rochelle, c'est traverser un paysage

¹⁶⁴ AN, CP, F14 8499, Atlas de Trudaine [en ligne], Grande Route de Poste de Paris à Bordeaux, Planche n°12, « Portion de chemin dans la généralité de Limoges, passant par Chevanceaux et rejoignant la route dans la généralité de La Rochelle au carrefour de Pouillac [...] », 1745-1780.
URL : http://www2.culture.gouv.fr/Wave/image/archim/trudaine/frdafanchat_8500p012r01-p.jpg

de vignoble omniprésent, entrer dans une ville dont l'ébullition des activités autour du navire et du négoce peut étourdir le voyageur, c'est trouver en levant le regard la pointe des mâts qui signale la perspective de l'expérience maritime et ultra-marine, celle du voyage de long-cours et celle d'une étape biographique outre-mer. Ce premier voyage des terres intérieures vers le port est synonyme de contrastes saisissants et d'interrogations personnelles. Dans sa relation de voyage à l'Île de France, Henri Bernardin de Saint-Pierre décrit l'ambiance du port de Lorient en ces termes :

« Le bruit des charpentiers, le tintamarre des calfats, l'affluence des étrangers, le mouvement perpétuel des chaloupes en rade, inspirent je ne sais quelle ivresse maritime. L'idée de fortune qui semble accompagner l'idée des Indes, ajoute encore à cette illusion. »¹⁶⁵

Insister et illustrer ces territoires du départ en utilisant les planches d'un atlas routier du XVIII^e siècle, c'est donner un des aspects de l'état émotionnel qui touche le voyageur s'appêtant à traverser l'océan, *a fortiori* s'il s'agit du premier et du seul passage vers les outre-mers. Nul doute que le négociant ou le marchand habitué au passage transocéanique a ses repères dans le port qui est totalement intégré son espace habité.



Figure 98: Atlas de Trudaine, Grande route de Paris à Bordeaux, Planche n°10, Pons-Belluire¹⁶⁶.

¹⁶⁵ BERNARDIN DE SAINT-PIERRE Henri, Voyage à l'Isle de France, à l'Isle de Bourbon, au Cap de Bonne Espérance, &c., t. 1, Amsterdam, s.n., 1773, p. 15.

¹⁶⁶ AN, CP, F14 8499, Atlas de Trudaine [en ligne], Grande route de Paris à Bordeaux, Planche n°10, « Portion de route un peu en-deça de Pons jusqu'à un peu au-delà de Belluire », 1745-1780.

URL : http://www2.culture.gouv.fr/Wave/image/archim/trudaine/frdafanchat_8499p010r01-p.jpg



Figure 99: Atlas de Trudaine, Grande route de Bordeaux à Bayonne, Planche n°21, Bordeaux-Villeneuve-d'Ornon¹⁶⁷.



Figure 100: Atlas de Trudaine, Route de Paris à La Rochelle, Planche n°75, Limites du Poitou-La Rochelle¹⁶⁸.

Le port atlantique est un espace de contacts et de négociation. Le voyageur qui arrive de l'arrière-pays doit préparer son passage. Embarquer à bord d'un navire marchand suppose tout d'abord d'effectuer quelques démarches, les deux principales étant la négociation de son passage de gré à gré avec un capitaine de navire ou un armateur et la justification de sa catholicité auprès de l'amirauté. Parvenir à arrêter son passage¹⁶⁹ dépend de sa capacité à établir un contact avec un capitaine de navire ou un armateur et supposément de sa capacité de négociation. Si Madame de Barréan de Blanzac arrête son passage par correspondance avec les frères Magnac, les candidats à l'engagement doivent identifier les navires dont la jauge et

¹⁶⁷ AN, CP, F14 8458, Atlas de Trudaine [en ligne], Grande route de Bordeaux à Bayonne, Planche n°21, « Portion de route au départ de Bordeaux jusqu'à Becquet et le village de Villeneuve-d'Ornon », 1745-1780.

URL : http://www2.culture.gouv.fr/Wave/image/archim/trudaine/frdafanchat_8458p021r01-p.jpg

¹⁶⁸ AN, CP, F14 8501, Atlas de Trudaine [en ligne], Route de Paris à La Rochelle, Planche n°75, « Plans de la partie de la route de Paris-La Rochelle depuis les limites du Poitou jusqu'à La Rochelle et du chemin de La Rochelle en Bas-Poitou », 1749.

URL : http://www2.culture.gouv.fr/Wave/image/archim/trudaine/frdafanchat_8501p009r01-p.jpg

¹⁶⁹ « Mon passage est arrêté sur le vaisseau le Marquis de Castries », Ibid., p. 16.

l'effectif nécessitent un nombre d'engagements conformément à la réglementation jusqu'en 1774. L'accord passé, l'engagé et l'engagiste passent un acte devant notaire et l'engagé peut embarquer à bord. Pour les passages de gré à gré, deux possibilités : soit le passage a été négocié en amont de l'arrivée au port par une réservation à bord d'un navire marchand, soit il faut trouver un passage dans le port. Deux circuits peuvent y conduire. Le premier consiste peut-être à se rendre auprès des armateurs ou des capitaines pour les consulter et connaître les tarifs de la traversée. Paul Butel indique une traversée de l'Atlantique pour 600 livres¹⁷⁰. Un départ collectif, entre frères ou en familles pouvait constituer un élément de négociation. En décembre 1789, la famille Caraman de Pons doit s'acquitter du passage de 4 voyageurs pour Port-au-Prince sur l'*Aimable Américaine* : les époux, Jacques et François, 32 et 27 ans, et les deux enfants, Marguerite et Jean, 5 et moins de deux ans. On ne sait quel a été le montant acquitté ni le rôle du capitaine Guillaume Clément de Tribal dans la négociation. La consultation de feuilles de presse publiées dans le port constitue une source d'informations sur les allers-et-venues des navires au long cours. Dans le port d'Aunis, les *Annonces, affiches et avis divers de la généralité de La Rochelle* entre 1769 et 1789, puis les *Affiches, annonces et feuille maritime et de commerce de La Rochelle* à partir de 1790. Le numéro 3 des *Annonces, affiches et avis divers pour la ville de Bordeaux* du 19 janvier 1764 signale 7 « navires en coutume pour les isles » : parmi eux, les *Deux Amis* pour la Martinique, l'*Alexandre* de Bordeaux pour la Guadeloupe, le *Carcajou* pour Saint-Domingue¹⁷¹. Le numéro 21 des *Affiches de Bordeaux* publiée le 22 mai 1777 signale « Le navire le *Dalembert*, fin voilier, partira pour le Port-au-Prince, dans le courant du mois ; ceux qui voudront y passer, ou charger à fret, s'adresseront à M. Valence, courtier, à M. Lartigue, ou à M. Deinau, armateur »¹⁷². Le numéro 106 du *Journal de Guyenne* du 16 avril 1790 annonce « Le nav. *Le Fidèle* de Bordeaux, capit. M. Chauvin, partira le 19 du courant fixe, pour le Port-au-Prince & St-Marc, & relâchera au Cap. Ce navire prendra des passagers qui seront commodément logés. S'ad. A M. Magnaud, Propriétaire ; à M. Arnaud, Consignataire ; ou à M. Delmestre, Courtier. »¹⁷³. Les feuilles de presse bordelaises constituent donc un média permettant de contacter les intermédiaires œuvrant au passage

¹⁷⁰ BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Perrin, 2007 (2002), p. 119.

¹⁷¹ BM Bordeaux Mériadeck, Fonds patrimonial, DU 23073 / 2 Rés., *Annonces, affiches et avis divers pour la ville de Bordeaux* [en ligne], 3, 19 janvier 1764, Bordeaux, Labottière Frères, p. 16.

URL : http://bibliotheque.bordeaux.fr/in/faces/details.xhtml?id=BordeauxPA_4595

¹⁷² BM Bordeaux Mériadeck, Fonds patrimonial, Dble 9227, *Affiches de Bordeaux, Annonces, &c.* [en ligne], 21, 22 mai 1777, Bordeaux, Labottière Frères, p. 99.

URL : http://bibliotheque.bordeaux.fr/in/faces/details.xhtml?id=BordeauxPA_5005 (consulté le 8 août 2020).

¹⁷³ BM Bordeaux Mériadeck, Fonds patrimonial, H3442/12 Rés., *Journal de Guyenne* [en ligne], 16 avril 1790, Bordeaux, Simon de La Court, p. 439.

URL : http://bibliotheque.bordeaux.fr/in/faces/details.xhtml?id=BordeauxPA_7431

transocéanique. Une fois le passage arrêté, l'enregistrement d'un certificat de catholicité à l'amirauté est l'étape suivante. En attendant d'être sous les voiles, les voyageurs peuvent également préparer le voyage en s'équipant ou en s'approvisionnant, un poids de bagages ayant certainement été défini lors de la négociation du passage. À bord du bâtiment du roi, le Saintongeais Pierre Gaspary, charpentier engagé par le roi à l'arsenal de Rochefort, pouvait embarquer « jusqu'à la concurrence d'un demi-tonneau »¹⁷⁴ d'effets personnels et d'outillage. Pierre Poirier quant à lui pouvait embarquer « ses effets à son usage particulier »¹⁷⁵ sans que son contrat d'engagement ne précise une limite. Pour qui ne peut établir le contact ou négocier son passage reste l'aventureuse voie du passage clandestin. Le fait est rare mais existe : Paul Maranda, 19 ans, d'Angoulême, fait ainsi partie des 6 passagers clandestins à bord du navire de la Compagnie des Indes l'*Auguste* destiné pour les Mascareignes expédié le 13 mars 1755. Le rôle d'équipage l'indique « trouvé caché à bord ». Il a été débarqué à l'Île de France en août¹⁷⁶.

Le port atlantique est un territoire de l'attente¹⁷⁷, notion de la géographie. L'attente est un état de la mobilité¹⁷⁸ et constitue une notion prisme intégrant des dimensions psychiques, physiologiques, sociales, juridiques et sensibles¹⁷⁹ du déplacement permettant d'envisager le sujet passager au-delà d'une simple trajectoire spatiale, linéaire, ponctuée d'étape. L'approche par l'attente ajoute à l'approche métrique du déplacement l'épaisseur de ce qui entoure le déplacement. Cette notion est d'autant plus pertinente pour un arrière-pays qui médiate sa projection vers l'outre-mer par des ports atlantiques à atteindre. Se projeter outre-mer induit un déplacement de la métropole vers la colonie où le port, par sa position d'interface, immobilise le voyageur préparant son embarquement. Cette immobilité du voyageur dans l'espace portuaire s'étend entre l'arrivée par la route ou le fleuve et le départ sous les voiles au long-cours. Il est synonyme d'une découverte ou d'une pratique de l'urbanité portuaire, de la réalisation des formalités auprès des institutions juridiques (étude notariale) ou maritime (amirauté, bureau des Classes), d'interactions ou non avec la population gyrovague du port. Ce moment portuaire dans la projection outre-mer est également celui d'une imperceptible réflexion individuelle intérieure sur l'ailleurs à atteindre : l'expérience du long cours, les craintes de la navigation maritime¹⁸⁰, la place à bord avec les membres d'équipage ou les autres passagers, l'image de la

¹⁷⁴ ANOM, COL E199, Personnel colonial ancien, Pierre Gaspary, 1770.

¹⁷⁵ ANOM, COL E 337BIS, Personnel colonial ancien, Pierre Poirier, 1765.

¹⁷⁶ SHDL, 2P 38-II.6, Compagnie des Indes, Rôles d'équipage, L'*Auguste*, 1755-1756, n°372.

¹⁷⁷ VIDAL Laurent, MUSSET Alain, *Les territoires de l'attente. Migrations et mobilités dans les Amériques (XIX^e-XXI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2015.

¹⁷⁸ *Ibid.*, p. 19.

¹⁷⁹ *Ibid.*, p. 10.

¹⁸⁰ HAUDRÈRE Philippe, « Heurs et malheurs des voyages maritimes sur la route des Indes orientales au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 121, 3, 2014, p. 165-175.

destination à atteindre, ces éléments sont des variables inconnues. Le territoire de l'attente portuaire contribue alors à définir un horizon d'attente en situation coloniale. Qu'entendre par là ? La notion d'horizon d'attente est une notion de philosophie qui interroge les facettes de l'individu et son rapport au temps¹⁸¹, notamment la protention, c'est-à-dire, dans le cadre d'une projection de l'individu fondée sur l'héritage passé (la rétention) et le vécu présent (l'attention), le temps du désir et de la question qui l'oriente vers le futur. Dans le cas d'un passager embarquant pour une colonie d'outre-mer depuis l'arrière-pays pour la première fois, l'horizon d'attente en situation coloniale pourrait se définir comme l'ensemble des représentations de l'ailleurs lointain à atteindre, constitué avant le départ par le voyageur à partir d'une part d'un faisceau de médias extérieurs à l'individu en interactions avec lui, et d'autre part par les événements affectant sa biographie, la production de représentations individuelles et la définition d'objectifs, d'espoirs, anticipée à l'expérience effective du territoire ultra-marin qui confronte l'horizon d'attente lié au temps de la projection du voyageur aux contours de sa perception. Henri Bernardin de Saint-Pierre a bien résumé cet horizon d'attente lorsqu'il décrit le contraste d'ambiance lors de son passage de Paris à Lorient, où plane dans l'air du port l'« l'idée des Indes ». Chaque voyageur se préparant à passer sous les voiles se construit son idée de l'outre-mer.

3. Quand le départ est impossible, la procuration : la connexion juridique comme autre expérience de l'outre-mer

L'étude des procurations notariales pour les îles de l'Amérique présente un triple intérêt pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Tout d'abord, il met en évidence une autre forme de connexion avec les outre-mers antillais : les formalités juridiques lient des habitants de l'arrière-pays avec les outre-mers sans qu'ils en fassent l'expérience géographique. De plus, la procuration permet de lire des liens familiaux ou des réseaux sollicités par les familles dans la perspective de leurs intérêts aux colonies. Enfin, la procuration révèle des cellules familiales liées aux Amériques et permet finalement d'agrandir le champ de l'étendue sociale par laquelle les sociétés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sont imprégnées par l'horizon ultra-marin. Souvent, l'historiographie aborde la procuration sous l'angle de l'absence : la délégation d'un pouvoir de gestion des biens et des affaires par celui qui s'apprête à s'absenter est l'angle

¹⁸¹ PICARD Yvonne, « Le temps chez Husserl et chez Heidegger », *Philosophie*, 100, 2009, 1, p. 7-39 ; DASTUR Françoise, « Phénoménologie de la surprise : horizon, projection et événement », *Alter. Revue de Phénoménologie*, 24, 2016, p. 31-46.

d'approche privilégié, notamment dans le cadre de l'étude des sociétés littorales ou coloniales pour envisager la place de la femme face à l'absence en mer de son époux¹⁸². De telles procurations en faveur des épouses sont rédigées chez les officiers demeurant dans l'arrière-pays. Le 25 avril 1788, Joseph Couturier, comte de Fournouves, capitaine des vaisseaux du roi, brigadier des armées navales, demeurant à Angoulême, constitue son épouse, Marie-Jeanne Gayot de Montalembert, comme procureure pour « pendant son absence régir, gouverner et administrer tant les affaires particulières du dit seigneur constituant que celles qui pourraient être personnelles »¹⁸³. Il prend en effet le commandement des 6 frégates de la division de l'Inde à Brest sur la *Nymphe*. Son absence dure trois ans jusqu'à son retour à Lorient en 1791¹⁸⁴. Ce type d'actes de procuration est cependant plus courant dans le secteur fluvio-maritime, notamment en aval de Saintes. En 1791, Pierre Vincent, capitaine de navire marchand de Saint-Savinien fait de son épouse Suzanne Audère sa procureure le temps de son absence¹⁸⁵. Elles concernent aussi des seigneurs planteurs propriétaires d'habitations aux Antilles. En avril 1757, habitant de l'île de la Grenade sur le point d'y retourner, Alexandre Cazeau, sieur de Roumillac, confie à François Benoist des Essards la gestion de ses affaires en son absence¹⁸⁶.

Documents nomades¹⁸⁷ accompagnant son porteur, les procurations établies dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour les Îles de l'Amérique sont transatlantiques. Elles constituent des passeports fondant la légitimité du procureur la portant à réaliser des formalités au nom du procurateur. Entre 1756 et 1792, les notaires cognaçais établissent 93 procurations pour les îles de l'Amérique contre 11 écrites par leurs confrères jarnacais. À Angoulême, le nombre de procurations établies pour les outre-mers est plus restreint : 3 entre 1756 et 1762, 3 entre 1776 et 1782, 4 entre 1786 et 1792. La constitution tardive de ce corpus de procurations dans la recherche réduit le développement sur ces procurations à une déclinaison des motifs les justifiant. Ces procurations peuvent être classées en 4 groupes. Les premières, les plus courantes, sont associées à la recherche et la liquidation d'une succession. Le procurateur la sollicitant demande au procureur qu'il prenne connaissance de l'étendue de la succession et

¹⁸² BUTI Gilbert, « Gérer l'absence par procurations. La femme et la mer en Provence au XVIII^e siècle », dans CHARPENTIER Emmanuelle, HRODĚJ Philippe (dir.), *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, PUR, p. 45-56 ; GRENIER Benoît, FERLAND Catherine, « " Quelque longue que soit l'absence !" : procurations et pouvoir féminin à Québec au XVIII^e siècle, *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, 37, 2013, p. 297-225.

¹⁸³ ADC, 2E 6467, Notariat, Etude Lescallier, Angoulême, Procuration, Couturier à Gayot de Montalembert, 25 avril 1788.

¹⁸⁴ AN, Marine, C7 77, dossier 16, pièce 21, État des services du citoyen Couturier de Fournouë dans la Marine de France, s.d., XVIII^e siècle.

¹⁸⁵ ADCM, 3E 82/82, Notariat, Etude Boffinet, Saint-Savinien, Procuration, Vincent à Audère, 18 septembre 1791.

¹⁸⁶ ADC, 2E 266, Notariat, Etude Caillaud, Angoulême, Procuration, Cazeau de Roumillac à Benoist des Essards, 15 avril 1757.

¹⁸⁷ Voir chapitre 1, III, 2.

gère sa liquidation, c'est-à-dire le plus souvent la vente des biens et des produits coloniaux par le canal portuaire et l'envoi du produit des ventes en métropole. En 1759, Nicolas Rousset, fils d'un employé du bureau des Aides, du faubourg l'Houmeau d'Angoulême, a appris le décès de son frère, passé en Martinique 18 ans auparavant. L'année suivante, il établit son second frère, Louis-Nicolas, pilote sur les vaisseaux du roi, procureur pour le représenter à Saint-Pierre de la Martinique afin de « se mettre en possession des biens, effets, meubles et immeubles » et « régir les habitations s'il y en a »¹⁸⁸. En 1764, Pierre Gautier, marchand cognaçais, et son épouse, nomment le négociant Desbordes, de la Grande Plaine du Cul de Sac de Saint-Domingue, procureur pour retrouver le testament de Charles Garnier, trépassé à Léogane comme commis du fermier des boucheries¹⁸⁹ en août 1755 après un séjour de deux jours à l'hôpital¹⁹⁰. En 1778, le confiseur Antoine Gérard Dousselin apprend la mort du négociant René Chevalier à Saint-Domingue. Étant le seul habile à lui succéder, il établit une procuration pour connaître l'état de la succession¹⁹¹. En 1780, Marie Brillet, veuve d'un boulanger mort à Saint-Marc, île de Saint-Domingue, donne procuration pour rechercher la succession et exige du procureur qu'il réalise la vente des biens meubles et immeubles et « net produit après toutes dépenses payées en faire l'envoi à la constituante soit en café, indigo, sucre ou autre marchandise à l'adresse d'un négociant de Bordeaux et en donner avis »¹⁹². En juin 1784, Pierre Ambroise Robin, procureur au siège royal de la ville de Cognac, accompagné de son épouse, Marie Marguerite Charrier, dûment autorisée, habitants la paroisse Saint-Léger, ancienne rue dite des Trois Marchands, constituent pour leur procureur général et spécial Jacques Charrier, marchand droguiste de la ville de Saintes, pour « rechercher la succession de sieur François Charrier, frère de l'épouse et beau-frère du constituant »¹⁹³. François Charrier, natif de Saintes, est en effet décédé sur l'habitation du sieur Maugé, aux Verrettes, île et côte de Saint-Domingue, dans la région de Saint-Marc, le 30 août 1776, comme en atteste le registre « paroissial » domingois¹⁹⁴. Baptisé à Saint-Palais de Saintes le 20 mars 1750, il était alors âgé d'environ 26 ans. Fils de Pierre Charrier, praticien, et de Jeanne Forestier, il s'était embarqué à La Rochelle sur le navire *La Reine Esther* pour Saint-Domingue en 1773. Le rôle d'armement du navire commandé par Elie

¹⁸⁸ ADC, 2E 271, Notariat, Etude Caillaud, Angoulême, Procuration, Rousset à Rousset, 8 avril 1760.

¹⁸⁹ ADC, 2E 20 409, Notariat, Etude Chauvin, Cognac, Procuration, Gautier à Desbordes, 12 mars 1764.

¹⁹⁰ ANOM, Hôpital de Léogane, billet de sépulture de Charles Garnier, 24 août 1755. URL : [http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=SAINT-DOMINGUE&commune=LEOGANE%20\(HOPITAL\)&annee=1755](http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/caomec2/osd.php?territoire=SAINT-DOMINGUE&commune=LEOGANE%20(HOPITAL)&annee=1755)

¹⁹¹ ADC, 2E 6443, Notariat, Etude Lescallier, Angoulême, Procuration, Dousselin à [en blanc], 20 novembre 1788.

¹⁹² ADC, 2E 14 418, Notariat, Etude Lanchère, Cognac, Brillet à [en blanc], 14 juillet 1780.

¹⁹³ ADC, 2E 14267, Notariat, Etude Imbaud, Cognac, Procuration, Robin à Charrier, 19 mai 1787.

¹⁹⁴ ANOM, 1DPPC 2535, BMS Les Verrettes, Décès de François Charrier, 30 août 1776, f°371-v

Chevroux renseignait sa profession : marchand ; et indiquait que ses parents n'étaient plus¹⁹⁵. Le contenu de la procuration de 1784 rappelle que deux procurations avaient été établies en 1777 et 1778 en faveur des sieurs Viaud et Allaire avec le même objectif : rechercher l'étendue de la succession Charrier. Par celle de 1784, Ambroise Robin révoque les procureurs et nomme son beau-frère, Jacques. Hélas, aucune trace de Jacques n'est perceptible dans les départements bordelais, rochelais, nantais dès 1784.

Le second groupe concerne la gestion des habitations. Les cas rencontrés consistent le plus souvent à assurer l'administration de la plantation et la reddition régulière de compte. Dans le cas où un procureur n'est pas satisfait de son économiste ou de son gérant, il peut par procuration ordonner son remplacement. En 1788, Marie-Joseph Caraduc, veuve Josias, de retour de Saint-Domingue avec ses enfants mineurs, établit pour procureur l'avocat en Parlement François Pierre Gautier pour « gérer et administrer tous les biens meubles et immeubles ainsi que ceux appartenant à ses enfants mineurs situés tant en France qu'aux îles et côtes de Saint-Domingue »¹⁹⁶. L'année suivante, le procureur donne procuration au négociant des Gonaïves Thomas pour la régie de l'habitation en café qu'il possède en commun avec deux mineurs Josias. La procuration donne à Thomas la liberté de « placer et déplacer tout économiste, gérant et chirurgien », de « se charger des trois quarts des revenus » de l'habitation et d'envoyer le café produit et les autres denrées à l'adresse d'un négociant bordelais, Lorigne¹⁹⁷ (annexe 4C). En novembre 1792, Martin de Bourgon fait transmettre à Cayenne une procuration pour Louis Dailleboust Saint-Vilmé, habitant de cette colonie, afin qu'il s'engage dans l'expulsion de Louis Martin Bourgon, capitaine au 68^e régiment d'infanterie, de son habitation Bellevue à Saint-François de la Guadeloupe :

« au cas qu'il y soit encore établi, ce qu'il s'était ingéré de faire sur la dite habitation et de l'administrer sans aucun droit, ni pouvoir, ni qualité [...] ; faire rendre compte au dit Louis-Martin Bourgon de tous les nègres, négresses, négresses ou négrellons, bestiaux de toutes espèces, denrées et de tout autre mobilier qui existait sur la dite habitation à l'instant que le dit Louis Martin Bourgon s'en est emparé et notamment du linge et de l'argenterie achetés depuis des fonds du citoyen constituant »¹⁹⁸.

¹⁹⁵ SHDR, 6P6 5, Quartier de La Rochelle, Rôles d'équipage, n°30, La Reine Esther, 1776.

¹⁹⁶ ADC, 2E 10 922, Notariat, Etude Fournier, Cognac, Procuration, Caraduc à Gautier, 12 novembre 1788.

¹⁹⁷ ADC, 2E 10 923, Notariat, Etude Fournier, Cognac, Procuration, Gautier à Thomas, 14 octobre 1789, n°237.

¹⁹⁸ ADC, 2E 6476, Notariat, Etude Lescallier, Angoulême, Procuration, Bourgon à Dailleboust de Saint-Vilmé, 20 novembre 1792.

Certaines procurations, plus rares, sont relatives au mariage d'un fils. Elles peuvent l'autoriser par l'envoi d'un consentement parental par le procureur ou bien exiger que celui-ci n'ait pas lieu. En 1772, la veuve Marie Faure de la paroisse de Saint-Trojan dans le voisinage de Cognac, cherche un procureur pour « assister au contrat de mariage que se propose de contracter à l'isle de Saint-Domingue sieur Nicolas Verrier, son fils, donner son consentement à la célébration [...], consentir qu'il se constitue en dot les biens qui lui sont échus par le décès de [...] son père »¹⁹⁹. En octobre 1777, le procureur au siège présidial d'Angoumois Pierre Roche cherche un procureur pour le représenter devant le Comte d'Arboust et le président Le Peinier, intendant général des îles de Guadeloupe et dépendance pour s'opposer au mariage de son fils :

« ayant été instruit qu'au mépris de la loi et du respect filial Jean Roche de Préfontaine, fils du dit sieur constituant habitant actuellement la paroisse du Vieux Fort dépendant de l'Isle Marie Galante, âgé de 28 ans quelques mois, se proposait contre le gré et les défenses expresses que le dit sieur constituant lui a faite par ses lettres missives et fait faire par le sieur Estienne Roche, premier arpenteur breveté du roi pour les dîtes îles, son neveu habitant de la dîte île Marie Galante de contracter mariage avec la nommée Resnier Rozault, veuve d'Olivier Rozon, d'une famille abjecte et d'une couleur différentes, comme une telle alliance déshonorerait. »²⁰⁰

Enfin, les procurations sont également un outil pour se faire représenter et obtenir le paiement de créances. Le marchand sellier d'Angoulême, Jean Dumergue, établit le 11 mai 1776 une procuration en blanc pour retirer des mains du sieur Rabouin Descombes du Moulet à Basse-Terre « toutes les sommes qu'il peut devoir au constituant pour raison de marchandises qu'il a vendues ou peut encore avoir en nature »²⁰¹. Deux ans plus tard, le marchand réitère sa procuration, en vain. En février 1784, les religieuses bénédictines de Cognac donnent procuration au bourgeois Pierre Saulnier, « sur le point de partir de cette province pour se rendre en l'isle de Saint-Domingue » pour recouvrir une somme de 800 livres « pour restant de la nourriture, aliments et logements données [...] aux demoiselles Roy »²⁰² auprès des héritiers et représentant de leur mère, épouse en secondes noces du sieur de Chaix, paroisse de Chérac, dans le voisinage de Cognac. Les filles Roy avaient été placées pensionnaires chez les bénédictines. La famille étant passée à Saint-Domingue, les religieuses

¹⁹⁹ ADC, 2 E 20 418, Notariat, Etude Chauvin, Cognac, Procuration, Faure à [en blanc], 27 mars 1772.

²⁰⁰ ADC, 2E 6676, Notariat, Etude Sicard, Angoulême, Procuration, Roche à [en blanc], 9 octobre 1777.

²⁰¹ ADC, 2E 6675, Notariat, Etude Sicard, Angoulême, Procuration, Dumergue à [en blanc], 11 mai 1776.

²⁰² ADC, 2 E 14 437, Notariat, Etude Noël, Cognac, Procuration, Bénédictines à Saulnier, 12 janvier 1784.

mobilisent les acteurs du négoce cognaçais pour percevoir leur dû. La même année, Marguerite Lamarque, marchande de draps, cherche un procureur obtenir de Pierre Saulnier Dupradiat le compte des marchandises qui lui ont été remises pour être vendues à l'Amérique. Une facture du 13 janvier 1784 liste les produits remis, notamment des indiennes (sur bazin, violette, à quadrille, à mouche ou rayée) pour 1321 livres²⁰³. Elle est déposée comme preuve de la délivrance des marchandises en l'étude du notaire, afin de s'assurer de justifier la nécessité de justifier la demande des fonds, précaution qu'elle prend « craignant que le naufrage ou quelque autre accident pourrait en causer la perte »²⁰⁴.

Les procurations transatlantiques établies en Angoumois enrichissent la compréhension de la connexion aux outre-mer antillais en décrivant une épaisseur relationnelle que ne livrent pas des sources portuaires formalitaires. Elles montrent l'importance de la place du monde des marchands et négociants, habitués à la relation avec les outre-mer, et leur influence au sein de la société urbaine. Au-delà de leurs activités commerciales, la défense des intérêts des particuliers participent d'une intermédiation qui en font à la fois des agents de confiance et d'espoirs. Par ailleurs, en déclinant des structures familiales et des mondes professionnels connectés aux outre-mer, les procurations rendent possible, moyennant un approfondissement, une étude des réseaux et mettent au jour l'ampleur du fait colonial au sein d'une cellule familiale. D'une certaine manière, les familles de procureurs vivent l'outre-mer différemment : cet espace si distant les concernent parce qu'il est celui d'une structure familiale éclatée qui interroge l'entretien des liens familiaux entre les deux rives ou le déracinement mais également parce qu'il est le vecteur d'une pensée de l'attente. Leur expérience de l'outre-mer est différée parce qu'elle est vécue depuis la métropole, qui plus est dans un arrière-pays, avec toutes les discordances de temporalités que suppose l'effectivité du lien entre l'arrière-pays et les outre-mer. Le procureur d'arrière-pays est dans une situation plurielle de dépendance parce qu'il n'expérimente pas la réalité de l'outre-mer et s'en trouve informé par des tiers en qui il place sa confiance : il dépend du temps de l'activité de son procureur, de la circulation de l'information entre le port et l'arrière-pays et des circulations des flottes de navires marchands entre les Antilles et les ports atlantiques, enfin du temps mis à réaliser les démarches qui lui ont été confiés par procuration dans la colonie en plus de ses missions premières. Cette esquisse des procurations transatlantiques est nécessairement incomplète et appelle une approche plus approfondie qui dénouerait des interrogations sur le rôle des Antilles dans la construction de la relation entre le procureur et le procurateur, les relations entre les négociants des ports fluviaux

²⁰³ ADC, 2 E 14 267, Notariat, Etude Imbaud, Cognac, Procuration, Lamarque à [en blanc], 9 septembre 1784.

²⁰⁴ *Ibidem*.

charentais et les familles en situation urbaine ou rurale et, par une confrontation avec sources notariales de Saint-Domingue, le succès ou non des démarches entreprises par les procureurs.

« Petits personnages assurément, ces émigrants sont de par leur nombre les acteurs essentiels de cette histoire coloniale. Leur destin particulier éclaire tout à la fois les pays qu'ils quittent et ceux qui les accueillent »²⁰⁵. Ces mots de Robert Mandrou dans un article sur la présence française outre-mer aux XVI^e et XVII^e siècles résonnent avec singularité pour l'historien qui essaie de mettre en évidence les contours des circulations vers les outre-mers d'habitants d'un voisinage océanique dont le lien avec la mer et les outre-mers a souvent été perçu uniquement par sa connexion fonctionnelle avec les ports atlantiques. Sous les voiles des navires de commerce ou des bâtiments du roi, de nombreux petits personnages de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sont passés sous les voiles pour expérimenter l'outre-mer, vers l'Amérique du Nord, les Antilles, les Îles Malouines, l'Île de France, l'Île Bourbon ou les comptoirs indiens. Entre 1646 et 1792, leurs embarquements suivent les rythmes des départs à l'échelle du Centre-Ouest, indexés sur l'état des relations géopolitiques et leurs impacts sur les océans et les outre-mers. Ces voyageurs d'arrière-pays s'insèrent dans les sociétés coloniales à l'ombre de ceux, plus représentés, des sociétés littorales de Saintonge maritime ou d'Aunis, de Normandie ou de Bretagne, parce que l'historiographie a mis en lumière la dimension fondatrice de leurs trajectoires dans l'entreprise coloniale. Par ailleurs, la rareté des sources enregistrant les départs du port de La Rochelle pour la première moitié du XVIII^e siècle réduit toute perspective d'analyse territoriale large, l'arrière-pays de recrutement des passagers transocéaniques du port demeurant quelque peu fantôme pour ce moment. On ne peut qu'estimer, par rapport à Nantes ou Bordeaux, le poids de son rôle dans la connexion ultramarine. Cependant, c'est en comparant les passages transocéaniques dont l'historien hérite par les listes de passagers et les rôles d'équipage conservés avec la documentation paroissiale domingoise et les procurations notariales établies dans l'arrière-pays qu'apparaît avec acuité une asymétrie entre passagers au départ des ports atlantique consignés dans les documents de formalités portuaires et population effective en situation coloniale. Apparaissent également des structurations réticulaires et des ampleurs familiales qu'un approfondissement rendrait plus lisible. Ces passagers transocéaniques résidant aux Antilles ou y circulant peuvent se nicher dans cet écart documentaire qui ne fait que mieux les mettre en évidence. Partir de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois vers les outre-mer devient après la guerre de Sept-Ans une

²⁰⁵ MANDROU Robert, « Les Français hors de France aux XVI^e et XVII^e siècles », *Annales ESC*, 4, 1959, p. 667.

réalité provinciale beaucoup plus dense, marque d'une véritable imprégnation du fait colonial ultra-marin par les sociétés d'arrière-pays, à partir des voies d'eau et des axes routiers vers les confins provinciaux. Combinés avec les cartes du recrutement des gens de mer, des soldats du corps royal de la Marine, des engagés, ces passages transocéaniques ajoutent à la perception d'une réalité plurielle de la connexion avec les ports, la mer et les outre-mers par la mobilité et attestent finalement de la diversité des opportunités saisies par les sociétés d'arrière-pays. Par ailleurs, ces passagers transocéaniques exploitent ou rencontrent une grande diversité de canaux et d'intermédiaires médiatisant leur projection²⁰⁶ : les agents de compagnie coloniale, des représentants d'habitants d'outre-mer, l'engagement auprès d'un capitaine, l'enrôlement auprès d'un recruteur, le passage aux frais du roi, la demande d'emploi ou du passage auprès de l'administration royale, la recommandation d'un capitaine de vaisseau, la correspondance négociante... Ces dynamiques migratoires et circulatoires manifestent l'extension dans les terres de la conversion au Ponant de la Saintonge et de l'Angoumois.

Le partir rencontre la diversité des conditions sociales et ne se conjugue pas de la même manière pour un engagé, un passager aux frais du roi ou un passager de gré à gré, dont le capital de mobilité, aussi bien financier que culturel ou social varie. Si la projection de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dessine les départs d'une ressource humaine coloniale à dominante artisanale, marchands, négociants, planteurs, nobles ou bourgeois, des terres intérieures de Saintonge et d'Angoumois nouent des liens que peuvent renseigner des voyages transocéaniques multiples ou une influence dans l'arrière-pays qu'indiquent les procurations établies pour la gestion d'affaires outre-mer. Dans le processus de projection entre l'arrière-pays et l'outre-mer, le port est l'espace de l'attente du voyage transocéanique, entre aisance du négociant ou du marchand habitué à sa fréquentation et angoisse du primo-voyageur transatlantique venu des terres intérieures : il participe par sa fonction d'étape, d'escale terrestre, à la construction d'un horizon d'attente en situation coloniale du passager sur le point d'embarquer. Le navire de commerce relie les deux rives de l'Atlantique et conduit les passagers transocéaniques de l'arrière-pays vers les outre-mer caraïbes, espace du séjour ou de l'établissement en situation coloniale, autre étape de l'expérience ultra-marine. Ne disposant d'aucun écrit sur le départ d'un passager transocéanique de l'arrière-pays, les mots d'Henri Bernardin de Saint-Pierre faisant ses adieux du port de Lorient livre l'état d'esprit d'un voyageur :

²⁰⁶ BURKARDT Albrecht (dir.), *Médiateurs et instances de médiation dans l'histoire du voyage*, Limoges, PULIM, 2019.

« Je n'ai que le temps de vous faire mes adieux ; nous appareillons. [...] J'entends le bruit des sifflets, les hissements du cabestan et des matelots qui virent l'ancre... Voici le dernier coup de canon. Nous sommes sous voile ; je vois fuir le rivage, les remparts et les toits du Port-Louis. Adieu, mes amis plus chers que les trésors de l'Inde ! »²⁰⁷

²⁰⁷ BERNARDIN DE SAINT-PIERRE Henri, *op. cit.*, p. 22.

Chapitre 9 : L'arrière-pays aux îles, les îles dans l'arrière-pays. L'expérience ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge- Angoumois aux Antilles (XVIII^e siècle).



Figure 101: Carte de la côte du Cap depuis la Petite Anse jusqu'et compris le port français levé par le Sr. Rabié, inspecteur des travaux du roi, 1746 (extrait)¹.

Un cartouche de la carte de la côte du Cap levée par l'inspecteur des travaux du roi Rabié à la fin de la guerre de Succession d'Autriche donne une image du paysage de la côte Nord de Saint-Domingue tel qu'il a pu se révéler aux yeux des passagers du navire marchand le *Daubenton*, expédié de La Rochelle fin janvier 1773, après un voyage d'une quarantaine de jours. Une île au loin, l'omniprésence de la mer, la petitesse de la terre, une succession de anses, une rade, un port, une ville nouvelle, des batteries, des lignes d'entrepôts et de magasins, des plantations environnantes, des mornes... et un autre climat. Parmi les 5 passagers du Centre-Ouest atlantique inscrits sur le rôle d'équipage, le fils d'un bourgeois de Saint-Cybardeaux en Angoumois, Jean Joachim Bellisle, passager de gré à gré, et un menuisier des derniers temps de l'engagement², Jean Gaudin de Saintes. Les deux voyageurs s'apprentent donc à débarquer en « situation coloniale » sur une terre inédite pour eux. Débute alors leur « découverte » des Amériques, 281 ans après Colomb. Qu'entendre succinctement par situation coloniale ? Évoluant dans ses contours entre 1951 et 1963 comme le rappelle Isabelle Merle³, l'expression insiste sur les contacts et les rapports fabriqués, produits ou construits par le fait d'être dans une colonie et tire son origine des travaux sur les minorités aux États-Unis menés par Louis Wirth et sur la psychologie de la colonisation d'Octave Mannoni interrogeant les rapports entre

¹ ANOM, 15 DF C0348A [en ligne], Carte de la côte du Cap depuis la Petite Anse jusqu'et compris le port français levé par le Sr. Rabié, inspecteur des travaux du roi, 1746.

² Les derniers engagements sont contractualisés en 1774.

³ MERLE Isabelle, « "La situation coloniale" chez Georges Balandier. Relecture historique », *Monde(s)*, 4, 2013, 2, p. 211-232.

colonisés et colonisateurs. Georges Balandier définit la situation coloniale de manière manichéenne comme une relation de domination construite entre deux sociétés hétérogènes induisant une instrumentation pour maintenir ce rapport de domination. Cette relation est fondée d'après Balandier sur une différence culturelle et technique justifiant l'exploitation d'une part, et sur la recherche du maintien de la domination par le recours au racisme, à la force et à « un système de pseudo-justifications et de comportements stéréotypés »⁴. Vincent Gourdon et François-Joseph Ruggiu soulignent dans le cadre de l'analyse de l'éclatement des familles de part et d'autre de l'Atlantique combien la situation coloniale « crée une relation organique dans laquelle sont pris tous les individus qui interagissent dans un espace donné et qui concerne tous les domaines dans lesquels ils interagissent »⁵. Elle est donc à la fois un schème et une réalité pratique qui se « concrétise [...] à tous les niveaux de l'expérience humaine ». En insistant sur le fait que la situation coloniale est productrice d'un décentrement fort pour le passager transocéanique, comment l'entendre pour les Antilles françaises au XVIII^e siècle ? Après le temps de la formation du projet ultra-marin dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, le voyage vers le port, la préparation de l'embarquement, le voyage sous les voiles, la présence dans la colonie marque l'étape suivante de l'expérience ultra-marine. Elle est synonyme d'un séjour avant le retour ou l'enracinement. La situation coloniale antillaise a ses caractéristiques propres. Les colonies sont administrées directement par la Couronne depuis 1674. Elles sont aménagées progressivement selon un triple objectif. Tout d'abord, le développement sur le littoral et dans l'arrière-pays, progressivement plus lointain et plus en altitude au fil du XVIII^e siècle avec l'arrivée des colons et l'essor de nouveaux cycles de production comme le café, de la plantation. L'économie de plantation est une structure forte de la situation coloniale avec son corollaire : la forte densité de la population servile exploitée par les maîtres et les contremaîtres sur les plantations. L'exportation des productions supposant le développement des ports, il est associé à la structuration, la hiérarchisation de centres de pouvoirs et d'affaires littoraux qui deviennent des points d'ancrage polyfonctionnels liant dans les deux sens (métropole-colonie, colonie-métropole) arrière-pays, ports et avant-pays, en interactions constantes⁶. Ces pôles de pouvoir urbain côtier sont les portes de l'ancrage dans la colonie : point d'arrivée des primo-voyageurs recherchant une voie d'établissement par le

⁴ BALANDIER Georges, « La situation coloniale, approche théorique », *Cahiers internationaux de sociologie*, 110, 2001, 1, p. 9-29.

⁵ GOURDON Vincent, RUGGIU François-Joseph, « Familles en situation coloniale », *Annales de démographie historique*, 2011, 2, p. 6.

⁶ Chapitre 6, « La Ville antillaise », BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Perrin, 2007 (2002), p. 230-264.

mariage ou le travail⁷ ; étape des planteurs, des négociants et des marchands retrouvant des propriétés dans l'arrière-pays ; porte d'entrée des esclaves déportés massivement d'Afrique et place de leur traite avant qu'ils ne soient affectés au travail forcé sur les plantations. Mobilité et cosmopolitisme vont de pair dans ces espaces urbains où se côtoient des populations aux statuts et aux origines géographiques du royaume de France, d'Europe et d'Afrique diversifiées. Si la vocation du port est d'assurer une fonction d'interface entre les terres mises en culture et l'avant-pays métropolitain de destination et de commercialisation des produits ultra-marins, s'ajoute progressivement au fil du siècle à cette dimension fonctionnelle la recherche d'aménités diverses pour rendre plus agréable la vie dans les villes coloniales, « centre outre-mer de la civilisation occidentale »⁸. Pensées pour leur fonctionnalité, les bourgs portuaires du temps des pionniers, des compagnies ou des seigneurs-propriétaires sont progressivement remplacés par des villes orthonormées aux plans en damiers, signe d'une captation et appropriation de l'espace littoral par la Couronne. Ces villes répondent aussi à un impératif humain : concilier le peuplement avec les équipements, surtout après le traité de Paris de 1763 qui stimule un mouvement de migrations vers les îles. Comme les ports métropolitains, les ports coloniaux sont des espaces de transit et de l'attente. Entourées par la mer des Antilles, les colonies de la Couronne de France sont également des espaces stratégiques. Une autre caractéristique de la situation coloniale réside dans une fortification du littoral qui gagne en importance au fil du siècle pour deux raisons : maîtriser l'espace et les confins insulaires ou frontaliers méconnus, se protéger des invasions étrangères ou seconder un combat maritime en rade entre marines ou flottes de commerce ennemies, surveiller et réprimer les activités de contrebande. La fortification du littoral manifeste donc dans le paysage l'enjeu fort du *West Indies Interest* pour les métropoles européennes. La situation coloniale expose le passager transocéanique originaire de l'arrière-pays envisageant son avenir outre-mer à une perte de repère forte au XVIII^e siècle, *a fortiori* si celui-ci n'entretenait aucun lien par son activité professionnelle avec les ports ou la mer en métropole. Dans la continuité d'une historiographie qui analyse les modalités de la projection ultra-marine, l'étude de la place de l'insertion des sociétés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux Antilles repose de manière privilégiée dans ce chapitre sur l'exploitation des actes de mariage et des billets de sépultures de Saint-Domingue pour la période 1692-1792. Ainsi, c'est un regard global sur la projection ultra-marine de l'arrière-pays qui transparaît à partir du filtre événements paroissiaux. Outre le fait

⁷ PÉROTIN-DUMON Anne, « Commerce et travail dans les villes coloniales des Lumières : Basse-Terre et Pointe-à-Pître, Guadeloupe », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, 278, 1988, p. 31-78.

⁸ *Ibid.*, p. 32.

de s'inscrire dans le regain d'intérêt de l'historiographie pour les registres paroissiaux d'outre-mer pour comprendre les relations sociales et les stratégies familiales en situation coloniale, l'attention portée à un espace périphérique d'arrière-pays, qui complète des portraits d'émigration depuis les provinces littorales comme la Bretagne⁹, trouve dans les études récentes sur les maîtres pour qui la propriété d'esclaves est un marqueur économique et un signe de puissance »¹⁰, sur le concubinage et les naissances illégitimes¹¹ dans les colonies antillaises des éléments de compréhension de l'insertion dans les sociétés coloniales des natifs d'un arrière-pays où l'établissement outre-mer n'a pas toujours reposé sur la voie de l'habitation¹². L'objectif de ce chapitre est de décliner un autre aspect de l'extraversion océanique de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en identifiant des voies d'intégration en situation coloniale des populations d'un voisinage océanique dans la diversité de leurs conditions. La perception du vécu de l'outre-mer à partir du débarquement du navire ne peut se résumer uniquement à l'expérience de l'administrateur, de l'officier ou du soldat, du négociant ou du marchand ou du planteur ou de l'esclave. Interroger la diversité des expériences affine la perception de la population touchée par la mobilisation de l'empire colonial. L'analyse de l'évolution de la présence sur l'île de Saint-Domingue, de la structure de la population présente et des relations qu'elles lient, l'esquisse d'un investissement dans l'économie de plantation ou dans la gamme des métiers urbains ou autour de la plantation, assortis de la perception de contacts entretenus avec l'arrière-pays permettent d'apporter une contribution et un éclairage sur des espaces périphériques peu fréquentés par l'historiographie¹³ qui a pu privilégier l'étude des régions associées aux grandes figures de l'administration coloniale comme Bertrand d'Ogeron¹⁴. Quels enseignements apportent la lecture de l'évolution des expériences ultra-marines de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sur la capacité de projection des sociétés en situation de périphéries dans le royaume de France ?

⁹ BRISSEAU Solène, *Les Bretons de Saint-Domingue dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Bécherel, Les Perséides, 2012.

¹⁰ RÉGENT Frédéric, *Les Maîtres de la Guadeloupe. Propriétaires d'esclaves, 1635-1848*, Paris, Tallandier, 2019, p. 8.

¹¹ COUSSEAU Vincent, *Prendre nom aux Antilles. Individus et appartenances (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, CTHS, 2012.

¹² CAUNA Jacques, *L'Eldorado des Aquitains : Gascons, Basques et Béarnais aux Îles de l'Amérique (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Biarritz, Atlantica, 1998.

¹³ FROSTIN Charles, « Angevins de modeste condition établis à Saint-Domingue (Correspondance Labry, 1752-1778) », *Outre-Mers. Revue d'histoire*, 209, 1970, p. 447-468.

¹⁴ DUCOIN Jacques, *Bertrand d'Ogeron (1613-1676), fondateur de la colonie de Saint-Domingue et gouverneur des flibustiers*, Brest, Le Télégramme, 2013.

I. DU QUAI AUX MORNES DE SAINT-DOMINGUE : LES GENS DE L'ARRIÈRE-PAYS AUX ÎLES, APPROCHE DE LA PRÉSENCE EN SITUATION COLONIALE (FIN XVII^e SIÈCLE-FIN XVIII^e SIÈCLE).

À partir de l'exemple de Saint-Domingue, en exploitant de manière heuristique les registres paroissiaux insulaires, il est possible de lire l'évolution de la présence de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux Antilles. Comment évolue-t-elle entre le premier gouvernement établi en 1674 et l'insurrection des esclaves de l'île lors de l'été 1791 ?

1. Saint-Domingue, un horizon de projection ultra-marine peu intégré sous Louis XIV (1675-1715).

De 1674 à 1715, l'île de Saint-Domingue connaît une période de transition politique, territoriale, géopolitique et économique qui modifie sa configuration spatiale¹⁵ et interroge le peuplement de la colonie, entre expatriation contrainte ou volontaire. En 1674, la suppression de la Compagnie des Indes Occidentales place l'île de Saint-Domingue sous l'autorité de la Couronne, dans le contexte d'une normalisation institutionnelle qui touche l'ensemble des possessions françaises antillaises¹⁶ : un gouverneur, un intendant et un Conseil Souverain sont établis. Les guerres font des Antilles des territoires de concurrence entre Français, Hollandais et Anglais, conduisant à la fixation de la carte de la présence française aux Antilles¹⁷. Dans le contexte de la guerre de Hollande, 1674 marque le début d'une stratégie offensive de la flotte hollandaise contre les possessions françaises avec l'échec du débarquement des troupes de Ruyter, et la défaite de celles de Binckes au Petit-Goave à Saint-Domingue en 1676. Parallèlement, la Marine royale française tente de s'approprier Tobago. Durant la guerre de la Ligue, quoique performants sur mer, les Britanniques échouent dans leur stratégie de conquête des îles non sans causer d'importants dégâts dans les plantations martiniquaises et sur la côte domingoise, du Cap au Port-de-Paix, tandis que les flibustiers français parviennent à déstabiliser les possessions jamaïcaines par des raids et des pillages destructeurs. La recherche d'un affaiblissement de l'Espagne et d'une captation des richesses de son empire s'incarne dans le pillage de Carthagène mené par Pointis avec 650 flibustiers de Saint-Domingue. En 1697, le

¹⁵ GAINOT Bernard, *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon, 1630-1810*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 31.

¹⁶ BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Perrin, 2007 (2002), p. 71.

¹⁷ LÉO Élisabeth, « Géopolitique de la mer des Antilles de la fin du XVII^e siècle à la guerre d'Indépendance Américaine », *Dix-Huitième Siècle*, 33, 2001, p. 133-148.

traité de Ryswick fixe la limite entre la partie occidentale française de Saint-Domingue et la partie orientale espagnole. À la fin de la guerre de Succession d'Espagne, le domaine colonial défini en 1697 se maintient pour les Français à l'exception d'une restitution de Saint-Christophe par la France. Si la Couronne de France conserve son assise territoriale, elle ne domine pas la mer des Caraïbes, ayant perdu le monopole de l'*asiento*, passé à la Couronne britannique. La guerre maritime est donc au cœur de l'implantation ultra-marine entre 1674 et 1713 et les habitants des îles deviennent des habitants-soldats¹⁸, témoins, acteurs et victimes, acquérant une expérience de la mer par les conflits¹⁹, *a fortiori* si ceux-ci viennent d'un arrière-pays. La sécurité insulaire repose sous Ducasse sur un équilibre construit depuis un demi-siècle entre défense dynamique, assurée par les flibustiers et les forbans et défense statique, matérialisée par les fortifications et leurs batteries grâce à un effort financier et une mobilisation par les habitants de leurs esclaves pour les travaux de fortification comme la maison forte de Cussy dotée de 70 à 80 canons²⁰. Du point de vue de l'économie de plantation, Saint-Domingue connaît une transition qui peut s'apparenter à un rattrapage par rapport à la Martinique et la Guadeloupe, avec l'orientation vers deux cultures dominantes : le sucre et l'indigo, qui remplacent progressivement celle du tabac²¹. Une carte réalisée par Adrien Le Blanc représentant « Le Combat du Petit Gouäve » du 15 juillet 1676²² décrit la mise en valeur du littoral par les premières habitations, au-delà desquels un aplatissement de couleur vert manifeste l'espace non habité. Dans cette mutation, le gouverneur Jean-Baptiste Ducasse²³, propriétaire d'une habitation établie en indigo à Léogane, encourage les flibustiers à faire de même. Parallèlement, la compagnie de Saint-Domingue, fondée en 1698, contribue à stimuler l'arrivée de nouveaux habitants. À cette époque enfin, la consolidation de la présence insulaire s'accompagne de la délimitation des embryons de territoires habités en quartiers de milice et paroisses autour du Cap-Français, de Port-de-Paix, de Léogane et du Petit-Goave sous l'autorité du gouverneur Ducasse. Dans ce contexte de transition, quelles sont les contours de la présence du Centre-Ouest Atlantique et de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sur l'île ?

¹⁸ RIBEIRO Nicolas, *La place de la mer au sein de la société coloniale des Petites Antilles françaises entre 1650 et 1713*, Thèse de doctorat sous la direction de Martine Acerra, Université de Nantes, 2019, p. 97.

¹⁹ *Ibid.*, p. 89-94.

²⁰ HRODĚJ Philippe, « Défense statique et défense dynamique, le cas de Saint-Domingue, dans la seconde moitié du XVII^e siècle », PLOUVIEZ David (dir.), *Défense et colonies dans le monde atlantique, XV^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2014, p. 44-45.

²¹ RIBEIRO Nicolas, *op. cit.*, p. 106-108.

²² BNF, CP, CPL GE SH 18 PF 149 DIV 8 P 1 RES, « Le Combat du Petit Gouäve », par Le Blanc Adrien, 1677 [en ligne]. URL : <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb407817564>

²³ HRODĚJ Philippe, « L'amiral Du Casse, de la marchandise à la Toison d'Or », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 104, 1997, 4, p. 30-33.



Figure 102: les habitations du Petit-Goave dans les années 1670²⁴.

À partir de 377 actes, billets de sépulture et actes de mariages confondus, rédigés dans les registres domingois, apparaît clairement un gradient de la présence du Centre-Ouest Atlantique sur l'île de Saint-Domingue au profit de l'Aunis (40,05% des actes), devant le Poitou (25,99%) et la Saintonge (25,46%), l'Angoumois et le Limousin rassemblés (12,73%). La supériorité de l'effectif des épouses sur les époux natifs d'Aunis est une spécificité à interpréter comme un degré d'intégration plus approfondi dans la société coloniale. Avec plus d'une épouse pour un époux d'Aunis, le Poitou et la Saintonge comptent 1 épouse pour 4 époux.

1675-1715	Billets de sépulture d'un natif de...	Acte de mariage d'un époux natif de...	Acte de mariage d'une épouse native de...	Passages transocéaniques depuis...
Provinces				
Aunis	80	33	38	16
Poitou	48	41	9	33
Saintonge	48	39	9	23
Angoumois	12	15	0	7
Limousin	11	9	1	2
Total des actes 1675-1715	199	137	57	81
Total des mariages 1675-1715		178	178	
<i>dont mariage avec un(e) créol(e) des Caraïbes</i>		3	70	
<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'une autre province du royaume ou d'Europe</i>		175	108	
Source : Temdaoui J.-C., Base Mariages & Décès du Centre-Ouest-Atlantique à Saint-Domingue, 1675-1792, 2020. Extraction 1675-1715 (336 actes).				

Tableau 113: billets de sépulture et noces des natifs du Centre-Ouest à Saint-Domingue (1675-1715).

²⁴ BNF, CP, CPL GE SH 18 PF 149 DIV 8 P 1 RES, « Le Combat du Petit Gouïave », par Le Blanc Adrien, 1677.

La lecture géographique de la présence insulaire à partir des billets de sépulture décrit une présence aunisienne et saintongeaise plus étendue sur l'île. Sur les 80 billets de sépulture d'un natif d'Aunis passé à Saint-Domingue, 68 signalent un trépas dans l'Ouest à Léogane, Lester, la Croix des Bouquets et Petite Rivière. Dans quel environnement ont vécu ces Aunisiens, Saintongeais et Angoumoisins ? Petite-Rivière et Lester préexistaient à Léogane. Petite-Rivière est au début du XVIII^e siècle un bourg déclinant d'après Moreau de Saint-Méry : situé au bord de la mer et le long d'un ruisseau, à une demie-lieue d'un mauvais mouillage, une église couverte de paille, un cimetière non clôturé et plus qu'une dizaine de maisons en 1711, contre une trentaine en 1705 et soixantaine en 1702²⁵. Le petit bourg de Lester quant à lui a été la cible d'attaques anglaises par canonage et envois de brûlots en 1694 et 1702²⁶. Léogane est fondée en 1710 sur le site de deux habitations de Ducasse de Plassac : ville carrefour, ceinte, bastionnée, à la forme d'un octogone, elle accueille un Conseil Supérieur en 1713 et un marché en 1716. En 1721, elle compte 82 maisons²⁷. Sur les 48 billets signalant un Saintongeais, 41 sont rédigés dans ces 4 localités. Mais la présence aunisienne et saintongeaise s'observe plus ponctuellement dans le Sud aux Cayes et dans le Nord à Bayaha avec respectivement 5 et 7 billets. Bayaha dans la partie nord de Saint-Domingue est née d'un impératif stratégique de neutralisation de l'ennemi avant la fixation de la frontière avec la partie espagnole par le traité de Ryswick. Restituée par la Compagnie des Indes, Les Cayes ne forme pas encore un bourg structuré avant les années 1720²⁸ avec la construction d'une église ou l'implantation d'un état-major²⁹. Au séjour des flibustiers et de boucaniers succède l'établissement de soldats congédiés pour former un noyau de peuplement autour d'une vigie et d'un bourg appelé Bayaha. Entre 1698 et 1714, des sucreries, des indigoteries et des parcs à bétails appelés hattes se développent sous la forme de concessions³⁰. Avec 2 Poitevins et 7 Aunisiens, l'île de Sainte-Croix est aussi marquée par la présence du Centre-Ouest Atlantique. Colonie française entre 1651 et 1733, située entre l'île de Saint-Christophe et celle de Porto-Rico, au sud des Îles Vierges, première des îles du Pérou, Sainte-Croix est une étape à l'entrée des Antilles qui présente, au-delà de l'austérité de ses cayes, ses roches et ses bas-fonds côtiers ou de ses montagnes âpres et stériles, quelques atouts : l'ingénieur Blondel en 1667 perçoit de bons ancrages, des réserves de bois de mâture pour les moyens navires à protéger et des ports excellents où les navires peuvent

²⁵ MOREAU DE SAINT-MÉRY Louis-Élie, *Description topographique, physique, civile politique et historique de la partie française de Saint-Domingue [...]*, t. II, Philadelphie, 1798, p. 447.

²⁶ Ibid., p. 443 et 449.

²⁷ Ibid. p. 454-455.

²⁸ Ibid., p. 692-693.

²⁹ Ibid., p. 707.

³⁰ MOREAU DE SAINT-MÉRY Louis-Élie, op. cit., t. I, 1797, p. 114.

demeurer en toute sûreté, même par temps d'ouragan, comme le Bassin du Fort Saint-Jean sur la côte nord de l'île. Cependant, pour l'ingénieur, les habitations et le commerce manquent pour envisager de dépenser afin de fortifier le site. Il faut donc défricher les terrains fertiles des collines et des vallées arrosées³¹. Le mémoire de Blondel décrit un espace à mettre en culture, raison de la présence de colons du royaume de France. Parmi les mariages célébrés à Sainte-Croix, celui d'un couple de Saintais : Claude Cretté et Magdelaine Guillereau en 1677³², d'un Troyen, maître menuisier, Etienne Legros, avec une veuve de Saintes, Claudine Ledoux³³, ou encore les noces du soldat de compagnie franche Pierre Pont d'Angoulême avec une veuve d'un soldat de La Rochelle, Thérèse Leroy³⁴.

Pour la Saintonge, l'essentiel de la présence est liée à des passages transocéaniques depuis la Saintonge maritime ou estuarienne avec 30 billets sur 48. Les défunts natifs de Saintonge intérieure viennent par ailleurs d'un éventail restreint de localités, polarisé surtout par Saintes (10 billets), devant Saint-Jean-d'Angély (3), Saint-Savinien (2), Taillebourg, Barbezieux ou Pont-L'Abbé. Par contraste, les 12 billets de sépulture de natifs d'Angoumois sont rédigés dans des paroisses de la partie Ouest : l'Arcahaye, Croix des Bouquets, Lester et Petite-Rivière, et présentent une dispersion plus grande qu'en Saintonge intérieure avec 3 natifs de La Rochefoucauld, 2 natifs d'Angoulême, 2 de Cognac, 1 de Mazerolles et 1 de Villognon³⁵. Plus à l'Est, sur 11 billets de sépulture de natifs du Limousin, 7 sont originaires de Limoges. L'origine géographique des trépassés de Saintonge intérieure et du Limousin indiquent une projection ultra-marine sous Louis XIV plus polarisée qu'en Angoumois. Ces nouveaux habitants venus des arrière-pays de Saintonge-Angoumois arrivent dans une terre « neuve » et habitent dans des espaces coloniaux en pleine recomposition.

Quelles fonctions occupent les gens de l'arrière-pays installés à Saint-Domingue à cette époque ? En 1704, le dénommé « L'Angoumois » originaire de la province du même nom, succombe chez Monsieur Merges³⁶. Moreau de Saint-Méry l'indique propriétaire d'une habitation aux sources de la Petite-Rivière³⁷. Le défunt l'Angoumois y travaillait-il ? Sous quel statut ? En 1706, le billet de sépulture de Jean Chaulet, originaire d'Angoumois, mort d'un sommeil léthargique, précise qu'il est habitant de l'Artibonite, peut-être donc propriétaire d'une

³¹ « Mémoire sur l'île Sainte-Croix par Me. Blondel, 1667 », cité dans CARON Aimery, « Personnes et familles à Sainte-Croix au XVIIe siècle », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, 107-108, 1996, p. 2-6.

³² ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, Claude Cretté et Magdelaine Guillereau, 23 janvier 1677, f°9v.

³³ *Ibid.*, Etienne Legros et Claudine Ledoux, 28 mars 1677, f°10v.

³⁴ CARON Aimery, *art. cit.*, p. 37.

³⁵ 3 billets de sépulture sur 12 indiquent le diocèse d'Angoulême ou la province d'Angoumois uniquement.

³⁶ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Lester, L'Angoumois « nommé », 8 juillet 1704, f°94r.

³⁷ MOREAU DE SAINT-MÉRY Louis-Élie, *op. cit.*, p. 447.

habitation³⁸. Parmi les 5 professions d'Angoumoisins documentées dans les billets de sépulture, Simon Liverteau, 40 ans, est en 1714 un des seuls pouvant témoigner d'une projection volontaire vers Saint-Domingue car il est économe sur l'habitation du Corail aux Vazes de l'Arcahaye³⁹. En effet, les autres Angoumoisins succombant sur l'île ont été destinés à Saint-Domingue par le roi : François Lecoyeux de Cognac est lieutenant de compagnie franche en 1696⁴⁰, Pierre Birot de La Rochefoucauld est soldat la même année⁴¹, Jean-Marie Villevert est commissaire pour le roi en 1706⁴², tandis que Jean Fromentin est officier non marinier cuisinier à bord du navire le *Comte de Blenac* en 1714⁴³. Les gens de Saintonge intérieure ne sont qu'exclusivement travailleurs pour le roi : entre 1696 et 1714, 3 soldats, 1 maître-canonnier et 6 matelots. Il n'y a pas de différence avec les Saintongeais maritimes à l'exception d'un charpentier de Saint-Romain : 1 capitaine de navire de Meschers, 1 contremaître de Talmont, 1 maître et un matelot de La Tremblade, 1 matelot et un canonnier de l'Île d'Oléron. Deux matelots de Saint-Jean-d'Angély étaient de service à bord du même navire, le *Dauphin*⁴⁴, un de Saintes à bord du navire la *Reine des Anges*⁴⁵. Les deux soldats de Saintes étaient les doyens de ce groupe, âgés de 34 et 53 ans au moment de succomber à Lester. Les billets de sépulture livrent donc l'image d'une faible projection ultra-marine volontaire vers Saint-Domingue. À l'exception de Simon Liverteau, les Saintongeais et Angoumoisins d'arrière-pays ont été connectés à l'outre-mer d'origine surtout pour des raisons professionnelles, parce qu'ils étaient des marins du roi pouvant embarquer au commerce à La Rochelle s'ils n'étaient pas de la Classe de service, des agents de la monarchie affectés aux îles ou des soldats enrôlés pour le service de la défense des colonies. À l'opposé pour l'Aunis, aux côtés des 12 gens de mer, officiers de marine et soldats (38,71%) se trouvent parmi les 31 métiers renseignés 3 chirurgiens, 3 charpentiers et menuisiers, 2 tonneliers, 1 coutelier, 1 machoquet, 1 maître cuisinier, 2 marchands ou 1 procureur et 1 maître de danse. Le profil professionnel provincial établi à partir des billets de sépulture ne plaident que peu pour une projection ultra-marine volontaire vers Saint-Domingue entre 1675 et 1715.

³⁸ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Croix des Bouquets, Jean Chaulet, 25 juillet 1706, f°6v.

³⁹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, L'Arcahaye, Simon Liverteau, 11 juin 1714, f°34v.

⁴⁰ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Petite Rivière, François Lecoyeux, 27 septembre 1696, f°45v.

⁴¹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Petite Rivière, Pierre Birot, 30 septembre 1696, f°46r.

⁴² ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Lester, Jean-Marie Villevert, 26 décembre 1706, f°106v.

⁴³ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Lester, Jean Fromentin, 16 octobre 1714, f°136r.

⁴⁴ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Petite Rivière, François Pillot, 16 octobre 1696, f°47r ; *Ibid.*, Jean Dupuy, 31 octobre 1696, f° 48v.

⁴⁵ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Lester, Jean Guindon, 15 juillet 1702, f°86r.

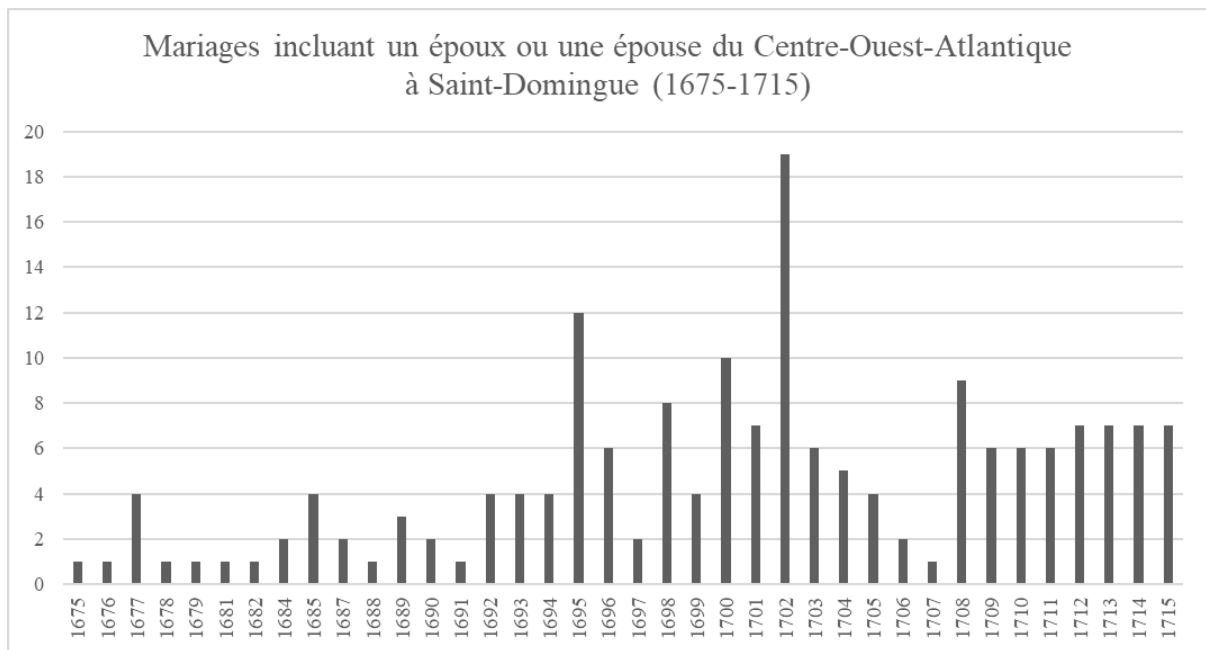


Figure 103: les mariages de natifs du Centre-Ouest à Saint-Domingue (1675-1715).

L'image du trépas donne un aperçu insuffisant, car figé et indexé sur une mortalité surreprésentant des professions particulièrement exposées (gens de mer et soldats). Recourir aux actes de mariages permet donc une approche dynamique de l'ancrage en situation coloniale. Cependant, les informations qualitatives autour des époux restent encore sommaires et se réduisent le plus souvent à la localité et la province d'origine. Quelques actes d'époux et épouses, certainement plus notables, livrent quelques informations supplémentaires. Parmi les 178 mariages célébrés entre 1675 et 1715 pour des natifs du Centre-Ouest Atlantique, la distribution provinciale classe l'Aunis, le Poitou, la Saintonge, l'Angoumois et le Limousin. Les pôles de la matrimonialité domingoise du Centre-Ouest atlantique sont Léogane, Croix des Bouquets à l'Ouest et Les Cayes au Sud avec respectivement 69, 40 et 35 noces célébrées sur 178 (80,90%) entre 1675 et 1715. À l'échelle du Centre-Ouest atlantique, le Poitou, l'Aunis et la Saintonge sont les principaux pourvoyeurs d'époux avec 41, 39 et 33 époux, devant l'Angoumois et le Limousin avec 15 et 9 époux. Du côté des épouses, 38 sont aunisiennes, 9 saintongeaises, 9 poitevines et 1 limousine, l'Angoumois n'étant pas représenté. La période de paix entre le traité de Ryswick et le début de la guerre de Succession d'Espagne est marquée par une croissance des noces de natifs du Centre-Ouest avec un pic à 19 mariages en 1702. Jusqu'en 1708, l'effectif des noces diminue avant de se stabiliser entre 1708 et 1715. Ces mariages manifestent la recherche d'un ancrage dans la colonie. Y voir les effets du recrutement de la Compagnie de Saint-Domingue à partir de 1698 peut être une hypothèse.

Pour l'arrière-pays d'Angoumois, 15 noces domingaises sont célébrées entre 1677 et 1713. Antoine Vildary, fils de Martial et de Jeanne Rivet, du bourg de « Chidroy » en Angoumois, est magasinier à la Petite Rivière. En 1693, il épouse Magdelaine Canadou, créole de la Petite-Rivière, fille de Jean⁴⁶. Parmi les époux nobles, messire Charles Guiol, sieur de La Mirande⁴⁷. Arrivé à Saint-Domingue en 1704, à Lester, il est signalé enseigne de vaisseau et occupe la fonction de lieutenant du Roi pour la partie Sud de Saint-Domingue. Il épouse en 1705, Agnès Lemaire, une créole de Lester, fille d'un conseiller du roi au Conseil Supérieur de Léogane. La famille de La Mirande est originaire du nord de l'Angoumois, de Chassiecq. Cadet de fratrie, l'aîné orienté dans la compagnie des Cadets de la citadelle de Cambrai, il passe à Saint-Domingue où il devient lieutenant du roi⁴⁸. En 1710, après un séjour en Angoumois, il repart à bord de la frégate la *Renommée* de La Rochelle⁴⁹. En 1713, il est promu chevalier de Saint-Louis. De son union sont issues deux filles, la première Marie Claire Françoise, épouse en 1732 le marquis de Vaudreuil, gouverneur du Cap-Français, et la seconde, Marie, un capitaine d'infanterie aux îles. Sur les 15 époux d'Angoumois, 3 sont qualifiés d'habitants : sur la côte de Léogane, en 1693, Isaac Delage, de La Rochefoucault⁵⁰ convole en noces avec une créole ; au Mirebalais, Pierre Nivart d'Asnières, en 1707⁵¹ avec une Francilienne et l'année suivante, aux Cayes, Abraham Boyer du faubourg Saint-Cybard d'Angoulême⁵². Nivart épouse une veuve venue de la paroisse Saint-André-des-Arts de Paris, tandis que Delage et Boyer épousent des créoles, Isaac Barbe Boisse de l'île de Saint-Christophe, et Abraham Catherine Boisjolly de Léogane. Deux caractéristiques de l'implantation dans la colonie caractérisent les noces des Angoumoisins entre 1675 et 1715 : 5 des 15 épouses sont veuves en premières noces. Outre le différentiel entre hommes et femmes caractéristiques des colonies d'outre-mer plaçant ces dernières dans une situation minoritaire, le « choix » matrimonial de la veuve facilite l'ancrage dans la colonie par l'option patrimoniale qu'apporte l'épouse. Les épouses des Angoumoisins à Saint-Domingue et 10 sur les 13 renseignant une origine géographique sont natives des Caraïbes et filles de métropolitains. Seules trois épouses viennent d'une autre

⁴⁶ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Croix des Bouquets, Antoine Vildary et Magdelaine Canadou, 11 août 1693, f°31v.

⁴⁷ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Lester, Charles Guiol de La Mirande et Agnès Lemaire, 12 janvier 1705, f°149r.

⁴⁸ « Guiot, alias Guyot », OUVREARD Jean-Marie, Armorial charentais [en ligne].

URL : <http://jm.ouvrard.pagesperso-orange.fr/armor/fami/g/guyot.htm> (consulté le 8 octobre 2020).

⁴⁹ ANOM, COL E251, Guiot de La Mirande Jean, major au Port-de-Paix, 1710-1713.

⁵⁰ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, Isaac Delage et Anne Pouloir, 25 août 1693, f°68v.

⁵¹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Croix des Bouquets, Pierre Nivart et Jeanne Archambault, 31 janvier 1707, f°8r.

⁵² ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Les Cayes, Abraham Boyer et Catherine Boisjolly, 30 mai 1708, f°36v.

province française : 2 d'Aunis et 1 de Paris. La plupart des épouses créoles sont domingaises, mais une épouse vient de Sainte-Croix, la femme de Simon Liverteaux, Jeanfrois Marie, et une autre du Mexique en Nouvelle-Espagne, Marie-Joseph Hague⁵³, indice de mobilités internes à la Caraïbe dont les raisons sont difficilement perceptibles. Cependant, difficile de préciser le statut des épouses créoles : nées dans la colonie, sont-elles filles de métropolitains ou d'esclaves Noirs africains ? En considérant le terme créole comme désignant aussi bien une personne d'ascendance européenne ou africaine et entendu que le processus de créolisation est « tout à la fois distance, volontaire ou forcée, par rapport à une identité originelle et distinction par rapport à d'autres groupes humains avec lesquels on coexiste »⁵⁴, la part des épouses créoles dans les mariages d'époux natifs de l'arrière-pays renseigne la recherche d'un enracinement dans la colonie.

La Saintonge est représentée par 39 noces domingaises entre 1677 et 1715 avec une répartition équivalente entre Saintonge maritime et estuarienne (19 noces) et Saintonge intérieure (20 noces). De Saintonge intérieure, 5 époux de Saintes, 2 de Saint-Jean-d'Angély et parmi les localités représentées par 1 époux : Jonzac, Matha, Pons, Saint-Germain de Lusignan, Taillebourg, Montboyer ou Saint-Martin de Coux. Sur 4 mentions d'habitants, 3 concernent des natifs de l'arrière-pays de Saintonge : en 1695, Jean Diel à Léogane et Jean Cholet à Croix des Bouquets ; en 1710, Jean Derosier en 1710 à Lester, établi depuis 10 ans. Les patronymes des époux dans les registres paroissiaux ne laissent pas transparaître la présence d'une noblesse. En 1702, Pierre Sureau épouse la Rochelaise Marie Raté, fille d'un sculpteur, aux Cayes. L'acte indique qu'il est le fils d'un marchand, seule mention professionnelle parmi les pères des époux saintongeais. Devenue veuve, Marie Raté convole en secondes noces avec François Février, d'Annepont, garçon charpentier en 1714. L'époux devait certainement être un engagé envisageant un enracinement par le mariage dans la colonie. Pour l'arrière-pays de Saintonge, la créolisation n'est pas aussi importante que pour l'Angoumois. Sept épouses sont créoles, natives de Saint-Domingue (4), de l'Île Sainte-Croix (2) ou de Veracruz (1). Les Saintongeais épousent 3 Saintongeaises, 2 Aunisiennes, 1 Dieppoise, 1 Parisienne, 1 Orléanaise, 1 Nantaise, 1 Bretonne et 1 Baroise.

Les arrière-pays de Saintonge-Angoumois présentent alors deux configurations : une projection plus diffuse de l'arrière-pays de Saintonge à Saint-Domingue qu'illustrent la variété

⁵³ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Croix des Bouquets, Pierre Barussio et Marie-Josèphe Hague, 20 février 1696, f° 32v.

⁵⁴ GAINOT Bernard, « Le monde créole blanc », dans NOTTER Annick, NOËL Erick (dir.), *Un Monde créole. Vivre aux Antilles au XVIII^e siècle*, La Crèche, La Geste, 2017, p. 52 et 54.

des localités d'origine représentées alors que l'Angoumois décrit une aire de projection plus contractée. À Saint-Domingue, la diffusion des natifs de Saintonge est plus forte que celle d'Angoumois, les premiers s'installant dans les points d'ancrage coloniaux du Nord, de l'Ouest et du Sud, les seconds privilégiant l'Ouest. Néanmoins, l'image de la créolisation est plus forte pour l'Angoumois que pour la Saintonge.

Les billets de sépulture et les actes de mariage, malgré l'inégale densité d'informations qualitatives sur les acteurs, esquissent une image plus complexe de la présence insulaire en situation coloniale des gens de l'arrière-pays : ils contribuent à comprendre les modalités de l'implantation à Saint-Domingue sous Louis XIV : apparaît ainsi clairement le rôle de la colonie dans l'extraversion des sociétés d'arrière-pays aux outre-mers et la construction des trajectoires par le jeu des alliances matrimoniales et des circulations professionnelles. Si les billets de sépulture insistent sur une population à la mobilité dirigée parce qu'ils sont des agents de la Marine, de l'administration ou de la sécurité de la Couronne envoyés aux îles, les actes de mariage étoffent des profils que ne renseignaient pas les sources du départ transocéanique. Il est cependant difficile de préciser la part de choix qui conduit à la projection ultra-marine. Philippe Hrodej rappelle dans la lignée de Gabriel Debien l'inégalité des représentations et l'asymétrie des perceptions de l'expérience domingoise comme facteurs producteurs des attaches métropolitaines avec l'espoir d'y revenir, surtout que la recherche d'une sédentarisation en situation coloniale dans les premiers temps du peuplement de Saint-Domingue a reposé sur l'expatriation d'une population diversifiée pour qui l'établissement est loin d'être un horizon passé l'expérience du séjour dans la colonie : des gens modestes composés d'engagés, des indésirables formés de « dégradés et déserteurs », des militaires regroupant des soldats complètement déracinés ne voulant pas faire souche⁵⁵. Par ailleurs, concernant le peuplement féminin, les femmes européennes à Saint-Domingue sont très minoritaires et ne représentent que 11% de la population de l'île au début des années 1680⁵⁶ et un tiers de la population dans une cité portuaire comme Léogane dans l'Ouest⁵⁷, Jacmel et Saint-Louis au sud. L'envoi de filles à marier en Martinique et à Saint-Domingue par des convois vers les Îles de l'Amérique constitue un canal du peuplement féminin jusqu'aux années 1680⁵⁸. Se lier par le mariage avec une épouse créole est un marqueur de l'ancrage des époux natifs de

⁵⁵ HRODEJ Philippe, « Les premiers colons de l'ancienne Haïti et leurs attaches en métropole à l'aube des premiers établissements (1650-1700) », *Les Cahiers de Framespa* [en ligne], 9, 2012.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ HAUDRÈRE Philippe, « Les premiers colons de Léogane, 1666-1735 », BUTEL Paul (dir.), *Commerce et Plantation dans la Caraïbe, XVIII^e-XIX^e siècles*, Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, p. 71-79.

⁵⁸ PETITJEAN-ROGET Jacques, « Les femmes de colons à la Martinique au XVI^e et XVII^e siècle », *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, 9, 1955, 2, p. 217-223.

l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois qui recherchent alors une implantation durable dès la royalisation de la colonie.

2. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au temps du « Roi sucre » : une projection dans l'économie de plantation ?

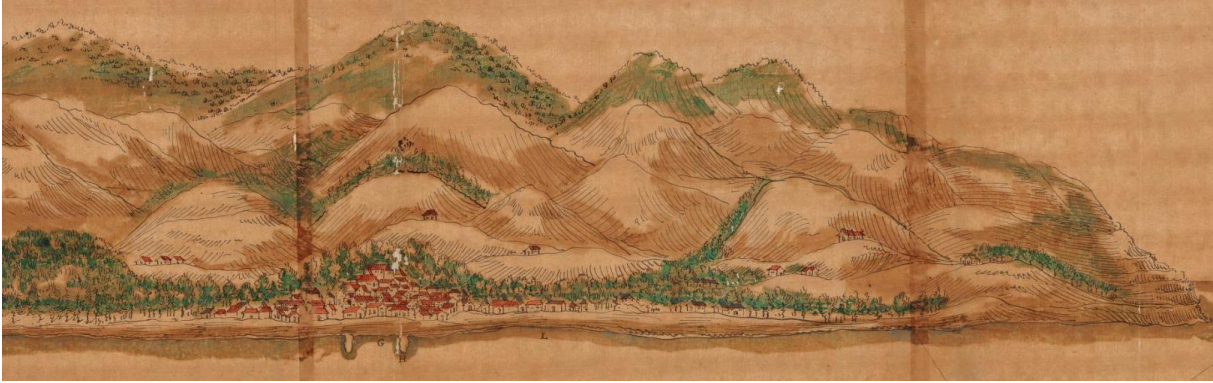


Figure 104: vue du Cap François faite et levée par le Chevalier Du Sault, lieutenant de vaisseau, en 1717 (extrait)⁵⁹.

La période s'étendant du début de la Régence au début de la Guerre de Sept Ans est perçue comme celle d'un apogée de l'économie de plantation, dont le développement est favorisé par un contexte de paix durable, la paix de Trente Ans. Les cessions de l'île de Saint-Christophe à l'Angleterre en 1713 et de l'île de Sainte-Croix en 1733 au Danemark contribuent à centrer l'attention sur Saint-Domingue, la Guadeloupe et la Martinique, qui accueillent des colons ou descendants de colons de ces deux ex-colonies. La dimension stratégique de Saint-Domingue s'incarne par exemple dans la densité des interactions la connectant avec l'arsenal de Rochefort avec 243 navires expédiés pour ravitailler l'île en armes, vivres, munitions⁶⁰, pour escorter et assurer la protection du commerce illustré par l'arrivée moyenne de 300 navires par an dans les ports domingois dans les années 1740. Le rétablissement de l'Exclusif colonial en 1717 et la redéfinition du régime fiscal privilégié (jusqu'en 1713) de Saint-Domingue dans les années 1720 renforcent cette perception. Désormais, les négociants doivent s'acquitter de droits de sorties sur les denrées coloniales expédiées et les habitants doivent payer la capitation. En août 1718 la capitation sur les esclaves est rétablie, les droits de sortie sur les sucres sont augmentés tandis qu'est supprimée la taxe à l'entrée des ports sur le tonnage des navires.

⁵⁹ BNF, CP, GE C-9248, « Veüe et perspective du Cap François faite et levée par le Chevalier du Sault, lieutenant de vaisseau du roi en 1717 [...] », s.n., s.n., 1717 [en ligne].

URL : <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406032970>

⁶⁰ MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies*, Rennes, PUR, p. 71.



Figure 105: terres habitables et non encore concédées à Bayaha, au Nord de Saint-Domingue⁶¹.

Le temps du « décollage »⁶² colonial ou le règne du « roi sucre »⁶³ selon le mot de Paul Butel étend donc vastement à Saint-Domingue le paysage productif de l’habitation sucrière. Corollaire de cet essor, la forte croissance de la population servile sur l’île avec 148 530 esclaves et 13 741 Blancs, soit respectivement 90% et 8% de la population, les Libres de couleur formant une population de 3 478 habitants (2%). Ce tournant économique s’incarne dans la généralisation du modèle de l’habitation organisée schématiquement autour de la Gran’Case, ceinte des ateliers de production puis en périphéries des cases d’esclaves avec quelques parcelles de jardins. Au-delà, les champs de canne, de coton, d’indigo. Mais également dans l’extension des surfaces cultivées par la densification du nombre d’habitations ou la mise en valeur de fronts pionniers agricoles. Au Nord, les plaines du Nord et du Limbé sont parmi les plus productives de la colonie. Dans l’Ouest, celle du Cul-de-Sac, autour de Port-au-Prince, figure parmi les plus performantes grâce à des travaux de drainage et d’irrigation des eaux de la Grande Rivière dès 1730, étendus ensuite aux plaines de l’Arcahaye et de l’Artibonite, permettant d’augmenter l’aire de culture du sucre, de l’indigo et du coton. En 1743, l’achat des parcelles formant l’habitation de Bellevue, propriété des Fleuriau qui s’étend sur 327 ha dans

⁶¹ BNF, CP, GE SH 18 PF 150 DIV 4 P 2 D, « Carte de Bayaha représentant la frontière terminée présentement par la Rivière du Massacre », Joseph-Louis La Lance, 1728 [en ligne].

URL : <https://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb406402853>

⁶² GAINOT Bernard, *op. cit.*, p. 61.

⁶³ BUTEL Paul, *op. cit.*, p. 119.

la Plaine du Cul-de-Sac, s'inscrit dans ce contexte⁶⁴. Moreau de Saint-Méry indique que la plaine de l'Artibonite « était encore assez peu de choses, au commencement du siècle »⁶⁵. Le bas de la plaine comptait une vingtaine de hattiers, saliniers, pêcheurs et chasseurs. C'est après la révolte de la colonie contre la Compagnie des Indes en 1723 que, pacifiée, la plaine connaît son essor : la culture de l'indigo y est déjà dominante avec 79 indigoteries en 1713. Avec sa mise en relation avec le port de Saint-Marc, doté de fonctions d'encadrement (un commandant pour le roi, une sénéchaussée), Moreau de Saint-Méry indique qu'à partir des années 1720, « L'Artibonite était très digne d'attention » et « bientôt on y remarqua des fortunes rapidement faites ». Dans les années 1740, la ressource en eau est insuffisante pour près de 300 habitations. Elle suppose « d'entreprendre l'arrosage de la plaine » pour approvisionner les plantations. L'administrateur Larnage transmet alors une lettre décrivant combien l'activité de plantation, généralisée, dépend de cette ressource : « les habitants y sont absolument déterminés et même forcés, puisqu'ils seraient ruinés et que ce quartier qui a été si florissant par ses immenses quantités d'indigo, lorsque les saisons le favorisaient, deviendrait le plus ingrat de la colonie et le plus malheureux ». La plaine des Cayes est quant à elle mise en valeur plus tardivement.

À la généralisation de la culture de plantation répondent aussi des transformations urbaines portées par une croissance de la population coloniale. Paul Butel rappelle combien aux Antilles, « chaque ville est un port »⁶⁶. De 10 agglomérations, Saint-Domingue en compte 38 en 1752⁶⁷. L'urbanisation des parties Ouest et Sud de Saint-Domingue est plus tardive que dans le Nord (Petit-Goave en 1663, Port de Paix en 1664 et Le Cap en 1676). Le Cap est alors une des villes les plus peuplées de la colonie, sa population étant multipliée par plus de 4 entre 1692 et 1710, par près de 2,5 entre 1710 et 1730 et par 2 entre 1730 et 1771. Port-au-Prince est fondée en 1749. L'abondante production cartographique des ingénieurs du roi à des fins défensives ou urbanistiques donne un aperçu des créations et réaménagements urbains à Saint-Domingue et de cette urbanité portuaire en situation coloniale qui devient un cadre de vie nouveau à apprivoiser par ceux qui viennent s'y établir. Après un temps de transition, entre 1716 et 1756, l'île de Saint-Domingue connaît le temps d'une consolidation coloniale jusqu'à la guerre de Sept Ans. Les passagers transocéaniques du Centre-Ouest Atlantique envisagent alors leurs

⁶⁴ CAUNA Jacques, *Au temps des îles à sucre. Histoire d'une plantation de Saint-Domingue au XVIII^e siècle*, Paris, Karthala-ACCT, 1987, p. 39.

⁶⁵ MOREAU DE SAINT-MÉRY Louis-Élie, *op. cit.*, t. II, p. 124.

⁶⁶ BUTEL Paul, *op. cit.*, p. 233.

⁶⁷ SAINT-VIL Jean, « Villes et bourgs de Saint-Domingue au XVIII^e siècle. Essai de géographie historique », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 123, 1978, p. 255.

horizons caraïbes dans l'économie de plantation⁶⁸ pour reprendre le mot de Danielle Bégot beaucoup plus massivement qu'entre 1675 et 1715 et selon des voies différentes.

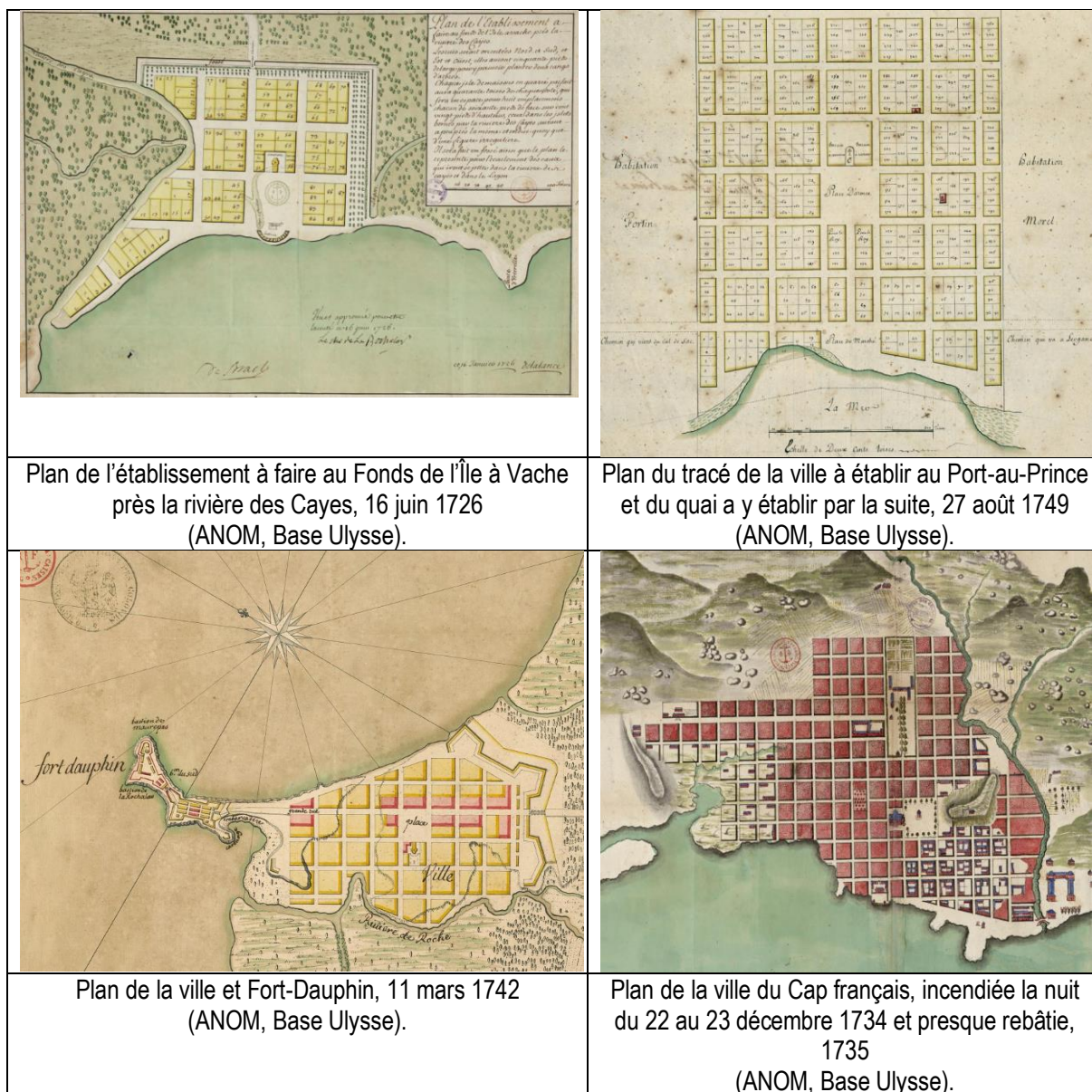


Figure 106: 4 plans de villes domingaises (Le Fonds de l'Île à Vache, Port-au-Prince, Fort-Dauphin, Le Cap).

⁶⁸ BÉGOT Danielle (dir.), *La plantation coloniale esclavagiste (XVII^e-XIX^e siècles)*. Actes du 127^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Paris, CTHS, 2008.

1716-1756	Billets de sépulture d'un natif de...	Actes de mariage d'un époux natif de...	Actes de mariage d'une épouse native de...	Passages transocéaniques depuis...
Provinces				
Aunis	670	150	157	111
Poitou	311	79	19	87
Saintonge	502	90	27	215
Angoumois	96	23	1	88
Limousin	52	22	0	72
Total des actes 1675-1715	1631	364	204	573
	Total des mariages 1716-1756	520	520	
	<i>dont mariage avec un(e) créol(e) des Caraïbes</i>	194	7	
	<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'Amérique du Nord</i>	0	2	
	<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'une autre province du Centre-Ouest</i>	204	364	
	<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'une province du royaume extérieure au Centre-Ouest</i>	46	136	
	<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'un autre pays d'Europe</i>	4	3	
	<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'une région non renseignée</i>	72	8	

Tableau 114: billets de sépulture et actes de mariages des natifs du Centre-Ouest à Saint-Domingue (1716-1756).

Les billets de sépulture et les actes de mariage rédigés dans les paroisses domingaises entre la mort de Louis XIV et le début de la guerre de Sept Ans montrent la réalité d'une accélération des circulations et de la projection des sociétés du Centre-Ouest vers Saint-Domingue. Avec 1 631 actes pour le Centre-Ouest, le nombre de billets de sépulture conservés pour la période 1716-1756 est 8 fois plus importants que celui de 1675-1715 pour les Aunisiers et les Angoumoisins, 10 fois plus pour les Saintongeais. Les actes de mariage conservés sont quant à eux trois fois plus importants pour la période. Le ratio indicatif de la présence d'un natif de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est stable sur les 2 périodes avec 1 Angoumoisins pour 6,6 Aunisiers pour 1675-1715 et 1 pour 6,9 pour 1716-1756. Du point de vue de la matrimonialité, l'équilibre entre fiancés d'Aunis convolant en noces à Saint-Domingue reste en faveur des épouses avec 157 épouses pour 150 époux. Les noces d'épouses natives d'Angoumois et du Limousin ne sont toujours qu'anecdotiques. Si pour le Poitou, l'équilibre est stable avec toujours 1 épouse pour 4 époux poitevins, l'écart se réduit pour la Saintonge avec désormais 1 épouse pour 3 époux saintongeais (contre 4 entre 1675 et 1715).

Avec 115 billets de sépultures, soit 7,05% de l'ensemble des actes pour le Centre-Ouest Atlantique, la lecture de la projection de l'arrière-pays d'Angoumois décrit une diffusion assez modérée de l'horizon ultra-marin de Saint-Domingue dans les terres d'Angoumois quoique supérieure à celle du Limousin, représenté dans 52 actes (3,18%). Les natifs d'Angoulême, Cognac, La Rochefoucauld et Châteauneuf dominent le corpus des billets de sépulture avec respectivement 32,2% (37 billets), 15,7% (18 billets), 6,1% (7 billets) et 3.5% (4 billets). La polarisation est forte dans les deux principaux ports fluviaux de la province d'arrière-pays. Ces

4 localités représentent 57,4% de l'origine provinciale dans la projection ultra-marine tandis que 32 localités sont représentées par 1 ou 2 billets de sépulture. À l'échelle de l'Angoumois, l'horizon ultra-marin domingois livré par les billets de sépulture concerne alors 36⁶⁹ sur 339 localités d'Angoumois soit près de 11% du territoire connecté, le plus souvent ponctuellement à Saint-Domingue. Géographiquement, au-delà du couloir fluvial (Angoulême, Châteauneuf, Jarnac, Saint-Simon, Cognac) l'horizon domingois regarde particulièrement les secteurs périphériques des deux principaux pôles fluviaux (La Couronne, Roulet, Malleyrand pour Angoulême ; Cherves, Genté, Saint-Sulpice pour Cognac) atteint le nord de l'Angoumois (du sud-ouest vers le Nord-Est, Verteuil, Villefagnan, Ruffec, Saint-Claud). La route des eaux-de-vie par le Rouillacais (Genac, Gourville, Mareuil, Aigre) ou la route du carrosse de Paris à l'Espagne sont également des lignes claires de projection avec des localités comme Villognon, Pérignac, Montmoreau ou Aubeterre. En termes d'implantation spatiale ultra-marine, les ports de l'Ouest dominant : 40 actes entre 1716 et 1756 pour Léogane, 9 actes pour Port-au-Prince entre 1749 et 1756, soit une moyenne respective d'actes annuels de 1,025 et 1,125. Petite-Rivière et Croix-des-Bouquets suivent avec chacun 7 actes. Evolution par rapport à la période 1675-1715, une meilleure visibilité des Angoumoisins dans la partie sud de la colonie avec 16 actes pour l'ensemble Les Anses, Saint-Louis, Les Cayes, Jacmel. Avec 20 actes, les paroisses littorales de Saint-Marc, l'Arcahaye et de leur arrière-pays (Les Verrettes, Petite Rivière) manifestent une implantation dans les secteurs des fronts pionniers sucrier et indigotier.

Sur cette période 1716-1756, l'image professionnelle renvoyée par les billets de sépulture surreprésente comme pour la période précédente les travailleurs du bord de l'arrière-pays qui naviguent vers les ports domingois : 29 actes pour l'arrière-pays d'Angoumois sur 115 et 43 sur 103 pour l'arrière-pays de Saintonge. Ces billets confirment la large gamme portuaire, atlantique et méditerranéenne, d'embarquement des travailleurs du bord de l'arrière-pays et l'exposition au péril de mer particulièrement durant la guerre de Succession d'Autriche. En 1741, Louis Guillerand de Châteauneuf était officier marinier charpentier sur le *Phénix*⁷⁰, un navire expédié de Bordeaux. Ayant embarqué en 1744 sur le *Sauveur* à Marseille, le nommé Pouillot est un officier chirurgien d'Angoulême⁷¹. Cette même année, les jeunes matelots de 21 ans, Pierre Robertier et Gabriel Coutin, tous deux de Saint-Sulpice de Cognac, exerçaient

⁶⁹ 10 billets de sépulture indiquent une origine provinciale d'Angoumois ou diocésaine d'Angoulême.

⁷⁰ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, hôpital, Louis Guillerand, 24 décembre 1741, 30 mai 1708, vue 9g.

⁷¹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, Pouillot « nommé », 29 août 1744, f°26v.

respectivement sur le navire *L'Amitié* de La Rochelle et la frégate l'*Atalante* de Rochefort, lorsqu'ils succombent à Léogane, le second à l'hôpital⁷². En 1749, Antoine-François Martin, 25 ans, de Mareuil en Rouillacais, avait pris place sur un navire nantais⁷³. Pierre Bouret d'Angoulême, officier marinier pilotin sur le *Centaure* parti du Havre, meurt à 19 ans, en juin 1751 à Léogane⁷⁴. Les gens de mer faisant profession de foi protestante sont inhumés dans le cimetière au bord de la mer à Léogane, C'est le cas en 1723 de Pierre Rondeau, de Châteauneuf, matelot sur la *Paix Couronnée* partie de La Rochelle⁷⁵ ou en 1743 de l'officier non marinier tonnelier Louis Cezerat de Cognac⁷⁶. Parmi les exemples de Saintongeais d'arrière-pays mentionnés dans les billets, celui précis du 3 juillet 1740 du matelot de 22 ans Jean Guillot de Charente, à bord du navire négrier la *Marie Anne* envoyé pour la Côte de Guinée depuis La Rochelle pour ensuite atteindre Saint-Marc⁷⁷. Pour les terres intérieures de Saintonge, ce sont 27 matelots, 6 officiers chirurgiens, 3 mousses, 3 officiers marinières, 2 officiers non marinières et 1 officier de navire qui périssent à l'arrivée, à l'âge moyen de 23,8 ans, après un séjour à l'hôpital du port ou non. Parmi les mentions de gens de mer protestants, 2 Savinois et 1 Jonzacais qui avaient pris place à bord de l'*Amitié*, du *Fidèle* et du *Benjamin*, partis de La Rochelle respectivement en 1736, 1738 et 1743. Les défunts matelots sont envoyés au cimetière au bord de la mer.

⁷² ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, Pierre Robertier, 30 janvier 1744, f°18v ; *Ibid.*, Léogane, hôpital, Gabriel Coutin, 20 novembre 1747, vue 4d.

⁷³ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, hôpital, Antoine-François Martin, 14 janvier 1749, vue 2g.

⁷⁴ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, Pierre Bouret, 8 juin 1751, f°31r.

⁷⁵ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, Pierre Rondeau, 28 juillet 1723, f°254v.

⁷⁶ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, Louis Cezerat, 4 février 1743, f°6r.

⁷⁷ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Saint-Marc, Jean Guillot, 3 juillet 1740, f°92r.

Zone	Localité	Angoumois	Aunis	Limousin	Poitou	Saintonge	Total
Nord Intérieur	Gros Morne	0,0%	1,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,5%
Nord Intérieur	Ouanaminthe	0,0%	0,3%	0,0%	0,3%	0,4%	0,3%
Nord Littoral	Fort Dauphin	4,2%	4,2%	9,6%	4,5%	4,4%	4,5%
Nord Littoral	Port de Paix	0,0%	1,5%	3,8%	2,3%	1,4%	1,6%
Ouest Intérieur	Petite Rivière de l'Artibonite	7,3%	3,1%	7,7%	5,5%	1,4%	3,4%
Ouest Intérieur	Petite Rivière	2,1%	3,1%	1,9%	1,3%	1,6%	2,2%
Ouest Intérieur	Les Verrettes	4,2%	1,0%	0,0%	2,3%	0,8%	1,3%
Ouest Intérieur	Mirebalais	1,0%	0,6%	0,0%	1,9%	0,8%	0,9%
Ouest Littoral	Léogane	30,2%	23,4%	21,2%	10,9%	23,7%	21,5%
Ouest Littoral	Léogane Hôpital	11,5%	10,3%	3,8%	15,4%	20,5%	14,3%
Ouest Littoral	Croix des Bouquets	7,3%	13,3%	11,5%	14,5%	13,7%	13,2%
Ouest Littoral	Port au Prince	9,4%	8,5%	1,9%	17,4%	7,2%	9,6%
Ouest Littoral	Saint Marc	5,2%	11,0%	13,5%	7,1%	7,0%	8,8%
Ouest Littoral	Lester	0,0%	2,7%	3,8%	1,3%	1,4%	1,9%
Ouest Littoral	Arcahaye	1,0%	2,2%	1,9%	1,0%	1,8%	1,8%
Ouest Littoral	Les Gonaïves	0,0%	0,1%	0,0%	1,0%	0,4%	0,4%
Sud Intérieur	Fond des Nègres	0,0%	0,7%	0,0%	0,6%	0,0%	0,4%
Sud Intérieur	Cavaillon	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,8%	0,3%
Sud Littoral	Les Cayes	6,3%	7,0%	13,5%	7,4%	8,0%	7,5%
Sud Littoral	Saint Louis du Sud	6,3%	1,6%	3,8%	2,3%	2,6%	2,4%
Sud Littoral	Jacmel	3,1%	1,3%	1,9%	1,0%	1,4%	1,4%
Sud Littoral	Les Cayes Jacmel	0,0%	1,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,5%
Sud Littoral	Les Anses	1,0%	0,4%	0,0%	0,6%	0,2%	0,4%
Sud Littoral	Torbeck	0,0%	0,4%	0,0%	0,6%	0,2%	0,4%
Sud Littoral	Acquin	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%
Sud Littoral	Baynet	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,2%	0,1%

Tableau 115: présence à Saint-Domingue des natifs du Centre-Ouest d'après les billets de sépulture d'origine (1716-1756).

La Saintonge est mentionnée dans 561 actes paroissiaux d'inhumation, soit une présence indicative pour le Centre-Ouest atlantique d'un peu plus d'un tiers (34,39% des actes) après l'Aunis qui représente près de la moitié des occurrences de localités provinciales (762 actes, soit 46,72%). Quelle est la place de l'arrière-pays de Saintonge par rapport à la Saintonge Maritime ? Elle représente moins du quart des localités avec 22,28% des actes (125 billets). Saintes le pôle de projection ultra-marine le plus important avec 38 actes, devant Saint-Jean-d'Angély (18 actes), Charente (8 actes) et Saint-Savinien, Barbezieux et Pons, chacune représentée par 5 actes. Ces 6 localités représentent plus des trois quarts de la présence d'arrière-pays renseignée par l'inhumation à Saint-Domingue (79 actes sur 125). La projection vers les outre-mers est donc fortement polarisée dans cet arrière-pays aux villes fluviales (Saint-Jean-d'Angély, Saintes, Taillebourg, Port-d'Envaux, Saint-Vaize, Saint-Savinien, Charente) et routières sur les deux routes de Paris à Bordeaux (Barbezieux, Montboyer, Chalais, Pons, Jonzac, Montendre). À l'inverse en Saintonge maritime et estuarienne, la projection est territorialement plus diffuse. L'Île d'Oléron représente 13,90% des actes de la Saintonge,

La Tremblade 10,00% et Marennes 6,10%. Le pays des Isles de Saintonge et de la Seudre occupe une place essentielle avec le quart des actes (138 sur 561). La zone estuarienne est principalement représentée par les 13 billets de sépulture de natifs de Royan, les 12 de Saint-Palais, les 10 de Talmont, les 5 de Mortagne et les 3 de Meschers. L'implantation dans la colonie de Saint-Domingue privilégie les paroisses littorales de l'Ouest avec les trois quarts de la présence saintongaise livrée par les billets de sépulture contre les deux tiers pour l'Angoumois. Dans le sud de l'île, une présence saintongaise peut-être décelée sur presque tout le littoral. Plus diffuse, elle ne comporte qu'une exception : les Cayes de Jacmel. Pour l'Angoumois, la présence dans l'arrondissement Sud est plus concentrée sur 4 localités, principalement Les Cayes et Saint-Louis-du-Sud. Au Nord les Saintongais paraissent plus présents sur le littoral que les Angoumoisins. La présence dans les terres intérieures de la colonie est plus généralisée : les Saintongais s'établissent dans les paroisses du Gros Morne et de Ouanaminthe au nord, du Fond des Nègres et de Cavaillon au Sud. En revanche, s'ils sont présents dans l'Ouest, c'est en moindre proportion par rapport aux Angoumoisins. Un lien entre l'identité maritime de la Saintonge qui en fait une province à la population plus gyrovague qu'en Angoumois et l'inégale investissement dans les fronts pionniers paraît plausible. Investir dans la plantation serait-il plus une réalité corrélée à une province qui regarde plus vers la terre que la mer. La moindre part des décès à l'hôpital de Léogane des Angoumoisins (11,5%) par rapport aux Saintongais (20,5%) suppose une analyse dans ce sens dans la mesure où les actes de l'établissement hospitalier sont principalement composés de billets de sépulture de gens de mer, d'officiers ou de soldats enrôlés dans différents corps. La part plus forte de la mortalité dans la ville de Léogane des Angoumoisins (30,2% des actes) sur les Saintongais permet d'admettre l'hypothèse d'une projection ultra-marine plus liée à une volonté d'enracinement.

Quels renseignements sont livrés par les actes sur l'insertion des Saintongais et Angoumoisins d'arrière-pays non liés par le métier maritime aux outre-mer ? Dans le cas des Saintongais, 15 métiers non maritimes sont connus, soit près du quart de ceux des défunts : 3 marchands, dont un confiseur, et 1 négociant, 2 maîtres chirurgien, 1 orfèvre, 1 boulanger, 1 praticien et huissier au Conseil Supérieur, 1 fermier de boucherie et 1 lieutenant d'infanterie. La seule mention sépulturale d'un propriétaire d'habitation est celle de Louis Gaspoy de Varennes, de Saintes, décédé aux Cayes en 1730 à l'âge de 45 ans, sur son habitation du quartier de l'Islet où il était habitant depuis plusieurs années mais également marguillier de la paroisse⁷⁸. Le marchand confiseur Louis Monvilain de Saintes trépassa en 1737 sur l'habitation Parmentier

⁷⁸ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Les Cayes, Louis Gaspoy de Varennes, 27 juin 1730, f° 196v.

à la Petite Rivière de l'Artibonite⁷⁹. La déclinaison de ces métiers ne peut prétendre à représentativité. Les billets renseignent ainsi aussi bien des trajectoires d'implantation sur plusieurs années que très récentes. En 1721, le billet de sépulture rédigé dans la paroisse des Cayes de Jean Bonvalet, fils d'un maître menuisier juré d'Angoulême, le signale « arrivé dans le pays depuis six mois »⁸⁰. En 1729, le billet de sépulture de Pierre Grelet de Saintes signale qu'il est marchand à Léogane « arrivé depuis peu » dans la même paroisse⁸¹. Un nommé Saintonge, originaire de Cognac, trépassant en ville en 1753 à Saint-Marc à l'âge de 60 ans est signalé « habitant cette colonie depuis 30 ans », c'est-à-dire depuis le début des années 1720⁸². Effet de source ou densité d'informations des billets de sépulture des natifs de l'Angoumois aidant, une trentaine de professions sont connues pour les natifs de l'Angoumois : 3 soldats et canonniers, 8 artisans (4 tailleurs d'habits, 2 charpentiers, 1 maçon, 1 sellier), 5 professions liées à l'hébergement et à l'alimentation (1 cabaretier, 1 aubergiste, 1 cuisinier, 1 boulanger et 1 commis des boucheries et 1 chef d'office), 4 professionnels du droit (1 huissier, 1 praticien, 1 clerc de procureur, 1 procureur), 2 marchands, dont un qualifié de marchand magasinier, 3 chirurgiens et 2 économes. Pierre Ollivier, de Ruffec, est un aubergiste qui s'est établi aux Cayes et a noué une association avec le sieur Pezat. Martial Terrier, dit Champagne a ainsi quitté Bran au sud de l'Angoumois pour s'établir cabaretier à Saint-Louis-du-Sud où il meurt dans son magasin en 1749⁸³. Charles Garnier occupe à Léogane la fonction de commis des boucheries de la ville. A 24 ans, il succombe à l'hôpital⁸⁴. En 1750, François Duchiron, du diocèse d'Angoulême, est économe de la plantation du sieur Angebault habitant à la Plaine⁸⁵. En 1752, Nicolas Rousteau d'Angoulême est boulanger à la Petite-Rivière de l'Artibonite⁸⁶. Les habitations sont pour des artisans d'arrière-pays le cadre du travail comme pour Jean Bouffard, d'Angoumois, maçon exerçant sur l'habitation Delaville à la Petite Rivière de l'Artibonite en 1741 ou encore Jean Famounie, de La Rochefoucauld, engagé encore en 1744, sur l'habitation Bizoton dans la même localité⁸⁷. L'investissement dans l'économie coloniale transparaît dans la mention des propriétés d'habitation ou de magasins dans les villes-ports : si le cabaretier Martial a acquis son magasin à Saint-Louis, 3 natifs d'Angoumois sont désignés

⁷⁹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Petite Rivière de l'Artibonite, Louis Monvilain, 2 novembre 1737, f°100v.

⁸⁰ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Les Cayes, Louis Bonvalet, 25 août 1721, f°136v.

⁸¹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Les Cayes, Pierre Grelet, 21 janvier 1729, f°187r.

⁸² ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Saint-Marc, 29 mars 1753, f°, 30 mai 1708, f°70v.

⁸³ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Les Cayes, Pierre Ollivier, 20 mai 1748, f°53r.

⁸⁴ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, Charles Garnier, 24 août 1755, vue 2.

⁸⁵ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Léogane, François Duchiron, 20 septembre 1750, f°87r.

⁸⁶ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Petite Rivière de l'Artibonite, 30 août 1752, f°193r.

⁸⁷ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Petite Rivière de l'Artibonite, Jean Bouffard, 3 septembre 1741, f°113r ; *Ibid.*, Jean Famounie, 12 mars 1744, f°125v.

propriétaires d'une habitation à la Petite Rivière de l'Artibonite, le chirurgien Jean Giraud en 1742, Claude Rocquille en 1743 aux Cordes à Violon et Jean Nebort en 1745. Le portrait de l'insertion dans la société coloniale domingoise des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à partir des billets de sépulture de la période 1716-1756 décrit à la fois diversification professionnelle des migrants vers Saint-Domingue, un investissement dans l'économie coloniale par l'acquisition, observée ponctuellement, de biens en ville ou dans les terres du front pionnier des plaines de l'Ouest. Les actes de mariage des natifs de l'arrière-pays confirment-ils ces profils de projection ?

Concernant la dimension professionnelle, ces actes n'apportent aucune différenciation sur l'analyse des billets de sépulture. Sur les 23 époux d'Angoumois convolant en noces, seuls 4 renseignent une profession : 3 marchands de Saint-Claud, Angoulême et Roullet, 1 maître sellier de La Rochefoucauld. Sur les 90 époux de Saintonge, 16 seulement renseignent une profession : 1 maçon de Pérignac et 1 maître maçon de Chalais, 1 maître tonnelier de Saint-Jean-d'Angély, 1 chirurgien de Magné et 1 maître chirurgien du Petit Niort, 1 avocat en Parlement de Beauvais et 1 boulanger de Courcéac.

Le mariage avec une épouse créole est une réalité observable dans des proportions stables à l'échelle du Centre Ouest Atlantique. Si entre 1675 et 1715, il concernait 39,32% des époux et 1,68% des épouses, entre 1716 et 1756, ces parts passent à 37,30% et 1,35%. A l'échelle provinciale, la proportion est plus nuancée puisqu'elle peut représenter jusqu'à un mariage sur deux pour les époux du Centre-Ouest : 12 époux d'Angoumois sur 23, 43 de Saintonge sur 90, 72 sur 158 pour les époux d'Aunis. Parmi les mariages créoles d'Angoumoisins, 2 époux se marient avec une mulâtresse ou une négresse libre (moins de 9%). Aux Verrettes, en 1720, Pierre Ely, d'Angeac, se lie avec Anne Baraba, demeurant dans les Hauts de Saint-Marc, native de l'Île de Sainte-Croix, signalée négresse libre dans l'acte de mariage. En 1733, Jean-François Lousmeau Dupond, marchand originaire de Saint-Claud en Angoumois, fils du sieur de Nègreaud, épouse la mulâtresse Jacqueline, du Trou Bordet. Pour la Saintonge, 4 Saintongeais, dont un seulement de l'arrière-pays, de Chalais, convolent en noce avec des gens de couleurs (9,5% des noces) : en 1720, le maître maçon de Chalais, Jean Chollet, épouse Catherine Magdelaine, de la Croix des Bouquets, mulâtresse libre. Une particularité pour la Saintonge : les veuves créoles constituent un quart des épouses des Saintongeais.

	Province de l'époux	
	Albigeois	
	Angleterre	
	Angoumois	
	Anjou	
	Artois	
	Aunis	
	Auvergne	
	Béarn	
	Berry	
	Bigorre	
	Bourgogne	
	Bretagne	
	Canada	
	Caraïbes	
	Champagne	
	Comminges	
	Dauphiné	
	Flandres	
	Gascogne	
	Guyenne	
	Hainault	
	Île de France	
	Languedoc	
	Limousin	
	Lyonnais	
	Maine	
	Normandie	
	Pays Bas	
	Pays Basque	
	Périgord	
	Picardie	
	Poitou	
	Provence	
	Quercy	
	Rouergue	
	Saintonge	
	Sarthe	
	Suisse	
	Touraine	
Province de l'épouse		
Angoumois		
Anjou		
Aunis		
Béarn		
Bourgogne		
Bretagne		
Caraïbes		
Champagne		
Empire Ottoman		
Espagne		
Flandres		
Guyenne		
Île de France		
Îles Canaries		
Irlande		
Languedoc		
Martinique		
Normandie		
Orléanais		
Picardie		
Poitou		
Saintonge		
Touraine		

Tableau 116: provinces d'origine des époux et épouses des noces de natifs du Centre-Ouest Atlantique à Saint-Domingue (1716-1756).

Épouser à Saint-Domingue une femme native des provinces du Centre-Ouest Atlantique est assez courant : 39,23% des époux et 70,00% des épouses. L'endogamie provinciale est inexistante dans les noces des époux d'Angoumois et du Limousin, anecdotique pour le Poitou modérée chez les Saintongeais (8 cas), plus importante chez les mariés d'Aunis (16 noces). Convoler en noces avec une Aunisienne et une Saintongaise s'observe en revanche dans 3 mariages d'Angoumoisins, tandis que 10 Saintongeais épousent des Aunisiennes. En 1741, Pierre Guez de Balzac, habitant de Léogane, fils du seigneur Pierre-Louis de Balzac, épouse la veuve Anne Braud, native de Marans. La même année, à la Croix des Bouquets, Louis Duclou de Jarnac, épouse la fille d'un négociant de l'Île de Ré, mineure, Françoise Valau. Les 4 autres noces renseignent une province d'origine de l'épouse extérieure au Centre-Ouest Atlantique (1 Bretonne, 1 Tourangelle, 1 Angevine et 1 Espagnole). L'endogamie provinciale touche 8,88% des noces des époux Saintongeais (8 mariages sur 90) : parmi elles, 5 noces sur 8 concernent des natifs de l'arrière-pays de Saintonge. En juillet 1733, Pierre Georget de Saintes, fils du greffier en chef du présidial de Saintes, épouse la fille d'un marchand de la capitale de Saintonge, Marthe-Françoise Grellet. En 1748, à Fort-Dauphin, le maçon d'Arvert, François Cormier, fils d'un navigateur, convole en noces avec Jeanne Bajet, veuve de Marine Michel Urel, originaire de Saintes, fille d'un cordonnier. Hors du Centre-Ouest Atlantique, rares sont les noces d'Angoumoisins avec des épouses d'autres provinces : 1 Angevine, 1 Bretonne et 1 Espagnole. De même pour le Limousin avec 3 Bretonnes et 1 épouse de Guyenne. La matrimonialité livre ainsi l'image d'une volonté d'enracinement dans la colonie dominguoise : Pour l'Aunis, la plus grande présence des épouses sur le marché matrimonial parmi celles du Centre-Ouest, la forte endogamie provinciale des noces coloniales et la forte créolisation sont des indices d'un ancrage en situation coloniale par le mariage à l'inverse du profil de l'Angoumois et du Limousin, où l'établissement par le mariage paraît insignifiant. La Saintonge, comme le Poitou, sont dans une situation intermédiaire avec une créolisation par le mariage représente près de la moitié des noces d'Aunisiens, une diversité des origines géographiques des conjoints qui privilégie la Bretagne et la Guyenne et un nombre d'épouses convolant en noces atteignant 54% de celui des Aunisiennes. Le profil de la matrimonialité des Aunisiens et Aunisiennes s'inscrit dans un contraste clair avec une large emprise sur les provinces du royaume dans l'origine des époux et des épouses : venus s'établir depuis les provinces littorales du royaume, principalement la Guyenne, la Bretagne et la Normandie, des terres provinciales intérieures d'un large hinterland atlantique (de la Sarthe au Pays Basque en rayonnant jusqu'à l'Auvergne, le Quercy, le Rouergue et la Bigorre), du Nord (Hainaut, Picardie, Artois, Flandres) et de l'Est (Lyonnais, Bourgogne, Dauphiné) du royaume, cette

déclinaison des origines géographiques illustre le fort ancrage et le rayonnement des Aunisiers à Saint-Domingue et l'atout que revêt le mariage en situation coloniale avec un ou une Aunisienne. Entre 1716 et 1756, l'approche de la matrimonialité à Saint-Domingue des natifs du Centre-Ouest Atlantique décrit une recherche de l'établissement à Saint-Domingue différenciée. La présence des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à Saint-Domingue entre 1716 et 1756 n'affiche pas le même dynamisme que celle de ceux originaires de Saintonge Maritime et d'Aunis.

3. Une projection antillaise de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois intensifiée après la guerre de Sept Ans au temps de la réorientation de Saint-Domingue (1757-1792)

1757-1792 Provinces	Billets de sépulture d'un natif de...	Actes de mariage d'un époux natif de...	Actes de mariage d'une épouse native de...	Passages transocéaniques depuis...
Aunis	742	116	136	790
Poitou	402	83	12	448
Saintonge	694	122	29	939
Angoumois	201	44	14	466
Limousin	173	49	2	317
Total des actes 1757-1792	2212	414	193	2960
Total des mariages 1757-1792		575	575	
<i>dont mariage avec un(e) créol(e) des Caraïbes</i>		208	10	
<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'Amérique du Nord</i>		11	1	
<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'une autre province du Centre-Ouest</i>		51	51	
<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'une province du royaume extérieure au Centre-Ouest</i>		77	125	
<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'un autre pays d'Europe</i>		6	2	
<i>dont mariage avec un(e) époux(se) d'une région non renseignée</i>		61	4	
Source : Temdaoui J.-C., Base Mariages & Décès du Centre-Ouest-Atlantique à Saint-Domingue, 1675-1792, 2020. Extraction 1757-1792 (2787 actes).				

Tableau 117: billets de sépulture et noces des natifs du Centre-Ouest Atlantique à Saint-Domingue (1757-1792).

L'après-guerre de Sept-Ans est un moment où la projection de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois s'intensifie. Le nombre d'actes de sépulture d'un natif du Centre-Ouest Atlantique augmente de 35,62% et la province la plus représentée dans cette croissance est le Limousin avec 232,69% de billets rédigés de plus par rapport à 1716-1756, devant l'Angoumois avec 109,38% d'actes supplémentaires, la Saintonge avec 38,24%, le Poitou avec 29,26% et 10,75% pour l'Aunis. La forte croissance de la mortalité consignée dans les registres paroissiaux des Limousins et Angoumoisins peut être lue avec la prudence que suppose la source paroissiale comme une intensification de la présence des sociétés d'arrière-pays à Saint-Domingue au temps où le brassage des origines provinciales et la créolisation dans le chaudron

colonial⁸⁸ domingois est le plus fort. Vincent Cousseau utilise cette expression pour désigner la transformation des équilibres de population à la Martinique, notamment la diversification des origines régionales depuis le royaume de France entre la fin du XVII^e siècle, dominée par le Grand Ouest et principalement la Normandie, la Bretagne, le littoral atlantique, le Val-de-Loire et l'Île-de-France, avant un XVIII^e siècle qui intègre plus les colons venus du grand Sud-Ouest, particulièrement de Gascogne et de Provence⁸⁹. L'évolution des mariages l'atteste également en mettant en contraste un ralentissement des noces des Aunisiers par rapport à celles des natifs de l'arrière-pays. Les noces de natifs d'Aunis diminuent sur la période avec - 22,67% d'époux et - 13,38% d'épouses tandis que celles des époux du Poitou, de Saintonge, d'Angoumois et du Limousin connaissent une croissance respective de 5,06%, 35,56%, 91,30% et 122,73%. Les noces d'épouses de Poitou diminuent (-36,84%) tandis que celles de Saintongeaises restent stables (de 27 à 29 entre 1716-1756 et 1757-1792) alors que celles des Angoumoises (de 1 à 14 entre 1716-1756 et 1757-1792) augmentent. Pour les époux du Centre-Ouest Atlantique, le mariage d'un époux avec une créole connaît une hausse de 7,22% (194 à 208 noces entre les deux périodes) tandis que les noces avec une épouse d'une autre province du Centre-Ouest perdent en importance (- 75,00%, de 204 à 77 mariages) au profit des noces avec des épouses de provinces extérieures au Centre-Ouest (+67,39%, de 46 à 77 noces). L'intensification de la projection peut se lire dans l'évolution de l'emprise territoriale de l'outre-mer dans les terres : 72 localités sur 404⁹⁰ composant la province d'Angoumois sont liées à Saint-Domingue, soit 17,82% du territoire provincial, tandis que l'emprise en Saintonge atteint 40,69% du territoire provincial. L'extension géographique provinciale des origines des défunts et époux du Centre-Ouest atlantique à Saint-Domingue, la croissance des noces d'époux natifs de Saintonge, d'Angoumois et du Limousin, la visibilité au mariage des épouses d'arrière-pays et la diversification des origines des conjoints aux provinces extérieures du Centre-Ouest constituent des marqueurs de la recherche plus étendue d'un ancrage en situation coloniale.

⁸⁸ COUSSEAU Vincent, *Prendre nom aux Antilles. Individus et appartenances (XVIIe-XIXe siècle)*, Paris, CTHS, 2012, p. 102.

⁸⁹ *Ibid.*, p. 103.

⁹⁰ Indice Saugrain à partir des localités des périmètres des élections de Cognac et d'Angoulême.

Province de l'épouse	Province de l'époux																																								
	Angoumois	Artois	Aunis	Auvergne	Béarn	Berry	Bourbonnais	Bourgogne	Bretagne	Caraïbes	Champagne	Corse	Cotentin	Dauphiné	Flandres	Franche-Comté	Gascogne	Guyenne	Île de France	Italie	Languedoc	Limousin	Lorraine	Lyonnais	Nivernais	Normandie	Orléanais	Paris	Périgord	Picardie	Poitou	Provence	Québec	Quercy	Rouergue	Saintonge	Sarthe	Suisse			
Acadie																													1												
Allemagne			1																			1																	2		
Alsace	1																																								
Angoumois	2		1	1						2	1			1			1		1				1																		
Anjou																																									
Artois																																								3	
Aunis	3		17		3		1	4	13	6	3		1	3	1	1	7	7	15	1	4	1				1	3	1	1	2	4	4	10	1		1	10	3	1		
Auvergne			1																																						
Bourgogne																																								2	
Bretagne	2		10																			3							1		8								2		
Canada			3																																				1		
Caraïbes	23		59							3	1											25	1			1		4		40								61			
Champagne			1																																				1		
Dauphiné																							1																1		
Franche-Comté																																								1	
Gascogne																								1																2	
Guyenne	1		3																					1					1		4								4		
Île de France	1		1																				2																1		
Irlande																																								1	
Languedoc			1																																					1	
Limousin																								1																	
Lorraine	1																							1																1	
Louisiane																		1																							
Maine	1																																								
Normandie																																								1	
Nouvelle-France				1																																					
Orléanais	1																																							1	
Périgord																																								1	
Picardie																																									
Poitou			1					1	1	1																														1	
Provence	1		2																																						
Québec	1		2																																						
Saintonge	2	1						1	3	1						1	1		4			2			3										1		1		6		
Suisse																																								1	
Touraine	1																																								
Treize Colonies			2																																						

Tableau 118: provinces d'origine des époux et épouses des noces de natifs du Centre-Ouest Atlantique à Saint-Domingue (1757-1792).

Cette extraversion géographique de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en situation coloniale s'est-elle accompagnée d'une diversification de la composition socio-professionnelle de ces passagers transocéaniques d'arrière-pays devenus habitants de Saint-Domingue ? Une plus fréquente mention des professions dans les actes de sépulture (1 peu plus d'un acte sur

deux) autorise une approche⁹¹. Pour l'Angoumois, les métiers des armes dominent avec 21 défunts : 14 soldats, 2 caporaux, 1 canonnier, 1 sergent, 1 lieutenant et 2 hussards. Du Nord au Sud de l'île, ils exercent soit dans des régiments d'infanterie soit dans la légion de Saint-Domingue à Fort-Dauphin, Port-au-Prince, Saint-Louis-du-Sud et les Cayes principalement, plus ponctuellement au Cap, au Port-de-Paix, à La Fossette, à Saint-Marc, à la Croix des Bouquets ou Torbeck. Pierre Brunaubois, d'Angoulême, soldat de la légion de Saint-Domingue, compagnie d'Auvergne, meurt l'hôpital de Port-au-Prince en 1769⁹². Pierre Gaillard, d'Ecuras, est quant à lui sergent de la compagnie de Boismartin, même légion, en 1772 à Port-au-Prince. Blaise Balanger dit l'Angoumois est quant à lui caporal⁹³. Louis de Lamberty de Montaude autour de La Rochefoucauld trépassé à Torbeck en 1775, tandis qu'il est lieutenant d'un régiment en garnison au Port-au-Prince⁹⁴. À la différence des autres, il est habitant de la paroisse de Torbeck. Ceux qui font profession de navigation constituent le second groupe : 1 chirurgien de l'amirauté, 4 chirurgiens de navire, 2 matelots sans spécialité, 3 matelots dits frères de la côte, 1 matelot flibustier, 1 marin, 1 gaboteur et 1 novice. Parmi eux, deux sont signalés comme provenant d'un navire, notamment Jacques Allard, de Saint-Vallier en Angoumois, exerçant sur l'*Empereur* de Bordeaux, décédé à Saint-Marc en mai 1771⁹⁵. Le chirurgien d'amirauté et apothicaire pour le roi Martial Dupuy est venu s'établir à Jérémie depuis Angoulême : son acte de décès de février 1787 mentionne son mariage avec la demoiselle Marie Duvioux⁹⁶. Entre 1765 et 1770, les 4 décès de matelots flibustiers et frères de la côte supposent des individus installés depuis longtemps sur le littoral dominicain. La part des matelots d'Angoumois présents à Saint-Domingue paraît radicalement plus réduite (14 actes) que lors de la première période, entre 1675 et 1715. La plus forte représentation des soldats dans les mobilités professionnelles transocéaniques dirigées vers Saint-Domingue est liée à l'impératif de sécurisation insulaire dans le contexte d'un entre-deux-guerres. Avec 35 actes sur 108, la part de la projection vers Saint-Domingue pour le service du roi représente ainsi près d'un tiers des représentants de l'arrière-pays. Les deux tiers des billets de sépulture décrivent donc la diversification professionnelle des natifs d'Angoumois et donc indirectement la capacité à saisir des opportunités professionnelles ultra-marines. Quelles sont-elles ? 5 billets de sépulture

⁹¹ Pour l'Angoumois, 108 actes de sépulture sur 201, pour la période 1757-1792, contiennent une mention professionnelle pour les natifs d'Angoumois, soit 53,73% des billets. Pour la Saintonge, 143 billets sur 247 de natifs des terres intérieures de Saintonge, soit 57,89%.

⁹² ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Port-au-Prince, Pierre Brunaubois, 4 juin 1769.

⁹³ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Port-au-Prince, Blaise Balanger, 22 décembre 1768.

⁹⁴ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Torbeck, Louis de Lamberty, 2 août 1775, f°47v.

⁹⁵ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Saint-Marc, Jacques Allard, 7 mai 1771.

⁹⁶ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Jérémie, Martial Dupuy, 10 février 1787.

mentionnent des procureurs, des gérants ou des économes d'habitation, notamment Etienne-Georges Busquet, de Cognac, économe de l'habitation Bertrand de Saint-Ouen, fils du lieutenant général de police du siège royal de Cognac⁹⁷. Les 4 autres gérants succombent sur l'habitation où ils exercent : Léonard Derex Desrivières au Grand Goave en 1782 sur l'habitation de la veuve Longpré⁹⁸, François Saulnier, 32 ans, de Cognac⁹⁹, et René Ardouin, 52 ans, de Jarnac, en 1786 sur les habitations Boutin et Cesseles¹⁰⁰. Le monde de la marchandise et du négoce d'Angoumois a investi les places portuaires de Saint-Domingue avec 4 négociants, 2 de Cognac, 1 de Jarnac et 1 de Saint-Cybardeaux, installés à l'Arcahaye et surtout au Port-au-Prince, 15 marchands, dont 3 avec spécialité (1 orfèvre, 1 sellier et 1 boulanger-aubergiste) qui ont fait leur place à Fort-Dauphin, Les Cayes et Saint-Marc principalement, et 1 pacotilleur d'Angoulême implanté à Saint-Marc en 1771 et 1 commis. L'origine des marchands est plus diffuse que celle des négociants : sur 11 actes livrant une localité connue, 6 viennent d'Angoulême, Cognac et Jarnac, et 5 de Belon, Vitrac, La Rente, Sireuil et Bourg-Charente. Les artisans sont représentés dans 26 actes ce qui en fait le principal secteur d'activité mais à la différence de la période 1716-1756, il n'est plus l'exclusif. La construction est bien représentée avec 3 charpentiers, 1 menuisier, 1 couvreur, 2 maçons devant l'alimentation (4 boulangers, 1 raffineur) et le travail du fer (1 charron, 1 carrossier). Les professions du droit et de la santé sont représentées dans des proportions semblables (5 billets). Pour le droit, 2 notaires royaux, 1 commis de notaire, 2 huissiers et 1 avocat. Le fils d'un notaire royal de Vaux en Angoumois, Pierre Fournier, exerce comme huissier à la sénéchaussée de Saint-Marc en 1787 tandis que Jean Nadaud de Saint-Amant-de-Boixe est huissier aux Cayes en 1779¹⁰¹. Félix Léonard Robin est un avocat en Parlement originaire d'Angoulême lorsqu'à 26 ans, il trépassa au Port au Prince en 1789¹⁰². Pour la santé, un groupe de 5 chirurgiens, aide ou maîtres se distingue également : le fils d'un marchand de fer, Pierre Goujon, de La Rochefoucauld, exerce à l'hôpital royal de Saint-Louis où il meurt en 1778 à l'âge de 23 ans, tandis que François Vaumor d'Aubeterre dans le sud de l'Angoumois est chirurgien sur l'habitation de Captine à Cavaillon en 1788. En juin 1792, François Redeuilh, également d'Aubeterre, est arrivé à Port-au-Prince depuis 4 mois. Son billet de sépulture le signale chirurgien et fabricant de tabac en ville. Rares sont les représentants de fonctions d'administration et de sécurité de la colonie : le Cognaçais Pierre

⁹⁷ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Saint-Marc, Etienne-Georges Busquet, 1^{er} mars 1788.

⁹⁸ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Grand Goave, Léonard Derex Desrivières, 4 mars 1782.

⁹⁹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Croix des Bouquets, François Saulnier, 6 novembre 1786, f°25r.

¹⁰⁰ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Croix des Bouquets, René Ardouin, 1^{er} janvier 1786, f°1r.

¹⁰¹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Les Cayes, Jean Nadaud, 12 février 1779 ; ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Saint-Marc, Pierre Fournier, 3 octobre 1787.

¹⁰² ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Port-au-Prince, Félix Léonard Robin, 16 novembre 1789.

Perrin du Fief, écrivain de la Marine faisant fonction de commissaires aux Classes aux Cayes en 1765 et Nicolas de Saint-Quentin, d'Angoulême, encore directeur général des postes de Saint-Domingue en 1767 à 68 ans. Charles-Henry Lamarque et Louis-Pierre Raymond sont prévôts de maréchaussée respectivement à Jacmel et au Petit-Goave. Un Angoumois de Sillac devient pêcheur-salinier à Saint-Marc et un natif de Bassac est musicien aux Cayes. Sur les 44 époux d'Angoumois, les 23 professions renseignées parmi les actes de mariage confirment ce profil de projection avec 2 officiers de vaisseaux, 2 capitaines (de bataillon, des dragons), 7 marchands et négociants, 8 artisans et 2 officiers de justice, 1 médecin, 2 apothicaires et 1 chirurgien. L'éventail des professions renseignées par les billets de sépulture et les actes de mariage illustre la diversité des opportunités saisies pour s'établir outre-mer. La seconde moitié du XVIII^e siècle a été le temps d'une projection ultra-marine plus ouverte pour l'Angoumois que lors des deux périodes précédentes.

1757-1792 Groupe professionnel	Angoumois		Saintonge	
	Nombre d'actes	%	Nombre d'actes	%
Métiers de la navigation	15	13,89%	41	27,89%
Métiers de l'artisanat	25	23,15%	32	21,77%
Métiers des services	2	1,85%	6	4,08%
Métiers du droit, de la gestion, de l'administration et de la justice	15	13,89%	18	12,24%
Métiers de la marchandise et du négoce	21	19,44%	18	12,24%
Métiers de l'armée et de la sécurité	25	23,15%	23	15,65%
Métiers de la santé	5	4,63%	9	6,12%
Total	108	100,00%	147	100,00%

Source : Temdaoui J.-C., Base Mariages & Décès du Centre-Ouest-Atlantique à Saint-Domingue, 1675-1792, 2020. Extrait 1757-1792 (255 actes).

Tableau 119: professions et billets de sépulture domingois des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1757-1792).

Les billets de sépulture des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois décrivent une dynamique similaire quoique nuancée. En effet, les Saintongeais de l'intérieur exerçant une profession navigante sont plus représentés avec un peu plus d'un quart des actes. Le nommé Blanchet de Saintes est déclaré « flibustier » en 1760 lors de son décès sur l'habitation de « babin Saintonge » à la Grande Rouque de la Croix des Bouquets. François Berteraud, de Saintes également, est inscrit « frère de la côte » sur le billet de sépulture de l'hôpital de Léogane en 1765. Quatre mousses saintongeais de Barbezieux, Jonzac et Châtre embarqués à bord de navires bordelais succombent entre 1766 et 1791 à Port-au-Prince, Saint-Marc et aux Cayes. Le plus jeune, Pierre Ladue, 12 ans, sur le Père de Famille de Bordeaux, trépassé dans le magasin du capitaine sur le port. Quatre novices périssent à l'arrivée sur l'île de Saint-Domingue. Parmi les officiers de marine, un lieutenant de frégate, un capitaine de navire, un

chirurgien de bord et un officier marinier coq. En 1760, Philippe Constant, de Chalais, capitaine de navire, « revenant des prisons de la Nouvelle-Angleterre », meurt chez Granval, aubergiste aux Cayes. Le capitaine François La Chapelle de Jonzac, arrivé sur un navire bordelais, meurt quant à lui dans son magasin dans la même ville. Faures, lieutenant de la frégate l'Amphion, succombe en 1783 au Cap au début de sa carrière, à 24 ans. L'artisanat est également bien représenté parmi les Saintongeais implantés sur l'île de Saint-Domingue. A la différence des Angoumoisins cependant, les métiers de bouche sont plus représentés : 5 boulangers, 1 boucher, 3 raffineurs et 1 guildivier. La construction suit avec 7 actes puis le textile avec 5 actes. Jean Poirier, 35 ans, du Petit Niort, est ainsi guildivier à l'Arcahaye en 1767. Trois raffineurs saintongeais exercent dans des habitations : Loyer, de Saintes, au Port-au-Prince sur une habitation du marquis de Vaudreuil, Juillien, d'Ozillac, fils d'un notaire et procureur fiscal, sur l'habitation affermée par le nommé Nicoleau au Grand Bassin du Terrier Rouge, et Simon Pierre Reinsier de Pommiers-Mauléon sur l'habitation Collet au Fort-Dauphin. En 1784, Honoré Métivier de Saintes est indiqué « tenant une boulangerie au bourg de Croix des Bouquets ». Les professions de l'armée et de la sécurité sont moins une spécificité saintongaise qu'Angoumoisine. Néanmoins, ce groupe rassemble une quinzaine de soldats, 1 commandant aide-major, un commandant de milice et un gendarme de la garde ordinaire du roi. En 1783, Jean-François de Ransanne, habitant du Petit Goave, de Barbezieux, est ainsi aide-major commandant pour le roi du quartier du Petit Goave et dépendance ». Henry-Jean Tabois de Saintes, demeure à l'Acul en 1790. Ancien commandant des milices de la Plaine du Nord, il est propriétaire d'une habitation à la Soufrière. De Saintonge, les négociants sont plus nombreux (6) que ceux d'Angoumois (4) à l'inverse des marchands, plus nombreux pour l'Angoumois (15) que pour la Saintonge (10). Les marchands saintongeais viennent des petits bourgs ruraux : Coulonges, Dompierre, Pérignac, Chaniers ou Saint-Savinien. En 1764, Marie Métivier, de Saintes, veuve d'un marchand, avait repris l'activité. Elle est signalée dans son billet de sépulture marchande au Port-au-Prince. En 1766, François Guillot, de Saint-Savinien, est un ancien capitaine de navire qui s'est reconverti dans la marchandise dans le nord de la colonie à Ouanaminthe. En 1779, Jean Gatineau, de Chaniers, réside à Jérémie. À 69 ans, ce marchand tient son échoppe rue Marine. En 1781, Denis Gaudin de Saint-Savinien s'est établi marchand épicier à Fort-Dauphin. Sur les 6 négociants saintongeais renseignés dans les actes, 4 viennent de villes et bourgs sur la route entre Saintes et Bordeaux, dont 2 de Pons, 1 de Jonzac et 1 de Fontaines-d'Ozillac. Un seul négociant vient de Saintes. Parmi les professions du droit, de l'administration et de la gestion, 5 économes d'habitation, 2 procureurs, 1 praticien et 1 notaire. En 1776, Jean-Jacques Demontis, de Barbezieux en Saintonge, quant à lui receveur des épaves

et autres droits royaux à Saint-Marc à l'âge de 25 ans. Parmi les 32 actes de mariage domingois sur 73 de Saintongeais d'arrière-pays dont la profession de l'époux est connue, officiers, marchands et négociants forment le tiers des époux avec 3 capitaines de navires, 4 marchands et 4 négociants, devant 8 artisans (25%). Billets de sépulture et actes de mariage isolent clairement Pons et Saintes dans la projection ultra-marine du négoce et de la marchandise. Fait plus rarement renseigné, le fils d'un laboureur de Sémillac en Saintonge, Joseph Martin, s'établit par le mariage au Cayes en 1780.

Région	Localité	Angoumois	Aunis	Limousin	Poitou	Saintonge
Nord Intérieur	Dondon	0,00%	1,48%	0,58%	0,00%	0,43%
Nord Intérieur	Le Trou	2,99%	0,67%	1,16%	0,75%	1,01%
Nord Intérieur	Gros Morne	0,50%	0,54%	0,58%	0,00%	0,00%
Nord Intérieur	Ouanaminthe	2,49%	0,54%	1,73%	0,50%	1,30%
Nord Intérieur	Grande Rivière	0,00%	0,13%	0,00%	0,25%	0,00%
Nord Intérieur	Vallièrre	0,00%	0,00%	0,58%	0,00%	0,00%
Nord Intérieur	Plaisance	0,00%	0,00%	0,58%	0,00%	0,14%
Nord Intérieur	Plaine du Nord	0,00%	0,00%	0,58%	0,25%	0,14%
Nord Littoral	Le Cap	4,48%	7,82%	8,67%	7,46%	4,03%
Nord Littoral	Fort Dauphin	6,47%	4,45%	8,67%	4,73%	6,34%
Nord Littoral	La Fossette	3,98%	3,77%	1,73%	1,99%	2,45%
Nord Littoral	Port de Paix	3,98%	3,37%	1,73%	4,23%	4,47%
Nord Littoral	Port de Paix Hôpital	0,00%	0,00%	0,00%	0,25%	0,29%
Nord Littoral	Quartier Morin	0,50%	0,81%	0,00%	0,50%	0,14%
Nord Littoral	Le Borgne	0,00%	0,67%	0,58%	0,50%	0,29%
Nord Littoral	Môle Saint Nicolas	0,50%	0,54%	0,00%	0,25%	0,29%
Nord Littoral	Limonade	0,00%	0,40%	1,16%	1,00%	1,30%
Nord Littoral	Port Margot	0,00%	0,27%	1,16%	0,25%	0,43%
Nord Littoral	Terrier Rouge	0,00%	0,13%	0,58%	0,50%	1,01%
Nord Littoral	Bombarde	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,14%
Ouest Intérieur	Mirebalais	1,99%	3,23%	1,73%	3,23%	1,59%
Ouest Intérieur	Petite Rivière de l'Artibonite	5,47%	1,62%	1,16%	2,99%	2,45%
Ouest Intérieur	Les Verrettes	1,00%	1,08%	0,58%	3,48%	1,15%
Ouest Littoral	Port au Prince	17,91%	24,26%	11,56%	20,15%	22,77%
Ouest Littoral	Saint Marc	10,45%	9,97%	3,47%	6,97%	9,94%
Ouest Littoral	Léogane	1,49%	3,50%	4,05%	3,48%	2,88%
Ouest Littoral	Léogane Hôpital	1,49%	2,02%	4,05%	3,23%	4,76%
Ouest Littoral	Croix des Bouquets	3,98%	2,96%	5,20%	2,24%	3,17%
Ouest Littoral	Arcahaye	2,49%	2,83%	0,58%	2,49%	4,76%
Ouest Littoral	Les Gonaïves	1,49%	0,94%	3,47%	1,74%	2,16%
Ouest Littoral	L'Acul	0,50%	0,54%	1,73%	1,00%	0,58%
Sud Intérieur	Cavaillon	1,00%	1,21%	1,16%	0,50%	0,58%
Sud Intérieur	Fond des Nègres	0,00%	0,13%	0,58%	0,50%	0,72%
Sud Littoral	Les Cayes	11,44%	7,41%	11,56%	12,94%	6,20%
Sud Littoral	Jacmel	3,48%	4,04%	4,05%	2,49%	2,59%
Sud Littoral	Saint Louis du Sud	1,99%	1,35%	4,62%	4,48%	1,59%
Sud Littoral	Torbeck	0,50%	1,21%	1,16%	1,00%	1,01%
Sud Littoral	Les Cayes Jacmel	0,00%	1,21%	0,58%	0,00%	0,29%
Sud Littoral	Anse à Veau	1,49%	1,08%	0,58%	0,50%	0,86%
Sud Littoral	Jérémie	1,49%	0,94%	3,47%	1,49%	1,01%
Sud Littoral	Petit Goave	1,49%	0,67%	1,16%	0,25%	1,15%
Sud Littoral	Acquin	1,49%	0,54%	0,00%	0,25%	1,15%
Sud Littoral	Cap Tiburon	0,00%	0,54%	1,16%	0,25%	0,14%
Sud Littoral	Les Cotteaux	0,00%	0,40%	0,00%	0,25%	0,43%
Sud Littoral	Grand Goave	1,00%	0,27%	0,00%	0,00%	0,29%
Sud Littoral	Les Anses	0,00%	0,27%	0,58%	0,00%	0,29%
Sud Littoral	Baynet	0,50%	0,13%	1,73%	0,75%	1,30%
Saint-Domingue	Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tableau 120: présence à Saint-Domingue des natifs du Centre-Ouest d'après les billets de sépulture domingois (1757-1792).

L'espace du trépas et du mariage des Saintongeais et Angoumoisins d'arrière-pays décrit une présence insulaire dans l'ensemble de la colonie. Si la littoralisation de la population est une évidence, l'implantation dans les terres de mornes de l'intérieur de Saint-Domingue est à percevoir comme un marqueur d'une projection ultra-marine plus approfondie. À partir des billets de sépulture, 39,80% des Angoumoisins sont présents dans l'Ouest Littoral, une proportion supérieure à celle des Limousins (34,10%) mais bien inférieure à celle des Saintongeais (51,01%) et des Aunisiens (47,04%). Leur présence est plus concentrée que celle des Saintongeais, plus diffuse dans les localités littorales. À l'exception de la Croix des Bouquets dans l'Ouest, les Saintongeais sont plus présents à Léogane, l'Arcahaye, les Gonaïves ou l'Acul. Dans les paroisses intérieures de l'Ouest, avec les Poitevins, les Angoumoisins figurent parmi les plus nombreux en part de population avec 8,46% des actes (9,70% pour le Poitou). Petite Rivière de l'Artibonite est la paroisse la plus marquée par la présence angoumoisine avec 5,47% contre 2,45% des actes pour les Saintongeais. Au Sud, en proportion de population, les Angoumoisins sont plus présents que les Saintongeais avec 24,88% des actes contre 18,30% des actes. Cependant, sur les 14 localités littorales du Sud, la présence angoumoisine n'est attestée que dans 9 paroisses contre 14 pour la présence saintongaise. Le constat est le même pour les paroisses de l'intérieur du Sud : des Saintongeais sont présents à Cavaillon et au Fond des Nègres. Les Angoumoisins ne sont attestés qu'à Cavaillon. Au Nord, les Saintongeais sont présents dans l'ensemble des paroisses du littoral avec 21,18% des actes répertoriés, principalement Port-de-Paix, le Cap et Fort-Dauphin, contre 19,90% pour les Angoumoisins présents, dans ces mêmes localités ainsi qu'à La Fossette. L'implantation des Angoumoisins est également plus concentrée avec une présence attestée dans 6 paroisses sur 12 alors que les Saintongeais sont présents dans toutes. Les paroisses intérieures du Nord sont plus fréquentées par les Saintongeais avec 5 localités sur 8 alors que les Angoumoisins ne sont attestés que dans 3 localités. Dans la projection ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la capacité d'implantation des Saintongeais apparaît géographiquement plus diffuse que celle des Angoumoisins dont l'implantation est plus polarisée.

Comment expliquer le dynamisme de cette projection ultra-marine à Saint-Domingue des sociétés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans la seconde moitié du XVIII^e siècle ? À l'échelle des Antilles, l'île de Saint-Domingue est la plus attractive. L'attractivité et l'accessibilité de Saint-Domingue renforcent son tropisme dans l'arrière-pays. La projection à Saint-Domingue plus que dans une autre île de l'Amérique s'explique par le fait que la Perle des Antilles offre un champ d'opportunités plus large. Vincent Cousseau observe

à partir des années 1740 une Martinique arrivée à un « point de maturité » : des migrations d'habitants vers Sainte-Lucie et la Dominique mises en perspectives avec d'une part la fin de l'octroi des concessions car toutes les terres les plus intéressantes sont occupées et exploitées. Après la guerre de Succession d'Autriche, certains habitants ayant migré vers Sainte-Lucie et la Dominique recherchent un foncier plus accessible à Saint-Domingue¹⁰³. Pour la Guadeloupe, selon Frédéric Régent, les progrès de la culture sucrière par la colonisation des Grands Fonds, notamment le front pionnier de l'Anse-Bertrand, signalent une chronologie de l'exploitation foncière généralisée à partir des années 1760¹⁰⁴, sans qu'elles soient aussi étendues, sur le front pionnier sucrier de l'Anse-Bertrand. Parallèlement, et c'est l'originalité de la Guadeloupe, l'ancrage de la culture du café, comme celle du coton, est temporaire, jusqu'aux années 1770¹⁰⁵, avec la chute des cours devant les exportations du café domingois.

Du point de vue d'un arrière-pays de Saintonge-Angoumois à considérer comme un espace intermédiaire, les circulations professionnelles des gens de mer, des capitaines de compagnie recruteurs des corps royaux de la Marine et des voyageurs s'apprêtant à embarquer dans les ports atlantiques et traversant l'arrière-pays, constituent une trame de fonds, d'influence, qui font regarder de manière informelle ces terres intérieures vers l'océan. Retours d'engagés, navettes des marchands et négociants, allers et retours des nobles entre la bordure de l'arrière-pays et la plantation caraïbe, sont autant de vecteurs de l'image d'une réalité de la connexion avec l'outre-mer lointain. Le déploiement dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois d'un réseau de dépôts pour l'accueil des familles immatriculées pour Cayenne qui vont du Rhin à l'Atlantique a pu être également un événement marquant : la densité des arrivées et des départs pour les ports océaniques et le séjour de ces cellules familiales dans l'arrière-pays aux frais du roi ont rendu concret une forme d'attractivité de l'horizon lointain. À l'appui de cette présence, Marion Godfroy signale 2 248 passages à Rohan-Rohan pour les dépôts de Saint-Jean-d'Angély de colons, hommes, femmes et enfants, pour Cayenne et 4 680 en novembre 1763. L'historienne repère également 32 mariages célébrés par le bénédictin Chapot le 11 octobre 1763, 48 le 20 décembre suivant à Saint-Jean d'Angély¹⁰⁶. En 1764, dans l'église Saint-Léger de Cognac 106 mariages, 54 enterrements et 4 abjurations de Rhénans destinés pour Cayenne sont célébrés¹⁰⁷. Certains Saintongeais se lient avec des femmes du Rhin candidates au départ outre-mer. En 1776, au Môle Saint-Nicolas, le mariage du Saintongeais

¹⁰³ COUSSEAU Vincent, *op. cit.*, p. 87.

¹⁰⁴ RÉGENT Frédéric, *op. cit.*, p. 179 et 183.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 189.

¹⁰⁶ GODFROY Marion F., *Le dernier rêve de l'Amérique française*, Paris, Vendémiaire, 2014, p. 152.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 153-154.

Louis Glemet de Nieul le Virouil avec Marie Anne Matherne de Wissembourg en Alsace, évêché de Spire, en présence de son frère Georges, apparaît exemplaire¹⁰⁸.

À ce contexte de mobilités vers les outre-mers s'ajoute un autre facteur, le retour à la paix et le recentrement de l'empire colonial français sur les Antilles et la France équinoxiale. Les Antilles sont en effet encore plus que dans la première moitié du siècle la destination des armements atlantiques au long cours depuis les ports du royaume avec la perte de l'Amérique du Nord française sanctionnée par le traité de Paris en 1763 qui prévoit la restitution de la Martinique, de la Guadeloupe, de ses dépendances, de Sainte-Lucie et de la partie occidentale de Saint-Domingue. La volonté de dynamiser le peuplement des Antilles transparaît dans les mémoires d'habitants de Saint-Domingue et semble répondre à plusieurs impératifs stratégiques, défensif et commercial. Outre un objectif de sédentarisation de la population domingoise, l'enjeu est la reconstruction coloniale par suite des conséquences du conflit de Sept Ans sur la démographie et l'économie insulaire. Des mémoires d'habitants adressés aux ministres de la guerre et de la Marine donnent un aperçu de l'opinion sur l'état de l'île. En 1760, les *Réflexions d'un habitant de Saint-Domingue sur l'état présent de cette colonie* adressées au ministre de la Marine commentent la législation royale en vigueur à Saint-Domingue : écrit anonyme, son auteur insiste sur le « moyen d'attacher les colons au pays qui n'est pas d'une petite considération car il en passe tous les jours en Europe par mécontentement et cela dépeuple la colonie ». Il demande la création de collèges et de couvents pour fixer l'éducation des enfants, dans la colonie plutôt que de les envoyer en France, et ainsi permettre leur enracinement en situation coloniale, soutient la création d'une chambre de commerce et d'agriculture à Saint-Domingue pour étendre les cultures et stimuler les échanges commerciaux et demande des missionnaires pour consolider l'emprise religieuse. Un mémoire contemporain de ces *Réflexions* déplore des venues à Saint-Domingue pour faire fortune et rentrer en France :

« Ce pays n'est plus comme dans son origine, habité par des gens grossiers inconnus et que la misère et le libertinage ou des crimes avaient fait sortir de de leur patrie et chercher fortune avec leurs armes ; il y a longtemps qu'il ne reste aucun vestige de ces gens-là, leurs fils et petits-fils après avoir reçu en France une éducation convenable sont retournés s'établir dans leur patrie. [...]. Les Européens qui y vont suivent les mêmes principes, le gentilhomme, le commerçant, l'ouvrier qui par son industrie, a fait quelque fortune ne cherche point à l'augmenter par un mariage ou l'achat d'une habitation, les vexations dont il est témoin qu'il a souvent essuyé, le

¹⁰⁸ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Môle Saint-Nicolas, Louis Glemet et Marie-Anne Matherne, 14 mai 1776, f°13r.

détermine à repasser en France avec lequel il a préférence de jouir de peur à l'abri des lois avec fortune considérable que l'autorité rend toujours amère à Saint-Domingue »¹⁰⁹.

La même année, le sieur de Rochefort, habitant du Cap, adresse quant à lui un mémoire à Choiseul dans lequel il souligne « une portion considérable de terres incultes par les manques de facultés de ceux qui les possèdent. La plupart en ont une trop grande étendue, d'autres n'ont que des terrains usés et qui ne sont pas propres à la culture ; tout cela préjudicieux à l'agrandissement de la colonie ». Il appelle de ses vœux des passages pour peupler la colonie : « Il y a en France quantité de gens inutiles des deux sexes qui sont sur le pavé ou dans les hôpitaux. On pourrait gagner ou forcer ces gens-là à passer dans la colonie. On pourrait même leur fixer certains gages qui ne leur ferait pas envisager leur départ comme un exil », ce qui permettrait aussi d'assurer sa défense : « L'augmentation des Blancs augmenteraient les forces de la colonie soit dans le cas de révolte ou d'une attaque de la part de l'ennemi. [...]. Les troupes du roi y sont en petit nombre : il serait à souhaiter qu'elles pussent être augmentées et surtout des troupes d'artillerie ». Pour le conseiller au Conseil Supérieur de Port-au-Prince, il est nécessaire de développer un marché intérieur domingois et de stimuler la circulation de numéraire :

« tout ce petit négoce le réduit à un échange de comestibles ou d'ustensiles contre du sucre, de l'indigo, des cafés et les navires français qui ont abordé à Saint-Domingue ne pouvant rapporter en denrées du pays le produit entier des ventes faites à 3 ou 400% de bénéfiques, ont enlevés à peu près l'argent que la traite des années antérieures aux hostilités y avait versé, il n'y a aucune branche de commerce intérieure, c'est-à-dire aucune reventes d'habitants à habitants qui soient capable de produire des espèces puisque tous recueillent à peu près les mêmes denrées que chacun subsiste de vivres tirés de son habitation et qu'il n'y a pas comme en France des gens à argent qui répandent des espèces par leurs consommations journalières, on sent que les biens ne sont pas en mains de fermiers ni de locataires ou que les fermages et loyers sont exigibles aujourd'hui en espèces monnayées, tout débiteur est attendu jusqu'à la paix parce que son créancier ne veut pas recevoir son paiement en denrées, qui lui tomberaient en pure perte faute de débouchés. Les sucriers qui supportent presque les sept huitièmes des contributions du dedans n'ont à proprement parler aucun revenu réel depuis 1756 ; les habitants à café et à coton sont dans la même détresse. Les indigotiers seuls mettent à profit quelques chose encore n'est-ce qu'en échange de farines, vins et ustensiles de ménage ou de culture ; ils perdent tous également chaque année de guerre

¹⁰⁹ ANOM, 215 MIOM 6, Mémoire d'un particulier sur Saint-Domingue, s.d. [XVIIIe siècle].

le seizième ou le vingtième de leurs nègres sans espoir d'un remplacement prochain. Pendant les premières années de la paix, leurs manufactures ne rendront que le tiers ou la moitié des anciens revenus [...]. Mais ce qui vous touchera particulièrement, Monseigneur, c'est la considération de la perte que souffre chaque habitation d'un seizième de ces cultivateurs par année depuis 1756, sans qu'il soit possible de remplacer les morts ou marrons. Si on continue de prendre pour des travaux une partie des tristes restes de la paix, le plus grand nombre des habitations se trouvera presque sans plantations, circonstance qui perpétuera l'anéantissement de notre commerce et laissera prendre une supériorité permanente à celui des colonies anglaises et hollandaises »

En 1762, un mémoire des habitants de Port-au-Prince rédigé autour de la création des chambres de commerce et d'agriculture de Saint-Domingue insiste quant à lui sur la nécessité d'améliorer les circulations au sein de l'île pour des raisons commerciales et stratégiques tout en soulignant la nécessité de réorganiser les espaces urbains :

« Il est aisé d'ouvrir des chemins de cette capitale [Port-au-Prince] à Jacmel, à Mirebalais, à l'Artibonite ; ces chemins assureront à la ville presque toutes les productions de ces différents quartiers ; en temps de guerre, ces mêmes chemins, détermineraient bien des bâtiments à se fixer à Jacmel, assurés de la vente de leurs marchandises que les habitants du Port-au-Prince iraient y chercher et par là éviteraient les risques qu'ils ont à courir pour se rendre dans des endroits plus commerçants et de plus de ressources, ces chemins assureraient les secours d'un quartier à l'autre sans craindre d'être coupés ; les routes seraient plus courtes et les troupes ne se verraient pas continuellement exposés dans leurs marches à la vue de l'ennemi en côtoyant les bords de mer, comme elles sont obligées de le faire presque partout. [...] Tous les établissements de cette colonie excepté Le Cap ont été languissants, parce qu'ils ont été trop multipliés ce qui fait qu'ils ont essuyé des révolutions qui en ont empêché l'accroissement et causé les changements arrivés presque dans toute la côte depuis l'Artibonite jusqu'au Fonds et c'est ce qui a empêché jusqu'à nos jours le progrès de nos villes, qui dans toute cette étendue n'ont pris de force qu'en raison de la culture des terres dont le produit a attiré le commerce sans le fixer »¹¹⁰

Le retour à la paix en 1763 est certes propice à une reprise des passages transocéaniques mais il marque aussi l'essor de la culture du café sur l'île de Saint-Domingue ce qui attire de

¹¹⁰ ANOM, 213 MIOM 86, Mémoire d'observation des habitants de la ville du Port-au-Prince sur celui présenté par les habitants de la plaine et ville de Léogane à la Chambre mi-partie d'Agriculture et de Commerce de Port-au-Prince, 1762.

nouveaux colons sur le front pionnier caféier. Dans les années 1770, Saint-Domingue exporte les deux tiers de la production antillaise. Le développement de la culture étend les surfaces agricoles aux mornes défrichées du Nord de la colonie qui compte d'après Moreau de Saint-Méry, 2 009 des 3 117 caféières domingaises en 1789. Mesurer la part des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois impliquée dans l'économie caféière reste à analyser. En tout état de cause, investir dans la plantation caféière constitue un autre horizon de l'ancrage colonial et peut mobiliser une gamme de professions liées à la plantation. Parallèlement, la population servile exploitée dans les indigoteries, sucreries et cafèteries augmente. Les esclaves forment près de 90,00% de la population domingaise avec près de 495 000 individus¹¹¹. Sur les 17 propriétaires d'habitation originaires d'Angoumois recensés dans les billets de sépulture, 14 succombent entre 1757 et 1792, contre 3 entre 1742 et 1745 tandis qu'une origine saintongaise est signalée dans 34 billets pour 1757-1792 contre 4 pour 1716-1756. Sur 33 billets de sépulture signalant un décès d'Angoumoisins entre 1757 et 1792 sur une habitation dont le défunt n'est pas propriétaire, 27 sont liés au propriétaire d'une habitation pour des raisons familiales ou professionnelles, contre 64 sur 74 pour la Saintonge. Les occurrences de propriétaires d'habitations dans les billets de sépulture domingois de la seconde moitié du XVIII^e siècle manifestent un investissement dans l'économie coloniale de plantation. Ainsi, ce sont 14,12% des Saintongais qui sont liés à une habitation domingaise dont un tiers de propriétaire d'après les billets de sépulture tandis que pour l'Angoumois, ces proportions représentent 20,39% d'Angoumoisins associés à une habitation dont un tiers également de propriétaires.

D'un point de vue militaire, se projeter outre-mer par l'appartenance à un régiment d'infanterie, à la légion de Saint-Domingue ou au Corps Royal de la Marine constitue une perspective justifiée par le recentrement de la présence coloniale sur les Antilles. Pour Boris Lesueur, les Antilles deviennent une clef de lecture d'une stratégie de préparation d'une guerre de revanche¹¹² après 1763 : le traité de Paris a permis à la Couronne « d'envisager également un changement de paradigme dans la guerre coloniale ». Il s'agissait de penser une guerre désormais défensive dans l'environnement antillais pour le préserver. Dans ce contexte, les créations de troupes et les affectations de régiment aux Antilles ouvrent des perspectives ultramarines aux enrôlés. La légion de Saint-Domingue est un nouveau corps de troupe fondé en 1766 et affecte ses recrues pour la Perle des Antilles, la Guyane, Gorée et Saint-Pierre-et-

¹¹¹ GAINOT Bernard, *op. cit.*, p. 96.

¹¹² LESUEUR Boris, « Les Antilles dans la préparation de la guerre de revanche », JOUTARD Philippe, POTON Didier, VEYSSIÈRE Laurent (dir.), *Vers un nouveau monde atlantique. Les traités de Paris (1763-1783)*, Rennes, PUR, p. 181-192.

Miquelon. En 1778, les régiments d'Agenais, du Gâtinais, du Cambrésis envoient chacun deux bataillons à Saint-Domingue pour renforcer les garnisons. En garnison à Fort-Dauphin, François Lebrun et Pierre Bertrand, de Malleyrand et de Saint-Genis d'Hiersac en Angoumois, ont été enrôlés dans le régiment du Cap et du Quercy. Ils succombent à l'hôpital royal du Fort-Dauphin, le premier en 1763, le second en 1778¹¹³. Pierre Brunaubois, d'Angoulême, a intégré la légion de Saint-Domingue et est affecté au Port-au-Prince en 1769.

Parallèlement, l'espace insulaire de projection des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois connaît une orientation discriminatoire face à la croissance de la part des Libres de couleur dans la colonie de Saint-Domingue. En effet, ils représentent un groupe d'habitants qui tend à équivaloir celui des Blancs d'après les recensements avec 27 717 Blancs pour 21 808 Libres de Couleurs en 1789¹¹⁴. Une volonté de raciser la société¹¹⁵ visant à réorganiser la société coloniale dans le contexte de la reconstruction d'après-guerre, se fait jour. L'administration centrale française décide en effet, par l'intermédiaire des Conseils Supérieurs domingois, de mettre en place une barrière entre les Blancs et les Libres de Couleurs sur l'île. La mise en place de mesures discriminatoires entre 1758 et 1783, de l'interdiction de porter des armes à celle d'exercer certaines professions ou détenir certains titres (prêtrise et noblesse en 1763, professions de santé en 1764, fonction publique en 1767, officier de milice en 1768) sans omettre les restrictions de réunions des hommes de couleur libres, les contraintes patronymiques comme l'interdiction de porter un nom de Blanc ou le droit d'être qualifiés sieur ou dame. Une telle législation émanant de Versailles peut constituer un facteur de projection assurant à des candidats au passage transocéanique un horizon d'établissement ultra-marin. Dans les faits, à Saint-Domingue, Dominique Rogers, à partir de l'analyse des actions des Conseils Supérieurs, met en évidence combien les conseillers supérieurs n'ont pas réalisé une application stricte de la norme projetée par l'administration centrale, oscillant entre pragmatisme et résistance¹¹⁶.

La diversification professionnelle et l'extension de la présence insulaire des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois observées dans les registres paroissiaux domingois décrit alors une plus grande recherche et saisie de l'opportunité ultra-marine. Vivre l'expérience coloniale depuis l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois devient une réalité plus intensifiée

¹¹³ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Fort-Dauphin, François Lebrun, 17 septembre 1763 ; ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Fort-Dauphin, Pierre Bertrand, 7 septembre 1778.

¹¹⁴ GAINOT Bernard, *op. cit.*, p. 94.

¹¹⁵ ROGERS Dominique, « Raciser la société : un projet administratif pour une société domingoise complexe (1760-1791) », *Journal de la Société des Américanistes*, 95, 2, 2009, p. 235-260.

¹¹⁶ *Ibid.*, p. 245-246.

pour séjourner temporairement à Saint-Domingue et tenter d'y faire gain ou bien s'établir durablement dans la colonie. La période 1763-1792 illustre donc la diversité des natifs d'arrière-pays s'insérant dans la société coloniale par leurs compétences et leurs capitaux devenant habitant au sens de propriétaire d'une habitation ou petits blancs à la recherche d'un établissement, sans garantie de la réussite de l'entreprise (voir annexe 3, cartes 18-19, 31-36).

II. LE MONDE CRÉOLE DOMINGOIS DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS

En circulant ou en s'implantant à Saint-Domingue, les natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois construisent leur place dans la société d'habitation domingoise. Par l'investissement dans la terre ou dans l'échoppe portuaire, par le mariage ou le concubinage, en gardant un contact ou non avec les terres d'origine, devenir un habitant de la colonie suppose une grande diversité de trajectoires, interrogeant à la fois l'appropriation de l'espace colonial, le processus de créolisation et la perspective du retour dans le royaume. En reprenant le nom de l'exposition organisée en 2017 au musée du Nouveau Monde, quels aspects les sources livrent-elles du monde créole des sociétés de l'arrière-pays d'Angoumois ?

1. De vaisseau, de plume ou de régiment : devenir habitant, portraits d'officiers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois propriétaires d'habitations.

Brosser un portrait riche des propriétaires de plantation à Saint-Domingue au XVIII^e siècle est facilité par la conservation de fonds d'archives privées qui, reliés à la documentation du Dépôt des Papiers Public des Colonies, permettent une lecture plutôt globale de la trajectoire d'investissement dans la terre coloniale. Pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, la rareté des fonds d'archives privées sur le sujet réduit la perception aux informations livrées par la documentation du DPPC, les actes notariés produits dans les études métropolitaines et le fichier de l'indemnité de Saint-Domingue à l'époque de la Restauration.

Durant la première moitié du XVIII^e siècle, une partie de la noblesse de l'arrière-pays de Saintonge et d'Angoumois franchit l'océan et investit dans la terre outre-mer. Le marquis d'Ars était encore propriétaire de deux habitations sur l'île de la Grenade en 1763 avant qu'il ne les vende à des Anglais à l'issue de la guerre de Sept Ans. Deux exemples de familles de la noblesse d'Angoumois illustrent cette projection ultra-marine dans l'économie de plantation.

La famille Devezeau de Rancogne est une famille de petite noblesse d'Angoumois. À la fin du XVI^e siècle, Jean Devezeau est écuyer, seigneur de Chillac, capitaine du château de Mareuil et maréchal des logis. En épousant la fille du seigneur de Rancogne, il intègre la seigneurie dans le patrimoine des Devezeau. La projection ultra-marine de la famille Devezeau de Rancogne débute à la fin du XVII^e siècle, lorsque l'écuyer Charles Devezeau de Rancogne, septième d'une fratrie de 13, né en 1672, entre au service du roi vers 1688, dans les débuts de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, après être passé de cadets de Tournay à lieutenant dans le régiment de Normandie. Une généalogie familiale le signale garde la marine au département de Rochefort par un brevet de mars 1694¹¹⁷. Le roi affecte son régiment, dont il est colonel, à Saint-Domingue où il sert pendant près de 23 ans dans le cadre du détachement de compagnies dans les colonies. Son ancrage dans la colonie est concrétisé par deux noces au Cap : un premier mariage avec Marie-Charlotte de La Place en 1702, un second avec Marie Le Clerc de Morainville en 1716. Il reste présent sur l'île jusqu'en 1742, année d'un établissement en Beauce marqué par l'achat d'un marquisat signant une ascension dans le second ordre. Trois enfants sont issus de son premier mariage, Charles-François Louis en 1704, Jean-Louis en 1705 et Jacques en 1707. Depuis avril 1706, Charles Devezeau de Rancogne est colonel des milices de Léogane. Sa tâche consiste à assurer la défense du quartier. En 1711, revendiquant une place de major après plus de 20 ans de service au roi, l'écuyer se plaint de tensions avec les commandants, d'une difficulté à mobiliser son régiment en raison d'insubordination, et revendique son statut de gentilhomme pour ne pas avoir à commander des troupes composées de gens de couleur :

« Il y a deux ans et bientôt trois que je n'ai eu l'honneur de vous écrire, je sens pourtant bien que mon devoir m'oblige de rendre compte à votre grandeur du Régiment dont le roi m'a honoré du commandement. J'ai différé jusqu'à présent, pour ne me pas donner un relief d'écrivain et d'homme inquiet, mais comme je vois que tout va de pis-en-pis, je crois devoir informer votre grandeur qu'il n'y a nulle discipline et on ne peut pas dire que ce soit troupes. J'en ai parlé à Messieurs les Commandants. Plus ils m'ont vue d'empressement à m'acquitter de mon devoir, plus ils ont persisté à m'empêcher de former le dit régiment. Cela est si vrai, Monseigneur, que depuis l'arrivée de Monsieur le Comte de Choiseul, le régiment n'a pris les armes que deux fois. [...]. Cela n'a servi qu'à m'empêcher de prendre connaissance du détail de mon régiment et chercher à m'abaisser comme le dernier de la colonie, cela est si vrai, Monseigneur, que j'ai recours à votre grandeur, pour vous demander justice de Monsieur de Brach, lieutenant du roi pour le quartier de Port-de-Paix qui, cependant, commande à Léogane, au sujet d'un

¹¹⁷ ANOM, COL E385 BIS, Personnel colonial ancien, Généalogie de la maison Devezeaux de Rancogne, 1766.

ordre qu'il a donné pour courir après des nègres marrons. Je ne me plains point en qualité de colonel quoique je serais en droit, mais comme gentilhomme dont j'ai l'honneur d'être né, vous verrez, Monseigneur, par l'extrait de l'ordre que je prends la liberté de vous envoyer, comme il me traite puisqu'il me met à la tête de ceux qui sont nommés dont la plupart sont mulâtres, esclaves et nègres et envoient l'ordre à un lieutenant de mon régiment pour me commander. Je prie votre grandeur de juger par là le peu d'agrément que les gentilshommes qui sont en très petit nombre, peuvent y avoir. Je ne dis point à Monseigneur les autres mortifications que j'y ai eu et que j'y ai journallement s'il y a quelques travaux à faire »¹¹⁸.

Charles Devezeau de Rancogne développe parallèlement à ses fonctions deux habitations à Saint-Domingue. La première est établie en sucre à Nippes, entre le Goëland et la Rivière Froide, sur un plateau de 20 à 25 pieds de hauteurs. Moreau de Saint-Méry la qualifie de second établissement du bourg de Nippes où, en 1713, vivaient 223 Blancs et 552 esclaves. Devezeau de Rancogne peut alors être considéré comme un pionnier de la culture de la plantation en sucre, Nippes ne comptant que 2 sucreries et 48 indigoteries à cette époque. Dans les années 1730, Nippes, fondue dans la paroisse de l'Anse-à-Veau, compte 451 Blancs et 2 252 esclaves exploités dans 6 sucreries, 139 indigoteries. Si Charles-François Devezeau de Rancogne et son fils, Pierre-Charles, sont encore propriétaires de l'habitation jusqu'à la fin des années 1770, elle passe à Orourke à la fin du siècle. En 1742, le retour en France de Charles Devezeau de Rancogne avec son fils Charles-François a conduit à placer les deux habitations sous la gérance d'un économiste nommé Charlier. En 1749, Charlier cesse la gestion des habitations et recommande un nouveau procureur prenant ses fonctions en mars. Depuis le royaume de France, Charles-François se plaint de son ex-procureur dans un courrier adressé à Rouillé, secrétaire d'Etat à la Marine parce :

« qu'il a emporté chez lui tous les lits, linges, ustensiles de cuisine, argenterie, et généralement tous les meubles et effets qui appartenaient au suppliant et qui étaient sur son habitation de Léogane, plus qu'il a emmené deux nègres, une négresse, les chevaux, les moutons et les volailles du suppliant qui étaient sur la même habitation, qu'il a laissé les deux habitations dans un état pitoyable et qu'il refuse de rendre ses compte »¹¹⁹.

Le petit-fils, Pierre-Charles Devezeau de Rancogne est, depuis 1769, sous-lieutenant dans le régiment de Forez, après avoir été volontaire dans la Marine en 1766-1767. Un état de

¹¹⁸ ANOM, COL E345, Personnel colonial ancien, Lettre du chevalier de Rancogne, 4 janvier 1711.

¹¹⁹ ANOM, COL E385 BIS, Personnel colonial ancien, Devezeaux de Rancogne à Rouillé, 1749.

service rédigé après 1778 justifiant une demande d'avancement pour devenir capitaine à la suite des troupes de Saint-Domingue indique qu'en 1773, il passe sur l'île « pour réparer sa fortune que son père avait dérangée » et qu'il est « parvenu à la rétablir et à l'améliorer de manière que cela le met à même de se soutenir honorablement au service ». Il est à ce moment-là capitaine en second de la compagnie des Dragons Mulâtres du bataillon du Petit-Goave de l'Anse-à-Veau, noté « exact, mœurs fort douces, d'une mauvaise santé, très bègue »¹²⁰. Sur trois générations, la famille noble originaire d'Angoumois Devezeau de Rancogne se projette outre-mer entre la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la guerre d'Indépendance Américaine. Justifiée par une affectation militaire, le développement d'une plantation assure l'ancrage et la fortune d'un pionnier tout en accompagnant ses promotions militaires ainsi que celles de ses fils, garantissant alors une ascension dans l'ordre de la noblesse et un établissement métropolitain par l'achat d'une terre titrée d'un marquisat.

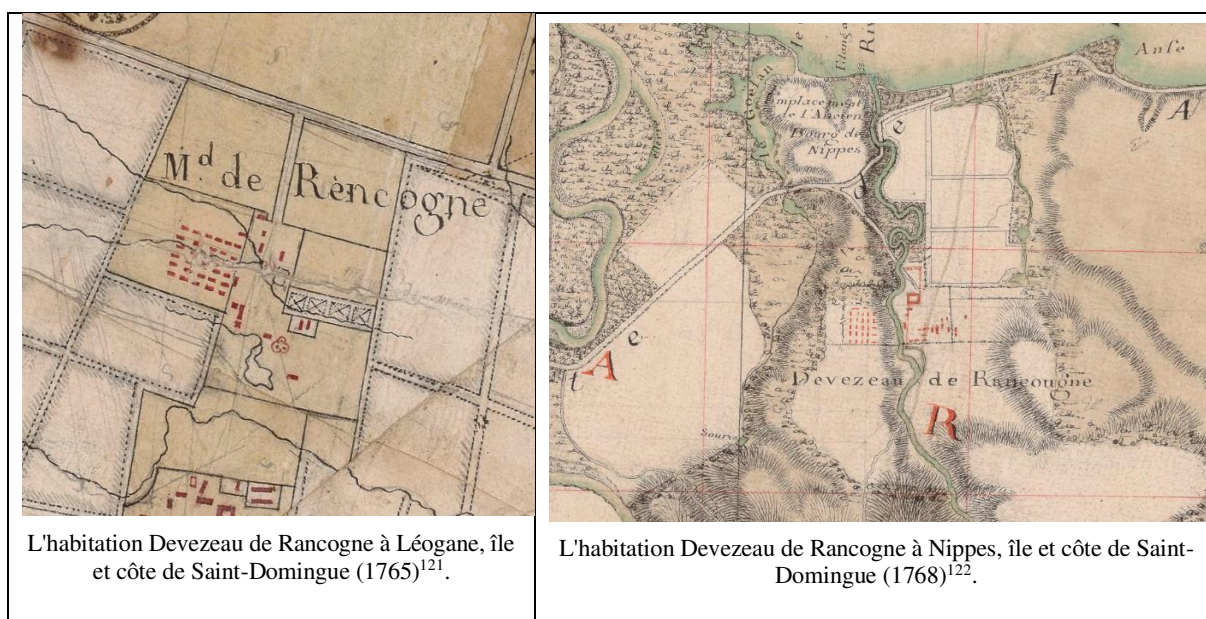


Figure 107: les deux habitations Devezeau de Rancogne à Saint-Domingue (1765-1768).

L'exemple de cette famille illustre aussi la saisie d'une opportunité ultra-marine et les modalités d'une expérience de l'outre-mer, entre spécificités des missions militaires outre-mer et difficultés à assurer une gestion à distance des habitations. Les cadastres domingois des années 1760 livrent l'image de deux habitations relativement importantes. L'habitation de

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ BNF, CP, GE SH 18 PF 151 DIV 3 P 6, Carte topographique des environs de Léogane dans l'île de Saint-Domingue, par l'ingénieur Antoine, 1765.

¹²² BNF, CP, GE SH 18 PF 151 DIV 3 P 12, Carte des quartiers de Nippes et du Rochelais levée par nous Off[icier] d'Inf[anterie], Ingénieur Géographe des Camps et armées du Roy [...] Sorrel, 1768.

Nippes traversée par le torrent de la Rivière Froide, s'organise en deux espaces distincts : sur la rive gauche, l'habitat servile structuré autour de 4 lignes de cases rectangulaires à proximité d'une savane et certainement d'un jardin vivrier, sur la rive droite la gran'case, les ateliers et autour les champs de cannes à sucre. L'organisation de l'habitation de Léogane diffère avec une sectorisation nette entre les espaces résidentiels de l'habitant, des esclaves et l'aire des ateliers identifiable à l'alignement de 4 ajoupas rectangulaires.

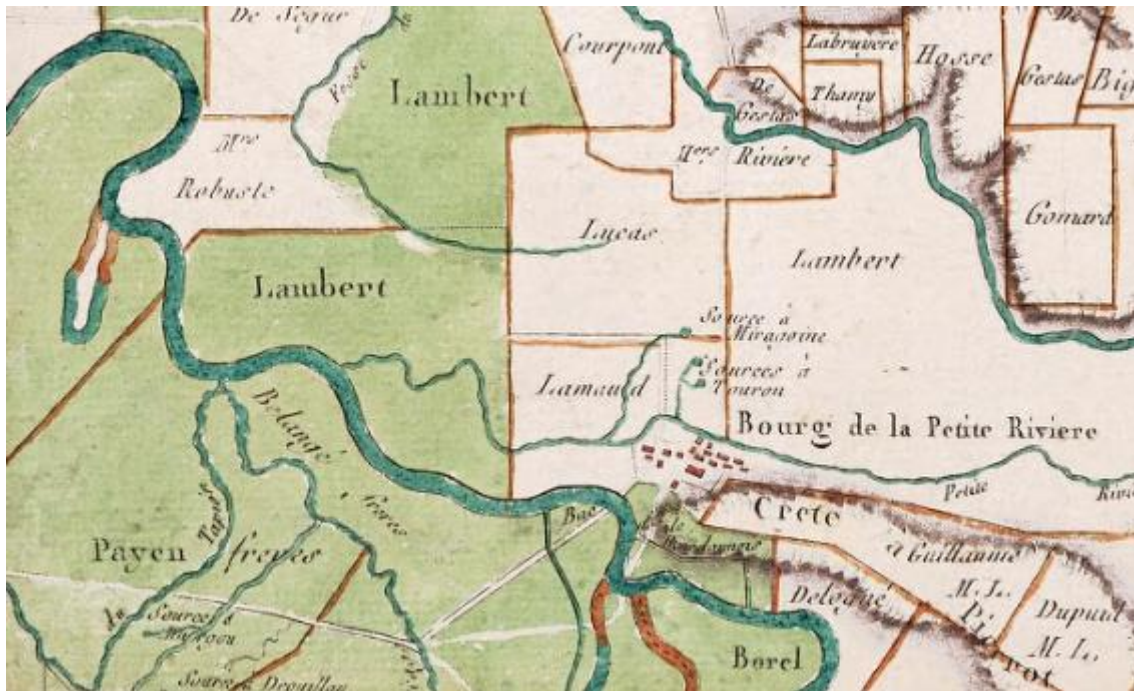


Figure 108: l'habitation Robuste sur le plan du quartier de l'Artibonite, île et côte de Saint-Domingue¹²³.

Une autre famille noble d'Angoumois, les Robuste, décrit une trajectoire ultra-marine pour la première moitié du XVIII^e siècle. Au début du XVII^e siècle, Thomas Robuste est docteur en médecine à Angoulême. Originaire de Normandie, il épouse à Angoulême Marie Guindé. Les deux enfants issus de l'union forment alors deux branches, les Robuste de Cheneusac implantés à Linars autour d'Angoulême, issus de François, et les Robuste de Frédilly implantée en Angoumois et en Loudunais, issus de Nicolas, l'aîné, né en 1617¹²⁴. Si le fils de Nicolas Robuste de Frédilly, né en 1617 à Angoulême, seigneur du Petit-Touvre et des Moulins, est avocat en Parlement de Paris et lieutenant du roi des ville et château de Loudun, ce sont ses petits-enfants qui réalisent la connexion maritime et ultra-marine. En effet, Joseph-Olivier-

¹²³ UFDC, « Plan du quartier de l'Artibonite, Isle de Saint-Domingue », par R. Phélypeaux [en ligne], XVIII^e siècle. URL : <https://ufdc.ufl.edu/UF00028445/00001>

¹²⁴ « Robuste », OUVRARD Jean-Marie, Armorial de la Charente [en ligne], URL : <http://jm.ouvrard.pagesperso-orange.fr/armor/fami/r/robuste.htm> (consulté le 8 octobre 2020).

François-Jérôme, le premier des frères, devient seigneur du Petit Touvre et de Cheneuzac en Angoumois. Mort jeune, âgé de 25 ans, il exerce dans l'infanterie avec le grade de lieutenant. Trois de ses frères puînés embrassent la carrière maritime : François-Joseph devient capitaine d'infanterie en détachement de la Marine à Saint-Domingue, François-Jérôme est devenu enseigne de vaisseau, Jean-Jérôme également prenant du grade jusqu'à devenir premier lieutenant des vaisseaux de la Compagnie des Indes en 1744. François-Joseph, affecté à Saint-Domingue, y épouse Catherine Rose Thomin de Villaroche, créole née au Cul de Sac, dont le père est capitaine et major des troupes dans le quartier de Léogane et la mère fille d'un capitaine d'une compagnie de milice de l'île Sainte-Croix. De leur union sont issus 4 enfants. Il obtient la Croix de l'Ordre militaire de Saint-Louis en 1731 et rentre en France¹²⁵. Il succombe à Angoulême en 1744. Son fils, Jean-Louis Joseph Robuste de Frédilly, né en 1733, à la Petite-Rivière de l'Artibonite, devient capitaine de dragons, capitaine de milices et investit dans une plantation. Il épouse une créole de la Petite-Rivière de l'Artibonite née en 1751 fille d'une famille de commandants de milice de la paroisse de Saint-Marc. Parmi les témoins de la noce du fils, un Angoumois, Jean II Pasquet, seigneur de Luget, de Roumazière, devenu capitaine de milice à Saint-Marc et colon à Saint-Domingue. En 1780, Jean-Louis Joseph Robuste meurt sur son habitation à la Plaine de la Petite-Rivière de l'Artibonite¹²⁶. Le fichier de l'indemnité de Saint-Domingue signale la propriété d'une indigoterie et d'une cotonnerie. Ses établissements faisaient partie des 410 indigoteries et 126 cotonneries recensées par Moreau de Saint-Méry. Les familles Devezeau de Rancogne et Robuste mettent en évidence le lien étroit et privilégié entre affectation militaire et investissement dans l'économie de plantation avec cette particularité d'une créolisation qui s'accompagne de la recherche d'un établissement métropolitain.

À la noblesse de Saintonge et d'Angoumois s'ajoute également l'investissement dans la terre coloniale des négociants de l'arrière-pays. En 1831, les descendants du négociant cognaçais Etienne Augier sont indemnisés pour 13/15^e d'une indigoterie et cotonnerie dite « Augier » à la Rivière du Cabeuil, paroisse de la Petite-Rivière¹²⁷. Le négociant jarnacais Jacques Delamain et son épouse Marie Ranson possédaient également une indigoterie, une cotonnerie et quelques parcelles établies en café à la Colline d'Acquin¹²⁸.

¹²⁵ ANOM, COL E354, Personnel colonial ancien, Robuste de Frédilly, capitaine à Saint-Domingue, 1731.

¹²⁶ ANOM-IREL BMS, Saint-Domingue, Petite Rivière de l'Artibonite, 17 janvier 1780.

¹²⁷ ANOM, BIB D64 1830, Indemnité de Saint-Domingue, n°28, La Petite Rivière, Ordres 7321 à 7323, Héritiers Augier, 11 115 francs, 1^{er} décembre 1831, p. 273.

¹²⁸ ANOM, BIB D64 1827, Indemnité de Saint-Domingue, n°49, Acquin, Ordres 179, Héritiers Ranson & Delamain, , 27 257 francs, 31 mars 1827, p. 353.

Année	Localité	Nom	Prénom	Localité d'origine
1769	Cavaillon	Bourdajoux	Magdelaine	Saintes
1770	Les Cotteaux	Lafaye Lamirande	Magdelaine	Saintes
1770	Fort Dauphin	Grellet	Joseph	Saintes
1771	Les Verrettes	Chaparre	Simon	Bernay
1772	Les Gonaïves	Reveillon	Claudine	Saint Savinien du Port
1773	Mirebalais	Seure	Etienne	Pons
1773	Fort Dauphin	Jacaud	Jean Isaac Philippe	Saintes
1774	Croix des Bouquets	Dufort	François	Saintes
1774	Les Gonaïves	Garnier	Eutrope	Saintes
1777	Fort Dauphin	Nesson	Jacques	Rioux
1779	Port Margot	Porchereau	Jean Baptiste	Saint Jean d'Angély
1780	Torbeck	Dugue	Marie	Saintes
1780	Cap Tiburon	Lucas	Jean Baptiste	Arvert
1783	Petit Goave	Paquo	Simon	Saint Sorlin de Chéseau
1783	Léogane	Montignaud	Charles	Saintes
1790	L'Acul	Tabois	Jean Henry	Saintes
1791	Arcahaye	Vaurigaud	Pierre	Pons

Tableau 121: les propriétaires d'habitation de l'arrière-pays de Saintonge d'après les billets de sépulture domingois (1769-1791).

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, 14 propriétaires d'habitations d'Angoumois et 34 de Saintonge trépassent sur leur plantation. La profession militaire domine dans le profil du propriétaire de l'arrière-pays : un capitaine de milice de Saint-Jean-d'Angély exerçant au Port-Margot, un major des milices du Mirebalais venu de Cozes et un commandant de milice de L'Acul originaire de Saintes et un capitaine des carabiniers de Léogane venu de Marennes. Parallèlement se trouvent également parmi les propriétaires un officier capitaine de navire, Jean Malvesin, de Saint-Seurin en Saintonge estuarienne, propriétaire à Jacmel, possesseur d'une cafèterie au Fond-Melon et d'une cotonnerie dans les Hauteurs des Orangers¹²⁹, un gérant d'habitation de Pons nommé Vaurigaud, propriétaire au Fond-Baptiste de l'Arcahaye¹³⁰, un syndic de paroisse d'Arvert au Cap Tiburon et un maître charron de Rioux au Fort-Dauphin¹³¹. Pour l'Angoumois, parmi les professions renseignées dans les billets de sépulture, un écrivain de la Marine faisant fonction de commissaire aux Classes à la résidence des Cayes natif de Cognac¹³², un lieutenant-colonel au régiment de Port-au-Prince venu de La Rochefoucauld¹³³, et un prévôt honoraire de maréchaussée venu de Saint-Froult au Petit-Goave¹³⁴. Avec ces rares

¹²⁹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Jacmel, Jean-François Malvesin, 22 décembre 1777.

¹³⁰ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Arcahaye, Pierre Vaurigaud, 2 décembre 1791.

¹³¹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Fort-Dauphin, Jacques Nesson, 21 mai 1777.

¹³² ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Les Cayes, Pierre Perrin du Fief, 7 juillet 1765.

¹³³ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Torbeck, Louis de Lamberty, 2 août 1775, f°47v.

¹³⁴ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, Petit Goave, Louis-Pierre Raymond, 20 juin 1788, f°13v.

mentions, il est difficile de conclure à une diversification du monde des propriétaires d'habitations originaires de l'arrière-pays dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, mais l'hypothèse semble plausible et illustrerait un intérêt pour la plantation caféière dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Année	Localité	Nom	Localité d'origine
1765	Les Cayes	Perrin Du Fief, Pierre	Cognac
1771	Petite Rivière de l'Artibonite	Godet De La Frossetière, René Marie	Saint André sur Mareuil
1773	Mirebalais	Larmade, Jean	Angoulême
1775	Torbeck	Lamberty De, Louis	Montaude, La Rochefoucault, environs
1776	Petite Rivière de l'Artibonite	Parcelier, Jean-Baptiste	Nersac
1778	Mirebalais	Salsuchan (?), Joseph	Angoumois, indéterminé
1779	Fort Dauphin	Thènevot De La Rente, Charles	Le Chaigne, Angoulême, diocèse
1780	Petite Rivière de l'Artibonite	Robuste De Fredilly, Jean-Louis Joseph	Linars
1785	Arcahaye	Fureau, Nicolas	Angoulême
1787	Gros Morne	Brebinant, Jean	Angoumois, indéterminé
1787	Cavaillon	Faure, Mathieu	La Rochefoucauld
1787	Anse à Veau	Desbordes, François	Cognac
1788	Petit Goave	Raymond, Louis Pierre	Saint Front
1790	Les Gonaïves	Guérin, Jean	Cognac

Tableau 122: les propriétaires d'habitation d'Angoumois d'après les billets de sépulture domingois (1765-1790).

Le cas de Pierre Perrin du Fief, de Cognac, montre l'ancrage des officiers de plume d'arrière-pays exerçant dans la Marine¹³⁵. En 1765, il demeure sur son habitation aux Cayes dans le quartier de la Plaine du Fond au lieu-dit « du Parc ». Elle est établie en sucre. Ses descendants ont également des intérêts dans une cafétéria dite du Grand-Saut aux Cayes¹³⁶. Exerçant dans la Marine depuis 1737, année de l'obtention de son brevet d'écrivain ordinaire de la marine, il commence par servir une année à Léogane. Jusqu'en 1752, il réalise plusieurs missions qui le stabilisent dans l'aire antillaise. En 1738-1739, il est garde côte sur le *Vautour* et la *Vipère*, assistant à des prises dont il rend compte au roi par un bref retour à Rochefort avant de revenir au fort royal du Petit-Goave en 1740. L'année suivante, il embarque sur la tempête pour le port espagnol de Gouantanam afin de surveiller une escadre anglaise et d'en rapporter des renseignements. En 1742, il est affecté à Saint-Louis comme commissaire avant d'être promu écrivain principal de la Marine¹³⁷. C'est à ce moment qu'il se marie avec Marie-Louise Fanet qui lui donne un fils, créole, en 1743, Pierre-Timothée qui ne semble pas avoir connu sa

¹³⁵ ANOM, COL E334BIS, Personnel colonial ancien, Perrin du Fief, écrivain à Saint-Domingue, 1737-1760.

¹³⁶ ANOM, BIB D64 1832, Indemnité de Saint-Domingue, n°46, Les Cayes, Ordre 8638, Héritiers Perrin du Fief, 3 114 francs, 1^{er} juin 1832, p. 673.

¹³⁷ ANOM, COL E334BIS, Personnel colonial ancien, État des services de Perrin du Fief, 30 avril 1760.

terre d'origine, le Cognaçais. Il passe ensuite aux Cayes à la fin de la guerre de Succession d'Autriche. C'est certainement à ce moment qu'il établit son habitation en sucre. De nouveau envoyé à Saint-Louis en 1744, il revient aux Cayes pour établir le bureau des Classes en 1748. En 1753, il est chargé de neutraliser des navires faisant du commerce interlope. En 1760, il quitte son poste des Cayes pour le Cap puis Port-au-Prince promu commissaire contrôleur de la Marine¹³⁸. À sa mort, en 1765, son fils à 22 ans. Il devient capitaine de la garde nationale jusqu'en 1773. La propriété d'une habitation aux Cayes apparaît ici comme le point d'ancrage d'un fonctionnaire nomade sur la colonie. Elle représente l'investissement d'appointement dans l'économie coloniale à des fins à la fois résidentielles et commerciales. On sait cependant peu de choses de cette habitation.

Parmi les propriétaires d'habitations saintongeais, Jean-Henry Tabois constitue un exemple plus documenté grâce aux recensements des habitations réalisés dans les années 1790 à Saint-Domingue. Tabois est propriétaire d'une cafétérie à la Soufrière, paroisse de l'Acul, entre le Limbé à l'Ouest et la Plaine du Nord à l'Est, indemnisée 11 050 francs aux héritiers en 1827¹³⁹. Mais il possède également d'une sucrerie dite « Tabois-Goguet » indemnisée 17 250 francs aux descendants¹⁴⁰. D'après Moreau de Saint-Méry, la paroisse compte près de 6 425 habitants à la fin du XVIII^e siècle. Dans la plaine, 130 Blancs et 3500 esclaves. Dans les mornes, 95 Blancs, 200 affranchis et 1500 esclaves. Après le développement de la culture de l'indigo à la fin du XVIII^e siècle, les habitations établies en sucre et en café se sont multipliées : 3 indigoteries, 24 sucreries, 23 cafétérias. Un état comparatif des habitations établies en café affermées pour le compte de la République du 27 prairial an VI signale l'habitation Tabois affermée par le nommé Jolicoeur depuis le 19 floréal an V. L'espace cultural de la plantation totalise 6 500 pieds de caféiers en rapport et entretenus et 4000 pieds de caféiers plantés. Le groupe des travailleurs serviles est constitué de 30 hommes et 16 femmes. L'habitation compte 12 cases et ne possède ni animaux ni moulin. En 1790, Jean-Henry Tabois, 65 ans, trépassé sur son habitation de l'Acul. Le billet de sépulture le renseigne ancien commandant de la Plaine du Nord originaire de la paroisse de l'Assomption de la ville de Saintes en Saintonge¹⁴¹. L'absence de registres paroissiaux pour la décennie 1720 empêche toute vérification du lieu de naissance. Un dossier du personnel colonial ancien signale son arrivée à Saint-Domingue en 1753, avant la guerre de Sept Ans. Auparavant, il avait intégré le régiment de cavalerie de Saint-Simon

¹³⁸ *Ibid.*

¹³⁹ ANOM, BIB D64 1827, Indemnité de Saint-Domingue, n°14, L'Acul, Ordre 525, Héritiers Tabois, 3 114 francs, 1^{er} septembre 1827, p. 125.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 119.

¹⁴¹ ANOM-IREL, BMS, Saint-Domingue, L'Acul, Jean-Henry Tabois, 7 mai 1790, f°2v.

comme volontaire en 1746, participant aux campagnes de la fin de la guerre de Succession d'Autriche en 1747 et 1748. Promu garde du roi en 1749, il passe en 1753 à Saint-Domingue pour affaires et continue alors de servir en qualité d'officier à la suite des milices jusqu'en 1763. Huit ans plus tard, avec le rétablissement des milices en 1771, il devient capitaine à la suite de la Compagnie des Dragons de la Plaine du Nord. Moins de deux ans plus tard, il est promu capitaine commandant la compagnie par nomination provisoire du gouverneur et obtient un brevet du roi en 1775¹⁴². Il est plausible d'envisager l'investissement dans la plantation de l'Acul entre 1763 et 1771, ce temps correspondant à une absence d'affectation officielle et à la nécessité de s'implanter durablement dans l'île après 10 années de présence insulaire tout en guettant la reprise d'une opportunité militaire professionnelle. Pourtant parallèlement, à lire les recommandations que reçoit Tabois pour justifier de la période de 1763-1771 dans sa demande de la Croix de Saint-Louis, le capitaine à la suite des Dragons de Saintonge a servi pour le gouverneur général de la colonie qui lui aurait remis un brevet qu'il n'a pas fait ratifier. En août 1789 lui est donc accordée la Croix de Saint-Louis pour 42 années de services rendus pour le roi en métropole et dans la colonie de Saint-Domingue. Un portrait élogieux de Jean-Henry transparaît dans une lettre de recommandation adressée au ministre de la Marine à la fin des années 1780 par le marquis de Gouy d'Arcy depuis sa demeure, rue de Provence, faubourg Montmartre à Paris : laudateur, le passage confirme la possession d'une plantation et d'esclaves et décrit le sieur Tabois comme un exemple de Saintongeais dévoué dans la guerre d'Indépendance Américaine ayant investi dans le front pionnier caféier du Nord de l'île totalement acclimaté et enrichi :

« Si le sieur de Tabois n'a point fait ratifier son brevet, il n'en a pas moins fait son service avec une exactitude scrupuleuse. Cette exactitude lui valut de ses supérieurs un nouveau grade et ce dernier lui fut conféré, pour cette fois, avec toutes les formes requises. Bientôt on lui confia le commandement d'un quartier dans lequel il a donné depuis quinze ans des preuves d'une intelligence rare, d'un zèle infatigable et d'un désintéressement à toute épreuve.

Je ne puis passer sous silence, Monsieur le Comte, la conduite exemplaire qui a distingué cet officier pendant la dernière guerre. Son commandement situé à deux lieues du Cap se trouvait au centre de l'armée : il avait sous ses ordres trois postes importants garnis de batteries. Les généraux les visitaient sans cesse, et le sieur de Tabois les accueillait toujours avec un empressement et une noblesse qui lui ont mérité les

¹⁴² ANOM, COL E375, Personnel colonial ancien, Jean Tabois, capitaine de milices à Saint-Domingue, 1783-1789.

suffrages unanimes. Dans le moment où les vivres étaient hors de prix, sa maison, ses chevaux, ses esclaves étaient aux ordres de tous les officiers : il recevait chez les malades, les faisait traiter à ses frais, les comblait d'honnêteté et, satisfait d'avoir sauvé la vie à plusieurs d'entre eux, il négligeait la culture de son propre bien, pour que rien ne pût le détourner de se rendre utile à l'armée du roi. [...]

J'oserai joindre à ces faits une observation importante dont vous êtes plus fait que personne, pour apprécier la justesse. Lorsque les ordres du roi nous transportent à deux milles lieues de nos foyers pour garder ses colonies ou les défendre ; lorsque fatigués de la mer, épuisés par le climat, dénués d'argent, manquant de vivres, nous sommes obligés de lutter contre la maladie, un ciel brûlant et le besoin ; lorsque nous sommes déchirés par le spectacle affreux de voir mourir des officiers et des soldats à nos ordres, dont la perte est irréparable dans ces climats lointains, avec quelle reconnaissance n'accueillons nous pas l'habitant acclimaté et riche qui, sans espoir de récompense, vient nous offrir ses soins, sa bourse et ses esclaves ? Un tel homme alors est notre tuteur, mais un tel homme est rare, et le ministre qui en multiplierait l'espèce rendrait peut-être aux troupes du roi et à nous tous le plus important de tous les services ou quel meilleur moyen de parvenir à ce but, que de répandre quelques grâces sur le très petit nombre de ceux qui, dans la dernière guerre, ont enlevés tous les suffrages ? »¹⁴³.

Les sources du personnel colonial ancien orientent la perception des propriétaires d'habitations à Saint-Domingue originaires de l'arrière-pays vers ceux qui se sont projetés à Saint-Domingue pour des raisons professionnelles, qu'ils s'agissent d'officiers de régiment ou d'officiers de plume de la Marine. Cet effet de source, nuancé par les billets de sépulture ou des actes notariés métropolitains à exploiter, montre que l'investissement dans la plantation domingoise s'accompagne d'un enracinement dans la colonie à la différence de ceux qui rentrent en métropole, gèrent à distance leur bien avant de s'en séparer par une vente. Exception ou exemple d'une capacité d'accès à l'investissement dans l'économie d'habitation ou du bénéfice de celle-ci par héritage, Madeleine Ripoche, femme du meunier Jacques Gueslin, d'Ars en Angoumois, donne procuration en 1772 à son époux pour se rendre à Bordeaux et percevoir à Bordeaux le produit « résultant de la vente d'une habitation qui lui appartenait aux Îles de l'Amérique »¹⁴⁴. En 1782, les deux fils du commissaire aux Classes Pierre Perrin du Fief, François-Louis et Louis-Pierre, donnent procuration à Cognac pour obtenir la reddition des

¹⁴³ ANOM, COL E375, Personnel colonial ancien, Jean Tabois, Lettre de recommandation du Marquis de Gouy d'Arsy, 8 février 1788.

¹⁴⁴ ADC, 2 E 14 498, Notariat, Etude Robin, Cognac, Procuration, Ripoche à Gueslin, 23 juillet 1772.

comptes de l'habitation gérée par Champlois, ancien capitaine du régiment du Forez et suggérer au gérant d'acquiescer l'habitation du Parc ainsi que les « nègres, meubles, effets, ustensiles » pour 120 000 livres argent de France¹⁴⁵. L'écriture de ces portraits contribue à la connaissance des maîtres et propriétaires d'esclaves aux Antilles que Frédéric Régent considère comme un impensé de l'histoire des sociétés coloniales à travers l'exemple de son étude sur la Martinique. La mise au jour de portraits de propriétaires de l'arrière-pays contribue à « décentrer l'histoire de l'esclavage et d'interroger une population hétérogène certes, mais liée par un signe tacite de distinction dans une société : la propriété d'un ou de plusieurs êtres humains »¹⁴⁶.

2. De l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à l'économie domingoise : l'habitation, le magasin, les esclaves

S'il est possible d'identifier partiellement le groupe des propriétaires d'habitations venus de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans les billets de sépulture, les procurations établies en métropole et le fichier de l'indemnité de Saint-Domingue, et la localisation de leurs propriétés, la reconstitution de l'univers de la plantation dans son organisation spatiale et dans l'exploitation des esclaves qui est au cœur du système productif des cultures spéculatives ultramarines est plus complexe. Un portrait restreint des plantations peut néanmoins être réalisé à partir des recensements des domaines de la fin du XVIII^e siècle pour les quelques propriétaires d'habitations identifiés dans les billets de sépulture.

Le capitaine de milice Jean-Baptiste Porchereau, de Saint-Jean-d'Angély, possède deux habitations établies au « Petit-Borgne », quartier du Port-Margot. L'Angérien pouvait commander une milice de 120 individus¹⁴⁷ dans le quartier. L'une, cultivée en 1794-1795 par le nommé Tanguy, est placée sous la gérance du nommé Janvier. Elle compte 50 cultivateurs, hommes et femmes confondus, et 31 enfants. La seconde est gérée par un économiste anonyme qui supervise le travail de 11 cultivateurs¹⁴⁸. Le tableau des habitations du Port-Margot dressé en prairial an III n'indiquant pas la culture établie, l'état général des cafés livrés à l'administration par les plantations de Port-Margot en brumaire an IV lève le doute¹⁴⁹ : une des

¹⁴⁵ ADC, 2E 20 428, Notariat, Etude Chauvin, Cognac, Procuration, Perrin du Fief & Perrin de Saint-Aubin, 30 mai 1782.

¹⁴⁶ RÉGENT Frédéric, *op. cit.*, p. 8.

¹⁴⁷ MOREAU DE SAINT-MÉRY, *Description...*, p. 677.

¹⁴⁸ ANOM, 10 DPPC 189, Recensement des biens domaniaux et urbains, Etats particuliers de la section Nord, dossier n°13, Port-Margot, 5 prairial an III.

¹⁴⁹ *Ibid.* Etat général des cafés livrés à l'administration et portés depuis le 11 brumaire an III jusqu'à ce jour, 13 brumaire an IV.

habitations Porchereau livre 783,75 livres de café avec cette précision que « la plupart des habitations portées sur cet n'ont point faire de récolte l'année dernière » et que « tous les cafés [...] étaient dans les magasins depuis un an avant la livraison »¹⁵⁰. Moreau de Saint-Méry signale qu'au canton du Petit-Borgne se trouvent 1 sucrerie en brut, 2 indigoteries et 15 cafèteries. Le canton représente 1/7^e de la surface paroissiale et 1/8^e des esclaves du Port-Margot. Par ailleurs, il ajoute que le sol de la paroisse de Port-Margot, léger et pierreux, ne correspond plus à la culture de l'indigo à la fin du XVIII^e siècle et que le succès des cafèteries est lié à la consommation du Cap¹⁵¹.

Jacques Depas de Saintes, 40 ans, établi à Acquin, dans la partie Sud, est propriétaire d'une habitation à la Grande Colline à Mangon d'Acquin. En 1794-1795, Jacques et Joseph Depas sont habitants sur l'habitation où travaillent 1 conducteur, Jean-Baptiste, 40 ans, 2 cultivateurs, Hippolyte et Célestin, 5 femmes, Zabelle, Faustine, Flore, Françoise, et Darne et 5 enfants, Louis, Léon, Monime, Marthome et Denis.

Jean Bernard Desmier d'Olbreuse, d'Angoumois, est également propriétaire d'une habitation à Acquin, à la Colline à Mangon. Sa seconde épouse Marie Allard et leurs quatre, Jean et Eugène, 6 et 4 ans, Eléonore et Virginie, vivent sur l'habitation dans la gran'case. Les travailleurs recensés sur le domaine sont 7 hommes (1 domestique, 1 conducteur et 4 cultivateurs) et 8 femmes, 3 domestiques et 5 cultivatrices. Appelés cultivateurs et cultivatrices dans les sources postérieures à la reconnaissance de l'égalité dans les colonies, ces travailleurs sont surtout d'anciens esclaves attachés à la propriété. Parmi elles, Zadée, Minerve et Gertrude, 18 ans. Seize enfants sont inscrits sur le recensement. Comment la famille Desmier d'Olbreuse s'est projetée à Saint-Domingue. Fils de Charles Desmier d'Olbreuse, commandant d'un régiment des cuirassiers, Jean-Bernard est l'aîné d'une fratrie de 7 enfants, issus des noces avec Catherine Rasteaud des Arnoux en 1745. Après son mariage en juin 1787 avec Jeanne-Marie Defieux de Marcillac, il envisage de traverser l'océan pour se rendre à Saint-Domingue en sollicitant un passage auprès De Castries. La démarche échoue et c'est uniquement après la naissance de son fils, Jean-Bernard Eugène, et sa participation à l'assemblée de la noblesse d'Angoumois en 1789, qu'il réalise ce voyage, visiblement veuf désormais, pour atteindre Saint-Domingue où il convole en secondes noces en février 1790 à Acquin avec Marie Madelaine Allard, veuve de Charles Henri Hanques, fille d'un marchand du Mans. En août suivant est légitimée leur fille, Félicité Eléonore, qui épouse au début du siècle suivant un ancien lieutenant des gendarmes royaux et sous-commissaire de la Marine, Jean-Jacques de la

¹⁵⁰ *Ibidem*.

¹⁵¹ MOREAU DE SAINT-MÉRY, *Description...*, p. 672.

Martellière. Le 8 août 1790, il achète pour 12 000 livres 80 carreaux de terre à la Colline à Mangon d'Acquin au sieur Fournier pour établir une cafèterie.

L'habitation Robuste de Frédilly, produisant du coton, compte 140 cultivateurs : 58 travailleurs et 82 travailleuses. L'habitation Maulevrier établie en café à l'Arcahaye est la propriété d'une famille noble de l'Angoumois, originaire de Saint-Brice en Cognaçais. Charles Léon Guiton de Maulevrier possède, d'après le recensement des biens domaniaux et urbains séquestrés de l'Ouest dès 1797, une plantation de 60 carreaux établie en café avec 2 jardins à cultiver et 10 carreaux de savane et 28 carreaux de bois. Une grande case abrite la demeure du noble planteur, 4 « maisons de cultivateurs » renvoient aux cases des esclaves formant un groupe de 20 hommes, 30 femmes, 15 garçons et 15 filles. Les caféiers s'étendent sur 4 glacis. La plantation compte 1 moulin à piler, 1 magasin, 1 hôpital et 1 écurie. Ce marquis, capitaine de dragons dans le régiment de Monseigneur le Dauphin, après avoir fait la guerre en Allemagne dans le « pays de Hesse », est « appelé à Saint-Domingue pour des affaires de famille ». Il conserve son grade de capitaine de régiment jusqu'en 1779 où il est promu major des milices du Port-au-Prince. D'après une lettre sollicitant une prolongation de son congé en France, « il s'est donné des soins pour instruire et exercer les compagnies de dragons mulâtres et autres gens de couleur aux manœuvres de la cavalerie légère pour en former un corps de chasseurs propres à la défense des côtes ». Entre temps, il a épousé en 1775, à la Petite-Rivière de l'Artibonite, Catherine Rose Lecomte de Montroche, fille d'un officier de vaisseaux du Roi, Joseph Lecomte de Montroche, et de Catherine Elisabeth Robuste de Frédilly. L'épouse apportait en dot la moitié d'une habitation familiale à la Petite-Rivière établie en indigo et en coton¹⁵². En 1786, Charles-Léon Guiton de Maulevrier repasse en France par un congé qu'il prolonge. Par ailleurs, le fichier de l'indemnité de Saint-Domingue renseigne également la propriété d'une cotonnerie aux Verrettes. Durant la décennie révolutionnaire domingoise, il propose au ministre de la Marine ses services, justifiant sa sollicitation par l'absence de participation aux troubles de Saint-Domingue, par l'activité quasi-intacte de sa cafèterie dont il estime une production régulière à 150 milliers de café et par la volonté de jouir de nouveau de son bien après l'occupation anglaise :

« Propriétaire d'une cafèterie que j'ai établie moi-même sur le canton de l'Arcahaye dépendance du Port-Républicain en la partie de Saint-Domingue qui est restée sous la domination des Anglais pendant plus de trois ans ; connaissant les localités, possédant la confiance des cultivateurs et la considération des propriétaires,

¹⁵² DEBIEN Gabriel, *Études antillaises*, 1956, p. 44.

j'offre mes services au gouvernement pour concourir au rétablissement de l'ordre, de la paix, du commerce et de l'agriculture dans cet intéressant quartier ».

Dans le quartier de l'Arcahaye se trouve également la plantation « Josias », propriété d'une famille de l'Angoumois issue de la région de Jarnac. La pertinence de sa présentation repose sur la documentation héritée permettant de décrire précisément les contours d'une plantation caféière associée à une famille de l'Angoumois. La famille Josias est associée à plusieurs propriétés. Durant la décennie révolutionnaire, selon le recensement des biens domaniaux et urbains débuté en 1797, une des plantations est décrite. Appartenant aux héritiers Josias, elle est située au quartier de Fonds Baptiste de l'Arcahaye. Établie en café, sa surface décline 20 carreaux en café répartis en 5 glacis, 24 carreaux en savane, 4 carreaux de jardins à cultiver et 2 carreaux de bois de bout. Elle compte également une écurie et 2 maisons de cultivateurs. La famille est également propriétaire d'une autre cafèterie aux Verrettes. Est-il possible de dater l'arrivée à Saint-Domingue de la famille Josias. En 1783 à Saint-Marc, Jacques Josias, de Chassors en Angoumois est habitant de Montrouis, paroisse de l'Arcahaye. Fils de feu Jacques et de Marie Lacroix, il épouse une créole, Marie-Joseph Caradeau, native du Cul de Sac, fille majeure et illégitime du nommé Caradeau et de Jeanne Reproussal. Le couple légitime lors du mariage trois enfants nés à la Petite-Rivière : Jeanne-Claudine, née en 1758, Jacques, né en 1762, Marie-Victoire, né en 1763 et la cadette, Françoise, née en 1771 à l'Arcahaye. En 1783, sur la Jeune Henriette partie de Saint-Domingue pour Nantes, Madame Josias rentre en France avec deux de ses enfants, Marie-Françoise, 13 ans, et Jean, le dernier né, 9 ans¹⁵³. L'établissement d'une procuration en 1788 à Cognac, indique qu'elle n'est pas retournée à Saint-Domingue et qu'elle est devenue veuve. En 1787, à bord du navire la Princesse d'Hénin, capitaine Danglade, parti de Bordeaux pour Port-au-Prince ont embarqué le couple formé par Marie-Victoire Josias, âgée de 23 ans, et Josué Jean-Baptiste Christin, 23 ans également, qualifié de bourgeois sur le rôle d'équipage. Le couple vient de Blanzac en Angoumois¹⁵⁴. Ces deux passages transocéaniques signalent un retour en France qui correspond à l'âge de l'éducation, le plus souvent privilégiée en métropole. Après son mariage, Marie-Victoire retrouve la plantation à l'Arcahaye accompagnée de son époux. Jeanne-Claudine a quant à elle épousé un avocat en Parlement, François-Pierre Gautier, de Cognac. C'est à cet avocat que Madame Josias confie en 1788, l'administration de ses biens meubles et immeubles à Saint-Domingue¹⁵⁵. En avril 1789, l'habitation de l'Arcahaye est gérée par Jean-Baptiste

¹⁵³ ANOM, F 5B 43, Passages, Liste de passagers, Nantes, La Jeune Henriette, octobre 1783.

¹⁵⁴ ADG, 6B 58, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, La Princesse d'Hénin, 1787.

¹⁵⁵ ADC, 2E 10 922, Notariat, Etude Fournier, Cognac, Procuration, Caradeau à Gautier, 12 novembre 1788.

Christin, l'un des gendres de Madame Josias. Une procuration en faveur du négociant Thomas sollicite de « surveiller la régie de l'habitation établie en café » et de révoquer le gendre en cas de mauvaise gestion. Ce qui semble avérée à en croire une autre procuration. En octobre 1789 en effet, François-Pierre Gautier donne procuration au négociant Thomas, installé aux Gonaïves, pour assurer la régie de l'habitation en café de la famille Josias, « placer et déplacer tout économe, gérant et chirurgien qu'il avisera de se charger des trois quarts des revenus de la dite habitation [...] et de leur faire passer en café en provenant ou en toutes autres denrées de la colonies à l'adresse de M. Loriagne, négociant à Bordeaux »¹⁵⁶. En décembre 1792, l'avocat donne procuration au citoyen Jacques Larue, habitant au quartier des Petits Matheux, du voisinage de la plantation Josias, pour assurer la gestion des stocks de l'habitation en café. Le 5 mars 1793, Larue, détenteur de la procuration, peut se mettre en possession de l'habitation pour la gérer et l'administrer. En présence du notaire Lechâtelain, un inventaire de l'habitation Josias établie en café est dressée. Le négociant Thomas, représenté par Jean Garnier, remet alors l'habitation au nouveau procureur des Josias. L'inventaire est ensuite expédié à la famille Josias en France¹⁵⁷.

En 1793, l'habitation Josias est une habitation qui a subi les conséquences des troubles de Saint-Domingue dès août 1791. Le citoyen Garnier, chargé de remettre l'habitation au citoyen Larue indique que « l'habitation, en raison des suites funestes de l'insurrection qui s'est manifestée dans ce quartier, a infiniment souffert, notamment dans ses cultures » et que quantité d'objets ont été « enlevés dans le cours des troubles par les insurgés ». L'habitation compte 4 grandes cases, dont trois sont signalées « cases à nègres », maçonnées entre poteaux et couvertes d'essentes, 1 moulin à piller, 1 clocher, 1 colombier, 1 four en maçonnerie en mauvais état, 1 cuisine avec 5 chaudières et 1 magasin à grains. La zone de plantation s'étend sur 16 000 pieds de glacis au sein de laquelle se trouve un ajoupa abritant un second moulin à piller, 1 200 livres de café en cerises et 6 milliers de café. Sur la côte, la famille Josias dispose d'un magasin de 20 pieds carré au bord de la mer, bâti entre poteaux, où est entreposée le reste d'une production prête à exporter : 28 sacs de café. Peu de renseignements sont donnés sur la case principale. Un cabinet situé à l'est de la case principale s'apparente à une chambre de domestique. Il comporte un lit garni d'une paille, d'un matelas et d'une couverture, une armoire en bois de sapin et une petite table de bois de sapin. Dans une chambre à l'ouest sont entreposées 7 milliers de café en cerise et 6 barils de pois.

¹⁵⁶ ADC, 2E 10 923, Notariat, Etude Fournier, Cognac, Procuration, Gautier à Thomas, 14 octobre 1789.

¹⁵⁷ ADC, 2E 10 954, Notariat, Etude Fournier, Cognac, Inventaire de la plantation Josias, 15 novembre 1810.

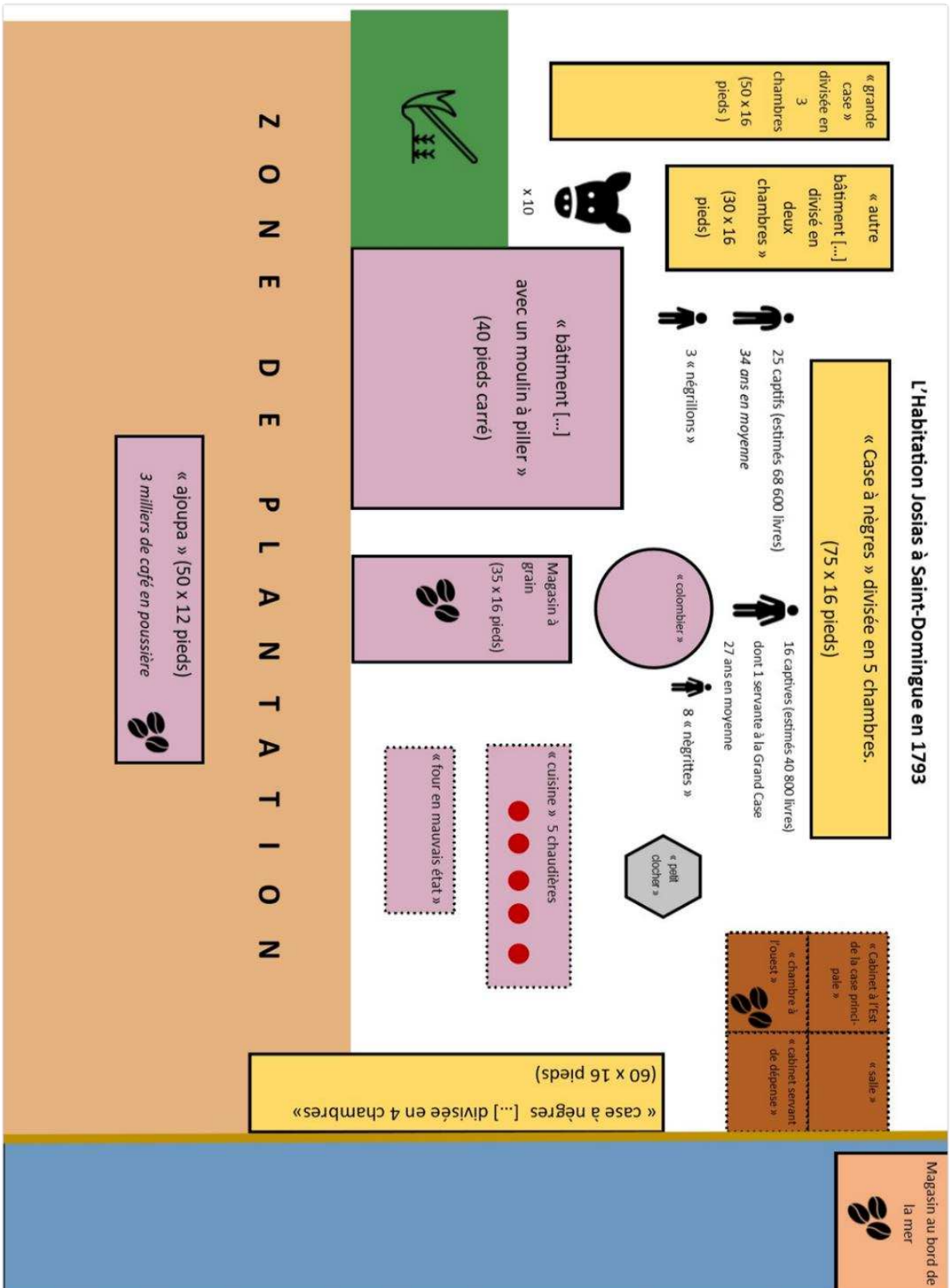


Figure 109: l'habitation Josias établie en café à l'Arcahaye en 1793, d'après un procès-verbal de remise d'habitation.

À l'habitation Josias sont liées 68 esclaves exploités et recensés : 25 hommes et 16 femmes encore vivants en 1793, et 11 enfants esclaves créoles, 3 « négrillons » et 8 « négrittes ». Onze esclaves sont consignés « morts ». La valeur totale en livres des esclaves en vie en 1793 s'élève à 118 500 livres. La majorité des esclaves ont été achetés sur un marché aux esclaves d'un port de l'Ouest : si 4 esclaves, André, Guillaume, Etienne et Françoise, sont créoles, 36 sont originaires de diverses ethnies d'Afrique. La « négresse » Justine, de nation adia, 20 ans, est servante. Sa valeur est estimée en 1793 à 4 000 livres. Lubin est indiqué « nègre commandeur », âgé de 36 ans, de nation nago. Il est estimé dans l'inventaire à 5 000 livres. Les 3 « négrillons » créoles valent de 600 livres pour Caffé et Sans-Nom, âgés de moins de 10 ans, à 1 500 livres pour Jean-Louis, âgés de 13 ans. Parmi les 8 « négrittes » âgés d'1,5 an à 7 ans, les plus de 4 ans comme Sanite, Clairine et Rosine sont estimées à 1 000 livres et les moins de deux ans comme Marie, Catherine, Bonne et Marie-Louise sont estimées à 200-300 livres. Ces quatre filles esclaves créoles sont nées sur la plantation comme le « négrillon » Sans Nom. Marie Louise, à peine 1,5 an, est ainsi la fille de l'esclave nago Ursule, 22 ans en 1793. La « négritte » Catherine, du même âge, a pour mère Agnès, esclave nago de 27 ans en 1793. Larue, nouveau procureur de l'habitation Josias en 1793, signale dans l'inventaire avoir interrogé le commandeur Lubia sur l'absence 9 esclaves adultes et 3 esclaves enfants qu'il déclare être morts à l'exception du nommé Pantin qui est parti de l'habitation « marron » depuis les troubles.

Nation d'origine	Hommes	Âge moyen en 1793	Valeur moyenne (en livres)	Femmes	Âge moyen en 1793	Valeur moyenne (en livres)
Adia	0	-	-	2	22,0	3 500
Aguya	1	40,0	3 000	0	-	-
Aoussa	1	32,0	500	0	-	-
Arada	3	56,6	1667	1	37	2 000
Bambara	2	46,5	2 550	2	27,5	3 250
Congo	4	21,5	3 100	2	22,0	2 000
Cotocoly	0	-	-	2	33,5	2 750
Ibo	1	54,0	1 200	1	27,0	1 800
Nago	8	33,25	3 000	3	23,0	2 500
Sénégalais	1	22,0	4 000	0	-	-
Tacoua	0	-	-	1	22,0	2 000
Thiamba	1	29,0	4 000	0	-	-
Total	22		2 744	14		2 550

Tableau 123: les esclaves vivants originaires d'Afrique de la plantation Josias en 1793.

L'exemple documenté de l'habitation Josias illustre une voie de l'investissement colonial. Il présente l'intérêt de décrire un ancrage à Saint-Domingue à partir des années 1750 avec une famille d'Angoumois qui s'établit à l'Arcahaye par le métier et le concubinage avant d'investir dans l'économie de plantation caféière. Les négociants du port de Bordeaux médiatisent la relation d'affaire : ils ont un rôle d'interface entre la famille du planteur, le domaine colonial, le marché de commercialisation et participent de ces « liaisons d'habitations » mises en évidence par Françoise Thésée à travers l'exemple de la maison de commerce Romberg Bapst & Cie¹⁵⁸.

La propriété et l'exploitation des esclaves appartenant à des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ne se limite pas à l'univers des habitations. Guillaume Erable, notaire et procureur au siège de Saint-Louis possédait quatre esclaves estampés « ESRABLE » certainement exploités comme domestique : Petit César, 18 ans, Valentin, 27 ans, Baccus, 18 ans et Janeton, 22 ans, avec son fils de 6 mois, tous de nation congo¹⁵⁹. Rares sont les dossiers de succession du greffe de Saint-Domingue ayant permis d'identifier des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, limitant de fait l'analyse de la propriété d'esclaves et de ses enjeux en situation coloniale. Par une recherche patronymique, trois Cognaçais implantés à Saint-Domingue ont pu être identifiés. Les frères Tourtarel, tous tailleurs d'habits, d'origine parisienne, venus de Cognac à Saint-Domingue, possèdent des esclaves qu'ils exploitent dans leur atelier. Ils sont 4 à avoir quitté les bords de la Charente par le port de Bordeaux entre 1786 et 1789 : Jean en 1786, Pierre en 1788, Jean-Baptiste et Guillaume en 1789¹⁶⁰. À sa mort, Jean Tourtarel¹⁶¹, possède dans son atelier un esclave vendu par le frère Guillaume le 1^{er} mars 1790 d'après le dossier de succession du greffe de la sénéchaussée : « un jeune nègre nommé la Fortune de nation congo sans étampe » de 13 ans¹⁶². Augustin Béchet, un autre marchand de Cognac implanté au Port-au-Prince avec son frère depuis 1773¹⁶³, lié aux Tourtarel, possède en 1791¹⁶⁴ 8 esclaves que son frère cadet, Jean Béchet, parvenu dans la colonie en 1783, se charge d'affermier en 1792 pour 7 années. Faisant affaires communes, les frères Tourtarel et Béchet

¹⁵⁸ THÉSÉE Françoise, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue, "liaisons d'habitations" ». La maison Henry Romberg Bapst & Cie, 1783-1793*, Paris, SFHOM, 1972.

¹⁵⁹ AMC, 4 II 1, Dossier n°2, Vente, Esrable des Barrières à De Maleval, 18 décembre 1753.

¹⁶⁰ ADG, 6B 58, Amirauté de Guyenne, Rôles d'équipage, Bordeaux, Le Marquis de La Fayette, 1786 ; ANOM, F 5B 42, Passages, Saint-Domingue, L'Intelligent, 1788 ; *Ibid.*, Le Jeune Lion, 1789 ; *Ibid.*, L'Éléonore, 1789.

¹⁶¹ ANOM, BMS, Port-au-Prince, Inhumation, Jean Tourtarel, 28 novembre 1789, f°37v.

¹⁶² ANOM, 6 DPPC 23, Sénéchaussée de Port-au-Prince, Succession, Port-au-Prince, Jean Tourtarel, 1^{er} mars 1790.

¹⁶³ SHDR, 6 P6 5, Quartier de La Rochelle, Rôles d'équipage, La Rochelle, n°39, Le Père de Famille, 18 septembre 1773.

¹⁶⁴ ANOM, BMS, Port-au-Prince, Inhumation, Augustin Béchet, 17 novembre 1791, f° 142r.

pouvaient passer des annonces dans les *Affiches Américaines* de Saint-Domingue pour acquérir des esclaves exerçant la profession de tailleur comme en 1784 :

« Le sieur Tourtarel, maître tailleur de Paris, a l'honneur d'offrir ses services au public et espère d'en avoir la confiance, tant par son exactitude que par sa manière de travailler. Il demeure chez les sieurs Béchét frères, rue des Frontforts [à Port-au-Prince] ; il prévient en outre qu'il désirerait trouver à acheter ou à affermer des nègres tailleurs »¹⁶⁵.

L'inventaire après-décès des effets de Théodore Raymond Delacroix réalisé le 17 mars 1793 décrit la propriété de 12 esclaves, exploités comme domestiques ou tonneliers, par le dirigeant de la maison de commerce Théodore Delacroix & Cie¹⁶⁶ qui travaille avec 2 commis. Il louait également 8 esclaves à deux autres particuliers de la colonie.

Esclaves en propriété (12)		Esclaves affermés (8).
<i>Tonneliers (10)</i>	Pompée	Malbrougck (succession Bernard)
Zamor	Vermandois	Jean-Jaques (succession Bernard)
César	Michau	César (succession Bernard)
L'Eveillé	<i>Domestiques (2)</i>	Mars (citoyen Clermont)
Charles	Zéphyr	Frontin (citoyen Clermont)
Malic	L'Actif	Pierre-Louis (citoyen Clermont)
Michel		Marie-Louise (citoyen Clermont)
Antoine		Cyprien, fils de Marie-Louise (citoyen Clermont)

Tableau 124: les esclaves du négociant Théodore Delacroix à Léogane en 1793.

3. Interroger la transatlantisme familiale : les ressorts de la connexion et de la déconnexion des familles de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois avec l'outre-mer domingois.

S'établir aux Antilles induit le maintien ou non, depuis l'île, d'une relation avec l'arrière-pays d'origine et le milieu familial. Cette transatlantisme s'analyse aujourd'hui au prisme de la notion de « formes familiales » ou de « configurations familiales »¹⁶⁷. La difficile perception des retours en métropole, volontaires ou contraints, à partir des sources, limite l'appréciation d'un retour dans la région d'origine. Un essai de relevé a permis d'identifier une cinquantaine de passages transocéaniques de natifs de Saintonge et d'Angoumois depuis les

¹⁶⁵ UFDC, *Affiches américaines*, du samedi 7 août 1784, n°32 [en ligne].

URL : <https://ufdc.ufl.edu/AA00000449/00027/491j>

¹⁶⁶ ANOM, 6 DPPC 27, Sénéchaussée de Port-au-Prince, Scellés, Léogane, Théodore Delacroix, 17 mars 1793.

¹⁶⁷ GOURDON Vincent, RUGGIU François-Joseph, *art. cit.*, p. 5.

Antilles vers la métropole pour la seconde moitié du XVIII^e siècle. En 1764, Pierre Bologne d'Angoulême, part de Guadeloupe sur l'*Expéditif* pour Bordeaux où débarqué, il peut retrouver l'Angoumois. En avril 1774, à bord de la *Bricole* pour Rochefort, l'équipage retrouve sous les voiles 3 passagers clandestins, François et Jean Riveaux d'Angoulême et François Martineau de Saint-Jean-d'Angély¹⁶⁸. Depuis la Martinique, le Cognaçais Pierre Carré embarque sur l'*Aimable Créole*, avec sa femme Marguerite, et sa belle-sœur Lizette pour La Rochelle le 15 juillet 1787¹⁶⁹. En 1792, le négociant de Saintes Jacques Lestrille et Charlotte Forestier de Dompierre-sur-Charente quittent une Saint-Domingue en révolution pour La Rochelle à bord des navires la *Pauline*¹⁷⁰ et l'*Heureuse Lydie*¹⁷¹ et s'apprêtent à retrouver l'arrière-pays de Saintonge.

Face à la modestie des effectifs retours, le recours aux registres ouverts par les administrations départementales pour transcrire les secours accordés aux réfugiés dépossédés de leurs propriétés antillaises, revenus en France et reconnus citoyens de la patrie par la loi du 27 vendémiaire an III permet d'identifier les retours contraints par le contexte révolutionnaire antillais. Bernard Penot, réfugiés de Saint-Domingue où il était établi au Cap, « déporté de la Jamaïque », a retrouvé Barbezieux le 22 pluviôse an III. Il a perçu 457 livres 10 sous entre le 4 frimaire et le 19 pluviôse an III. L'état des réfugiés de la commune de Barbezieux pour l'an III le signale marchand âgé de 27 ans. En l'an IV, il perçoit 525 livres. Gabriel-Louis Pascaud, veuf de 38 ans, père de 2 enfants de moins de 12 ans qu'il a placé en pension à Aubeterre, est revenu sur ses terres familiales de Saint-Romain dans le voisinage d'Aubeterre. Qualifié d'agriculteur, son droit au secours est justifié à son retour le 23 thermidor an III par l'apostille « ne travaillant pas, attendu que ses biens situés dans la commune de Saint-Romain sont affermés au citoyen Prévost ». Dans un courrier adressé au département de la Charente par lequel il sollicite les secours auxquels il peut prétendre, il indique que « la triste position où sont en ce moment [les] colonies, le prive de recevoir nulle espèce de secours d'une habitation en café située dans une des parties d'icelle ». Le 18 juin 1790, alors qu'ils étaient encore en métropole, Gabriel-Louis Pascaud et son épouse, Marie-Adelaïde Descad, avaient fait baptiser leur premier fils Charles-Louis-Édouard en l'église d'Aubeterre. Le parrain nommé n'était autre qu'un oncle résidant à Léogane, Jean-Charles Razon, et la marraine, Marguerite Thérèse Pascaud, une proche de la famille résidant à Paris. Le 9 novembre 1792, le cadet, Louis-Gabriel

¹⁶⁸ ANOM, F 5B 31, Passages, Colonies, Martinique-Rochefort, La Bricole, 21 avril 1774.

¹⁶⁹ ANOM, F 5B 29, Passages, Colonies, Martinique-La Rochelle, L'Aimable Créole, 15 juillet 1787.

¹⁷⁰ *Ibid.*, Saint-Domingue-La Rochelle, La Pauline, 10 mars 1792.

¹⁷¹ *Ibid.*, Saint-Domingue-La Rochelle, L'Heureuse Lydie, 15 juillet 1792.

Pascaud, était baptisé à son tour. Si le parrain est du voisinage, de Clérac, la marraine, Marguerite-Thérèse Rosalie Renaud, demeure à Bordeaux. Un certificat des officiers municipaux d'Aubeterre mentionne le placement des deux enfants chez deux familles de couvreurs « avant leur départ pour Saint-Domingue ». L'exemple de Gabriel-Louis Pascaud illustre la recherche d'un horizon domingois assez tardif, en pleine révolution, certainement motivée par un oncle de Léogane à même de motiver une opportunité d'investissement à saisir à Saint-Domingue dans l'économie caféière.

À Barbezieux s'implantent également Jean-Baptiste Porchereau, 33 ans, veuf avec 3 enfants en bas âge de 2, 3 et 4 ans, Camille, Augustine et Aglaé, avant la révolution de Saint-Domingue. L'implantation à Barbezieux est une nouveauté pour cette famille originaire de Saint-Jean-d'Angély. Le père de Jean-Baptiste, Jean[-Baptiste] succombe sur son habitation au Petit-Borgne de Port-Margot à Saint-Domingue en octobre 1779 à l'âge de 57 ans. Il était capitaine de milice du quartier. Son fils naturel Jean-Baptiste est un créole né en 1760 au Port-Margot. Son acte de mariage précise sa généalogie. Le 22 avril 1788, « Jean-Baptiste dit Porchereau, quarteron libre », fils de Jean Porchereau et de Marie, une mulâtresse libre du Cap, épouse en premières noces une mestive libre native du Port Margot, Marie Marguerite Defarge, fille naturelle de la quarteronne libre « Marie-Louise dite Robin »¹⁷². À son retour à Barbezieux, désormais veuf en premières noces de Marguerite Colas Defarge, occupant le poste de directeur de la poste aux lettres du bureau de Barbezieux, il épouse en 1801 Marie, fille d'un officier de santé, Georges Augier¹⁷³. Louise et Stanislas Porchereau, 18 et 13 ans, sont inscrits à la suite de Jean-Baptiste sur l'état des réfugiés de Barbezieux. Ce sont certainement des enfants de Jean-Baptiste issus d'une union ou d'un concubinage que l'absence de registres paroissiaux pour le Port-Margot avant 1776 empêche de vérifier. La famille Porchereau obtient toujours des secours d'après un état des réfugiés des îles françaises établi en 1796 qui signale par ailleurs que d'autres membres de la famille ont rejoints les 5 premiers arrivants : Adelaïde Porchereau, femme Ruffier et ses 3 enfants, Achille, Hector et Estelle. L'état de 1795 présente par ailleurs l'intérêt de décrire les espaces du retour contraint des outre-mers dans l'arrière-pays d'Angoumois. Pierre Morand revient de la Martinique « sans profession » à Angoulême. À 49 ans, Jean-Baptiste Ferrand-Péret, marié, est horloger. Revenu de Saint-Domingue, il a un emploi au dépôt des prisonniers « ne pouvant travailler à cause de la faiblesse de sa vue ».

¹⁷² ANOM, 1 DPPC 2452, BMS, Port-Margot, Mariage de Jean-Baptiste Porchereau et de Marie-Marguerite Colas-Defarge, 22 avril 1788, f°3r.

¹⁷³ ADC, 3 E 29 / 6, BMS, Barbezieux-Saint-Hilaire, Mariage de Jean-Baptiste Porchereau et Marie Augier, 14 fructidor an IX, f°205.

Pierre-Claude Joseph Coulon, marié, 29 ans, revient de Saint-Domingue en vendémiaire an VII et exerce la profession de distributeur de lettres.

Colonies d'origine	Effectif	Commune du refuge dans l'arrière-pays	Effectif
Saint-Pierre-et-Miquelon	2	Angoulême	37
Saint-Domingue	36	Soyaux	1
Martinique	10	Champniers	2
Sainte-Lucie	4	Cognac	13
Guadeloupe	10	Barbezieux	10
Total	62	Total	62

Tableau 125: les réfugiés des îles françaises dans l'arrière-pays d'Angoumois d'après un état départemental de 1796¹⁷⁴.

La famille Marginière revient quant à elle de la Martinique et s'établit en Angoumois, sa région d'origine. Elle obtient des certificats d'indigence en vendémiaire an VII lui attribuant des secours. Elle compte 8 membres : le couple formé par Joseph Marginière et Anne Lacour et leurs 5 enfants, Jean, Pierre-Aimé, Magdelaine, Joséphine et Louis-Pierre. Suzanne Marginière semble être une sœur de Joseph. Quand cette famille s'est-elle projetée aux Antilles ? Jean Marginière, le père de l'époux succombe à Kingstown de Saint-Vincent dans les Grenadines dans les années 1780 où il vivait avec son épouse, Marie-Magdelaine Vincent. Dans l'acte de mariage de son fils, le père est signalé « demeurant à l'isle Saint-Vincent en Amérique »¹⁷⁵. En 1781, son fils, Joseph, commis négociant, convole en noces avec Anne, petite-fille d'un marchand d'Angoulême, Jean Lacour, et fille du premier lit d'un maître d'école et professeur au collège royal de Saint-Louis, autre Jean Lacour. Le fils aîné du couple, Jean, naît à Angoulême en 1783. Le passage transocéanique d'Anne Lacour est renseigné sur le rôle de l'*Heureux*, capitaine Conte, parti de Bordeaux, le 21 avril 1784¹⁷⁶. Elle est alors accompagnée de sa fille de 3 ans, Jeanne. Marie-Magdelaine voit le jour à Kingstown de Saint-Vincent en 1784. La jeune épouse a-t-elle voyagé enceinte ? Et Pierre Louis, le cadet, naît à Saint-Pierre de la Martinique en 1790. Mais l'acte de naissance signale son père Joseph comme

¹⁷⁴ ADC, L 152, Etat des réfugiés, déportés et propriétaires colons retirés dans le département de la Charente qui ont droit aux secours déterminés par la loi du 17 frimaire an 5^{ème} de la République française, une et indivisible, An VI-VII.

¹⁷⁵ AMA, GG 46, BMS, Angoulême, Saint-André, Mariage de Joseph Marginière et Anne Lacour, 10 janvier 1781, f°2r.

¹⁷⁶ ADG, 6B 57, Amirauté de Guyenne, Rôle d'équipage, Bordeaux, L'Heureux, 1784.

un créole de la Martinique né sur l'île Saint-Vincent¹⁷⁷. Après la fin de la guerre d'Indépendance Américaine, la famille Marginière relie donc les deux rives de l'Atlantique en se rendant aux Antilles. Désormais signalé négociant dans la paroisse du Mouillage, Joseph a été envoyé en France par son père pour apprendre le négoce comme commis. Il s'établit par le mariage avant de retrouver son père. Des liens avec les officiers de navires marchands saintongeais apparaissent par ailleurs dans le choix du parrain, le capitaine de navire Jean-Pierre Jeudy de Grissac, de Cravans en Saintonge. Les négociants Marginière étaient-ils en affaire avec le capitaine ? À partir des retours contraints de la période révolutionnaire, ces 4 exemples familiaux mettent en évidence à la fois des trajectoires d'implantation ultra-marines qui confirment la seconde moitié du XVIII^e siècle comme un moment de l'approfondissement de l'intégration des outre-mers par les sociétés d'arrière-pays tout en esquissant le lien maintenu avec la région d'origine (les Penot, Pascaud et Marginière) ou la déconnexion avec la terre d'origine (les Porchereau). Les informations de l'état de 1795 méritent une attention supplémentaire, car elles rendent possible, en les confrontant avec des données extraites de l'état-civil et des notaires, l'analyse des trajectoires des gens de couleur parvenus, seuls ou en famille, dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Avant les révolutions antillaises, les retours en métropole ne peuvent être appréciés précisément qu'à partir de l'exploitation de fonds privés, fort rares pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Les fonds Esrable des Barrières¹⁷⁸ et Delaville¹⁷⁹, respectivement conservés aux archives municipales de Cognac et aux archives départementales de la Charente, permettent d'envisager la question familiale en situation coloniale de part et d'autre de l'océan. Le premier corpus esquisse le parcours croisé d'une fratrie transatlantique de Saintonge ponctué par les étapes de Bordeaux et de Saint-Louis du Sud. Le second corpus décrit l'implantation dans l'arrière-pays d'une famille de marchands enrichie à Saint-Domingue et affichant sa réussite coloniale dans l'acquisition d'un domaine noble d'Angoumois.

Les frères Esrable sont issus d'une famille saintongaise de la région de Jonzac. Ils sont les fils de Jean Esrable, un notable local, notaire, juge et sénéchal de la châtellenie de Clam. La famille Esrable est implantée à Saint-Georges-de-Cubillac depuis le début du XVII^e siècle, au

¹⁷⁷ ANOM, 1 DPPC 1903, BMS, Saint-Pierre-du-Mouillage, Naissance, Louis-Pierre Joseph Marginière, 9 novembre 1790, f°24v.

¹⁷⁸ TEMDAOUI Jean-Christophe, « De la Saintonge à la Caraïbe, Esrable des Barrières et Saint-Domingue, un fonds municipal d'exception pour une histoire atlantique d'un arrière-pays », *Revue Historique de Bordeaux, et du Département de la Gironde*, 24, 2018, p. 55-67 ; CRAIPEAU-SÉGALEN Carine (dir.), LÉVÊQUE Murielle, TEMDAOUI Jean-Christophe, « Fonds Esrable des Barrières », Cognac, Archives municipales de Cognac, 2018, 93 p. Cet inventaire a été réalisé par nos soins sous la coordination de l'archiviste municipale grâce à une convention signée avec la ville de Cognac.

¹⁷⁹ Fonds d'archives privées non classé.

temps de Jehan Esrable, maître chirurgien, père du premier notaire de la lignée. Au sein d'une fratrie de 7 frères et sœurs, Guillaume et Jean partagent une expérience coloniale ultra-marine à Saint-Domingue qui les projette vers la Perle des Antilles puis vers le pays Cognaçais. Guillaume Esrable, l'aîné, quitte Saint-Georges de Cubillac en 1732 à l'âge de 16 ans. À bord de l'*Orphée*, parti de Bordeaux, il est signalé sur le rôle de bord engagé tailleur d'habit, une mention surprenante au regard de la fonction de notaire et procureur qu'il occupe à partir de 1739 à la sénéchaussée de Saint-Louis-du-Sud. Des archives notariales sont conservées pour la période 1742-1750. Le décès de son père a-t-il contribué à la transmission de la charge juridique ? Le choix de l'engagement était-il un moyen avantageux de franchir l'Atlantique pour une famille nombreuse plaçant en Guillaume un espoir de réussite coloniale ? A Saint-Domingue, Guillaume s'établit par le mariage. Il épouse en 1747 la veuve d'un charpentier, fille d'un armurier du roi, native de Bourgogne, Marie Malo, et devient parallèlement officier de milice. Par le métier, par la noce et par l'engagement dans la sécurité du quartier insulaire, Guillaume incarne une projection coloniale réussie. En 1748, son frère, Jean Esrable, âgé de 19 ans, embarque à bord du Grand Turc depuis Bordeaux pour une traversée de 3 mois qui le conduit à Saint-Louis. De 1749 à 1751, Jean Esrable vit avec son frère qui l'acclimate à la vie domingoise. En 1751, rentrant en France, Guillaume laisse à Jean une dense procuration contenant l'ensemble des affaires dont il confie la gestion à Jean. Cette procuration, rédigée devant notaire aux Cayes du Fonds de l'Isle à Vache le 1^{er} juin 1751 constitue le cahier des charges de l'absence de Guillaume et traduit le souci d'assurer une continuité des intérêts et des actions de Guillaume dans l'île. Son contenu confirme l'ancrage d'un homme de loi, engagé dans le commerce de produits ultra-marins. Surtout la procuration détaille les modalités de la relation transatlantique entre les deux frères tant sur le plan de la gestion des revenus que sur les canaux de l'expédition des denrées ultra-marines ou du produit de leur vente. Guillaume autorise ainsi Jean à « faire l'emploi de ses fonds au fur et à mesure qu'il lui rentreront en denrées qui lui paraîtront les plus avantageuses et suivant les ordres que le dit sieur constituant lui en donnera pas les lettres qu'il lui écrira de France et en fera les envois en observant les formalités ordinaires »¹⁸⁰. Il lui confie son réseau de contacts d'affaires : les négociants Guillon à Bordeaux, Goguet à La Rochelle, Chauvel au Havre et Gron & Michel à Nantes ; et la continuation de son procès contre Chastuy prétendu exécuteur testamentaire attendu que Guillaume se présente comme le légataire universel des biens des sieurs Payon et De La Grange. Guillaume nomme également en cas de trépas de son frère Jean un autre procureur, le négociant

¹⁸⁰ AMC, 4 II 1, Fonds Esrable des Barrière, Notariat, Etude Desurain, Procuration, Esrable à Esrable, 14 juin 1751.

Guillaume Payssié des Cayes. L'exigence de la tenue d'une correspondance de Jean envers Guillaume, cautionnée par la présence de témoins proches comme le négociant La Turbotière des Cayes ou Fournier, procureur au siège de l'Amirauté, place ce jeune frère dans un cadre réglementaire qui s'apparente à un apprentissage qui a surtout pour objectif d'assurer la continuité de la présence ou de l'image de Guillaume durant son absence métropolitaine. Produit d'une discussion entre les deux frères, Jean rédige un « Mémoire des affaires que [lui] a laissées [son] frère au pied duquel est sa procuration » qu'il signe¹⁸¹. Dès l'été 1751, Jean Esrable gère donc les affaires de son frère. Comme lui, il s'établit à Saint-Louis. Il exerce au siège royal à la suite de son frère. En 1750, il est déjà le père d'une quarteronne, Marie-Thérèse, fruit d'une relation avec une mulâtresse prénommée Anne Decou, veuve depuis 6 ans, de Michel Decou. En 1751, elle perd dans le magasin acquis par Jean Esrable sur le port des Cayes son fils, Michel Decou, à l'âge de 8 ans. Renommée Nanette, la vie en concubinage avec Jean, agrandit ce nouveau foyer créole avec les naissances en 1752 et 1754 de Geneviève et Jean, dit « Bricourdin ». Pendant ce temps en France, Guillaume séjourne entre sa borderie de Saint-Rémy, son hôtel particulier à Cognac et Bordeaux. Il est désormais signalé conseiller du roi secrétaire au Parlement de Bordeaux, c'est-à-dire qu'il dût acheter une charge avec le produit de son commerce ultra-marin. William Doyle estime le prix d'une charge de conseiller entre 30 000 et 40 000 livres entre 1716 et 1734¹⁸². Il reçoit les courriers de Jean et lui répond pour le guider dans sa gestion, lui signifier de réaliser des envois de produits ultra-marins, l'inviter à la prudence ou à la sévérité avec ses débiteurs et le sermonner en cas d'insatisfaction. En 1755, Jean Esrable rentre en France tandis que son frère revient à Saint-Domingue. Guillaume est chargé d'ailleurs de deux procurations de notables cognaçais, Jean-Nicolas Poirier et Jean Fé. Jean est accompagné de son esclave créole, Magloire, 26 ans. Il laisse à Saint-Louis sa concubine Nanette, et ses trois enfants âgés de 5, 3 et 1 an. Il décide de s'établir dans le voisinage de son frère à Cognac. Il devient juge civil et criminel président de l'élection de Cognac, une position clef dans une région où les grands centres du pouvoir royal sont en périphérie (intendances à La Rochelle et Limoges, amirauté à Marennes, Parlement à Bordeaux). L'ancrage dans l'arrière-pays passe par l'achat d'un hôtel particulier dans le cœur de ville à proximité de la place du marché du canton et de l'église Saint-Léger mais également par l'acquisition à des protestants du domaine d'Uffaud, centré sur une gentilhommière. La

¹⁸¹ *Ibid.*, « Mémoire des affaires que m'a laissée mon frère au pied duquel est sa procuration générale », 14 juin 1751.

¹⁸² DOYLE William, « Le prix des charges anoblissantes à Bordeaux au XVIII^e siècle », *Annales du Midi*, 86, 1968, p. 66.

constitution par voie d'achats de parcelles d'un domaine viticole permet de hisser la demeure au rang des borderies du pays. Jean Esrable devient sieur d'Uffaud. Il épouse en 1762 une femme de Saintes, Marie-Anne Bréjon. Le temps cognaçais est celui d'un second établissement. La relation avec Saint-Domingue apparaît évanescence. Il reçoit deux lettres de Nanette Decou, l'une en 1763, l'autre en 1764. En décembre 1755, le négociant Dinan pouvait écrire à Jean Esrable : la « pauvre commère Nanette [...] chagrinée de pas recevoir de [ses] nouvelles [...] travaille comme une misérable et fait bien son compte ». En mai 1764, Nanette dicte une lettre qu'elle signe « par main étrangère » alors qu'elle prépare un envoi pour son ex-conjoint d'un baril de café et d'un baril de sirop :

« Je vous ai également circonstancié l'état où je me trouvais et la peine que j'avais en bien travaillant de me soutenir avec ma pauvre famille [...] Je me suis donc retiré à St-Louis où avec ma petite industrie je me soutiens dans une honnête pauvreté avec mes enfants, mais cela ne peut pas me conduire à les rendre beaucoup heureux et si vous pensez à eux comme vous m'avez toujours promis de le faire, vous me donnerez quelques secours, et je pense qu'en vous chargeant de Bricourdin qui est déjà grand vous seriez plus à portée de lui donner un état qui lui assurera du pain un jour ; la petite est fort grande, je l'élève auprès de moi et lui apprend à gagner sa vie un jour par le moyen de la couture à laquelle elle s'adonne avec attachement. Ainsi, Monsieur, le peu de soulagement que vous voudrez nous procurer à tous ne fera que confirmer l'attachement que vous avez toujours montré pour eux et pour moi, persuadé que vous devez être que nous sommes tous avec le plus inviolable, Monsieur, votre très humble et très obéissante servante. »¹⁸³

¹⁸³ AMC, 4 II 1, Dossier 1, Pièces n°48, Lettre, Nanette Decou à Jean Esrable « par main étrangère », 1764.

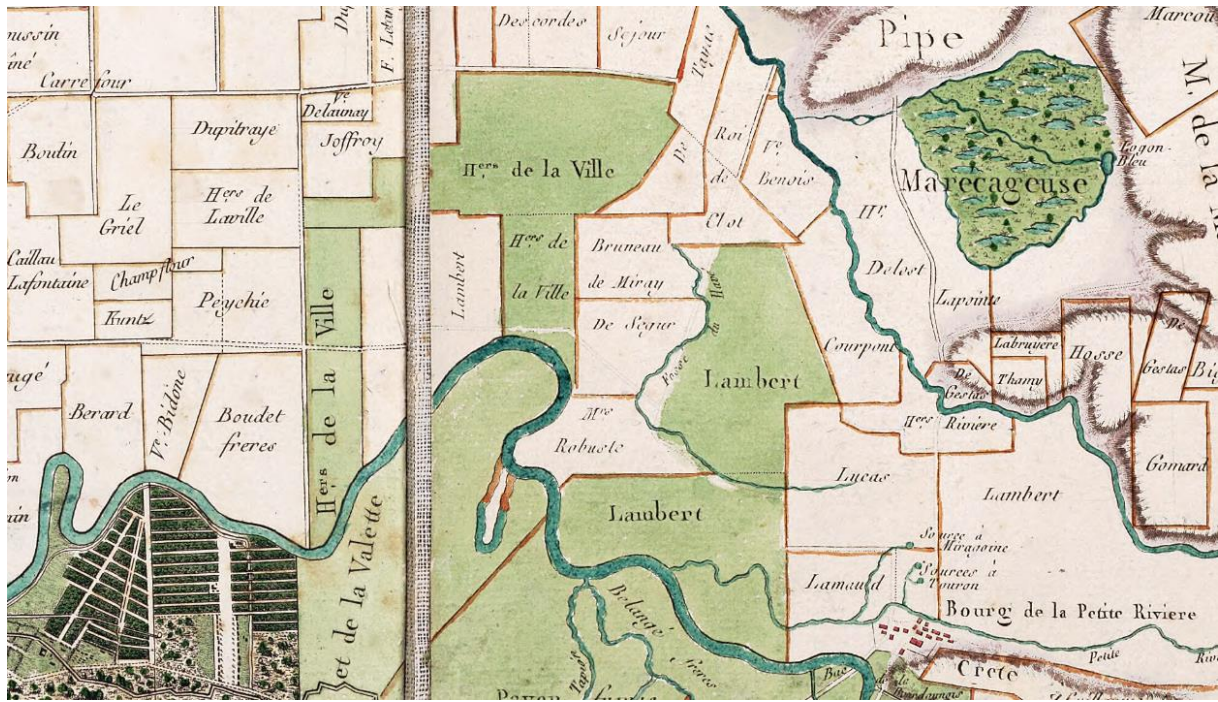


Figure 110: les 4 propriétés des héritiers Delaville en 1790 à Saint-Domingue¹⁸⁴.

Le parcours et l'établissement en Cognaçais des frères Esrable n'est pas unique. Il manifeste la réussite de familles du droit. La famille Delaville, originaire du port de La Rochelle, donne quant à elle l'exemple d'un investissement colonial au service d'une ascension sociale, de la marchandise à la noblesse. Le choix de la famille Delaville de s'implanter en Cognaçais contribue alors à penser l'hypothèse de la réalité d'un archipel social transatlantique des Américains dans l'arrière-pays d'Angoumois. Le 13 avril 1756, Pierre Bernard Caillaud Delaville, écuyer, achète le domaine du Solençon au marquis de Verdelin, époux de la marquise de Brémond d'Ars, une famille d'ancienne noblesse du Cognaçais, devant le notaire parisien Dulastre. Le logis du Solençon et ses dépendances restent la propriété familiale jusqu'en 1773. Qui est cet homme ? Né à La Rochelle, paroisse Saint-Barthélémy, en 1694¹⁸⁵, au cœur de la ligue d'Augsbourg, Pierre Bernard est le fils d'un marchand de draps de soie, négociant ou négociant en gros selon les appellations à La Rochelle, devenu propriétaire d'habitation à Saint-Domingue. Son père faisait le commerce de gros et tenait des magasins de marchandises pour les colonies françaises. Entre 1720 et 1724, il quitte La Rochelle pour Saint-Domingue. En 1727, il épouse une créole, Marie-Françoise Germain, en l'église Saint-Jérôme de la Petite-Rivière de l'Artibonite, dans l'arrière-pays de Saint-Marc, dans l'Ouest de la colonie. Héritier de terres d'habitations par son père, il joue également un rôle dans l'extension des domaines

¹⁸⁴ UFDC, Plan du Quartier de l'Artibonite, Isle St-Domingue, par R. Phélypeaux, 1790 [en ligne].

URL : <https://ufdc.ufl.edu/UF00028445/00001>

¹⁸⁵ ADCM, NC, BMS, La Rochelle, Saint-Barthélémy, Baptême, Pierre-Bernard Delaville, 5 avril 1694, f°13v.

familiaux dédiés aux cultures du sucre et de l'indigo sur le front pionnier de l'Artibonite. Le couple réside au Cabeuil, quartier de la Petite-Rivière. Cinq enfants sont issus de son union : Marie-Françoise, l'aînée, née en 1724, Marie-Madeleine, née en 1726, Françoise-Elisabeth, née en 1733, Pierre-Nicolas, née en 1735, et Marie-Victoire, née en 1736. En 1740, établi par la plantation et le mariage, Pierre-Bernard contracte une société pour 7 ans avec un autre propriétaire d'habitation sans que ses contours soient livrés par la documentation notariale avec Olivier-François Jérôme Robuste de Frédilly¹⁸⁶. En 1743, il est désormais capitaine de milice du quartier de la Petite-Rivière et affranchit 3 mulâtresses, Françoise et Catherine, fille de Zabeth, « négresse esclave » de 22 ans de nation foëda lui appartenant, et Marie-Magdelaine, six mois, fille de Lisette, « négresse esclave » de nation arada âgée de 18 ans. Seraient-elles ses filles illégitimes à qui il reconnaît la liberté « à l'âge qu'elles pourront se marier » ? L'acte d'affranchissement précise par ailleurs qu'il leur attribue « à chacune d'icelle trois mulâtresses deux nègres et deux négresses pièce d'Inde à leur choix »¹⁸⁷. La reconstitution de sa biographie repose sur l'information de vie et de mœurs qu'il produit pour accéder aux corps des conseillers secrétaires du roi maison couronne de France et ses finances en 1754¹⁸⁸. En 1747, il devient lieutenant des maréchaux avant d'être admis en 1754 conseiller secrétaire du roi maison et couronne de France et de ses finances, à la suite du sieur Rivière, demeurant à Saint-Marc, sur les recommandations écrites de l'écuyer Etienne-Henry Harouard Dubignon, des négociants et ancien juge consul de la Chambre de Commerce de La Rochelle Gravier et Gastumeau Gravier, et de Guillemot, doyen des notaires royaux de La Rochelle. En mai 1754, il donne procuration à un avocat en Parlement à l'Artibonite pour la gestion de ses affaires parce qu'il rentre en France avec sa famille comme en atteste un acte de notoriété d'avril 1757 signalant « qu'il est ensuite repassé en France avec sa femme et ses enfants après avoir établi à l'Artibonite plusieurs habitations, qu'arrivé en France, il s'est fait recevoir dans une charge de secrétaire du roi du grand collègue qu'il avait acquise à Saint-Domingue »¹⁸⁹. En avril 1756, il achète le logis et le domaine du Solençon au marquis Bernard de Verdelin, maréchal de camps et armées du roi, présent à Saint-Domingue durant les années 1720 et 1730. En 1729, Madame de Verdelin, son épouse, rentre en France sur le vaisseau du roi la Baleine, avec deux esclaves créoles, un homme, Câlin, et une femme, Vincennes, ainsi qu'une mulâtresse, Martine, pour la servir durant

¹⁸⁶ ANOM, DPPC SDOM 1517, Notariat, Saint-Domingue, Quittance, Delaville à Ribuste de Frédilly, Etude Plard Grandmaison, 4 août 1777.

¹⁸⁷ ADC, NC, Fonds Delaville, Notariat, Saint-Domingue, Chavigny et Boniel, Petite-Rivière, Affranchissement, Delaville à Françoise, Catherine et Marie-Madelaine, 24 mai 1743.

¹⁸⁸ AN, V2 43, Secrétaires du Roi, Information de vie et de mœurs de Pierre Bernard Delaville, 4 mars 1754.

¹⁸⁹ ADCM, 3 E 1668, Liasse 1, Notariat, Étude Delavergne, La Rochelle, Acte de notoriété pour les héritiers Delaville, 16 avril 1757, n°53, f°147-148.

le voyage¹⁹⁰. Le château du Solençon étant la propriété de la famille de Brémond d'Ars depuis 1730, s'y rendent-ils ? En 1756, Pierre-Bernard Delaville fait réaliser un procès-verbal du logis du Solençon. L'état global appelle des rénovations urgentes. Moins d'un an plus tard, Pierre-Bernard Delaville trépassé à Paris. Les scellés sont apposés au Solençon. L'inventaire du château est réalisé par Louis-Armand Le Vasseur, commissaire et contrôleur de la Marine au port de Rochefort et Honoré-Gabriel de Calles, écuyer, seigneur du Tillet, en l'absence de la veuve et des enfants qui ont donné procuration. Il laisse le domaine à sa veuve, la créole Marie-Françoise Germain, et à ses 5 enfants, qui prennent possession du domaine à l'été 1757. La famille est donc de retour en France et parfait son ascension en nouant des alliances matrimoniales avec des officiers de la Marine de Rochefort. Pierre-Nicolas est enseigne des troupes de Saint-Domingue, Marie-André-Scholastique et Marie-Victoire sont mineures à marier, émancipées par lettres du prince tandis que Marie-Esther Delaville est l'épouse d'un écuyer, sieur de La Borde, résidant à Châtellerault. Marie-Charlotte Delaville est quant à elle chez les Dames Récollettes de la rue du Bacq à Paris. La veuve Germain, désormais appelée Madame Delaville du Solençon dans le registre paroissial de Boutiers, assiste aux noces de deux de ses filles qui hissent la famille à un rang de notabilité rare. En juin 1757, dans la chapelle du château du Solençon convolent ainsi en noces le créole Charles de La Guarigue de Savigny, écuyer sieur de Raucourt, lieutenant des vaisseaux du roi au port de Rochefort, fils de Michel de La Guarigue de Savigny, lieutenant du roi et commandant conseiller de la Guadeloupe et de la côte de la Martinique, et Marie-Victoire Delaville¹⁹¹. En mars 1762, dans la même chapelle, Charles-Augustin de La Touche de Tréville, capitaine des vaisseaux du roi au port de Rochefort épouse Marie Delaville, veuve de Louis-Armand Le Vasseur, natif de Rochefort. Les témoins de l'union décrivent l'ancrage solide de la famille dans le monde de la Marine : s'y trouvent Savigny de Raucourt, son beau-frère, Honoré Gabriel Calles du Tilly, devenu commissaire et contrôleur de la Marine, Alexis Prunes, conseiller au Parlement de Bordeaux, Nicolas-Louis de La Borde, un autre beau-frère, lieutenant des maréchaux de France, et Louis-Gontran Le Vassor de La Touche de Beauregard, capitaine des vaisseaux du roi, et Etienne-Marie Georges Cacqueray de Volmenier, lieutenant retiré des vaisseaux du roi¹⁹².

¹⁹⁰ ANOM, COL E384BIS, Bernard de Verdélin, Extrait des registres du greffe de l'Amirauté du Cap-François, 9 juillet 1729.

¹⁹¹ ADC, 3 E 60 / 1, BMS, Boutiers-Saint-Trojan, Mariage, La Guarigue de Savigny et Delaville, 16 juin 1757, f° 53v.

¹⁹² *Ibid.*, La Touche de Tréville et Delaville, 31 mars 1762, f°63.

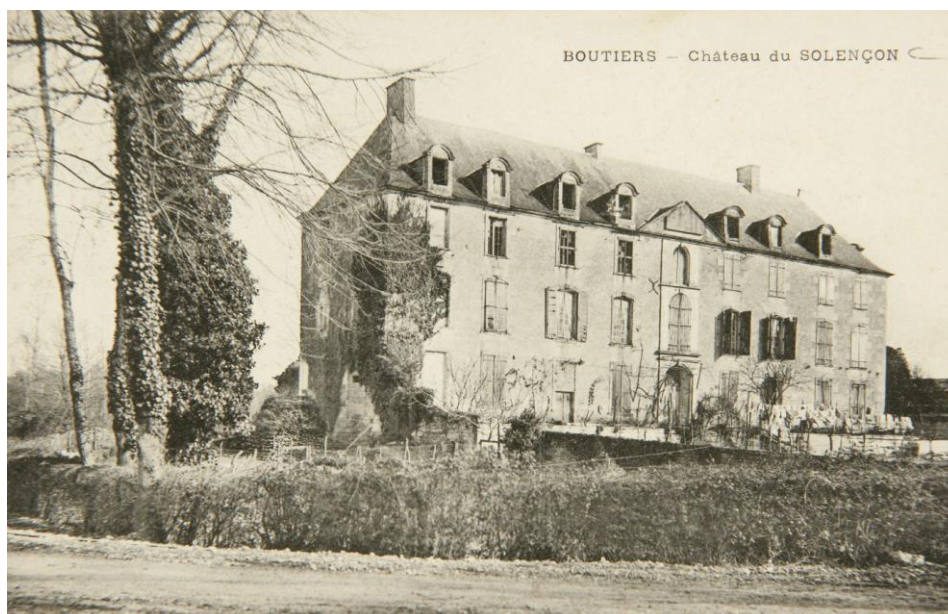


Figure 111: le château du Solençon en Cognacais au début du XX^e siècle¹⁹³.

Avec la mort de Madame Delaville, la seigneurie du Solençon passe au fils, Pierre-Nicolas, rentré de France après des péripéties qui l'ont séparé de sa famille. En 1749, le jeune homme, alors âgé de 14 ans, est envoyé en France pour servir comme cadet des colonies au port de Rochefort. En 1753, affectée à Saint-Domingue comme enseigne d'une compagnie d'infanterie, il commande 400 recrues et retrouve son père, sa mère et ses sœurs au Cabeuil. Sa famille rentre en France tandis que son affectation le maintient en poste outre-mer. Au début de la guerre de Sept-Ans, il est promu capitaine de compagnie. En 1757, il assure la direction d'une garnison au Port-au-Prince contre « les attaques de plusieurs corsaires qui mettaient de nuit des chaloupes à la mer » pour razzier sur les côtes des esclaves et des bestiaux. Atteint du scorbut, il est autorisé à passer en France pour rétablir sa santé par un congé du marquis de Vaudreuil du 13 mars. En France, son père succombe le lendemain. La traversée de l'Atlantique est périlleuse : son bâtiment est engagé dans un combat, il est pris par les Anglais et déposé en Espagne : son état de service indique que « les Anglais touchés de l'état déplorable dans lequel ils le virent le mirent à Vigo à plus de 250 lieues de France ». Il fait l'objet d'un échange de prisonnier en 1758. Sa mère est devenue maîtresse du domaine, ses sœurs sont mariées. En 1762, de retour au service, il est affecté lieutenant dans le second bataillon du régiment de Foix destiné pour Saint-Domingue. En 1771, il est promu capitaine à la suite des dragons blancs de Mirault¹⁹⁴. En 1773, il vend le domaine du Solençon au duc de La Vauguyon. En 1776, il rejoint

¹⁹³ ADC, 11 FI 058 / 002, Cartes postales, Boutiers-Saint-Trojan, Château du Solençon, XX^e siècle.

¹⁹⁴ ANOM, COL E115, Personnel colonial ancien, Pierre-Nicolas Delaville, État des services du sieur Pierre-Nicolas Delaville, après 1773.

Saint-Domingue où il épouse Marie-Anne de Pérès Duplessis, veuve Marchand Desmarais, native de Mareuil en Angoumois¹⁹⁵. Il reprend la gestion des habitations dont il avait confié la gestion au procureur-gérant Bernard Cardeneau durant son absence¹⁹⁶. L'exemple de la famille Delaville manifeste une trajectoire d'ascension sociale de la marchandise et du négoce rochelais vers la noblesse. Le moment domingois a été capital dans la construction du réseau et de l'assise familiale et la préparation de l'accès à la noblesse par l'achat d'une charge et l'établissement, par la gentilhommière dans l'arrière-pays, d'une famille qui a cherché à inscrire dans la terre et le statut seigneurial sa réussite coloniale. Outre les travaux de rénovation du château, Pierre-Nicolas Delaville a fait construire « à grand frais » un bâtiment nommé le belvédère ou petit logis au cœur de la forêt du Solençon¹⁹⁷.

L'affirmation de la réussite à Saint-Domingue dans la pierre et dans la terre n'est pas uniquement l'apanage des juristes et négociants ayant fait fortune dans la Perle des Antilles. Posséder la borderie, passer de la plantation ou du commerce de denrées ultra-marines à la supervision d'un domaine viticole aux débouchés atlantiques assurés, constitue un marqueur de réussite. Les actes notariés identifient les Américains revenus et en quête d'un bien immobilier. En 1786, Pierre Vallein acquiert de l'héritière Brunet le domaine du Bocage à Crouin, aux portes de Cognac : le notaire le signale « arrivant de l'Amérique demeurant actuellement en la ville de Bordeaux ». Il comprend bâtiments, logement de maître, bordiers, chaix, écurie, toit, cour, jardins, terres labourables, vignes et bois. L'acquisition est faite moyennant 24 000 livres¹⁹⁸. Jacques Josias est ainsi qualifié de « bourgeois américain » en juillet 1788 dans l'acte d'acquisition moyennant 31 400 livres, du bien fonds et domaine de Bois-Clair de Chassors consistant en « un corps de maison et ses servitudes, cour, jardin et autres dépendances [...], près, vignes, terres labourables, bois, chaumes [...] à rente noble du marquisat de Bourg-Charente »¹⁹⁹. Revenu en France après l'insurrection de Saint-Domingue, le maître tailleur d'habit Guillaume Tourtarel, « arrivant de l'Amérique », après avoir géré l'héritage de son frère, fait l'acquisition avec son épouse Catherine Bernard d'une borderie appartenant à Jacques Hardy, juge au tribunal du district de Cognac. La borderie est appelée la Siroterie et est située dans le voisinage de Cognac, à Richemont « consistant en bâtiment, cour, servitudes, vignes, terres, jardins et bois de châtaignier, formant un seul clos » pour 7 500 livres²⁰⁰.

¹⁹⁵ ANOM, 1 DPPC 2444, BMS, Petite-Rivière de l'Artibonite, Mariage, Delaville et De Pérès Duplessis, 9 janvier 1776, f°382r.

¹⁹⁶ ANOM, COL E62, Personnel colonial ancien, Bernard Cardeneau, 1774-1775.

¹⁹⁷ AN, R1 354, Apanage du Comte d'Artois, Belvédère du Solençon, lettre sur sa démolition, 5 juin 1787.

¹⁹⁸ ADC, 2E 14 269, Notariat, Étude Imbaud, Cognac, Vente, Brunet à Vallein, 16 juillet 1786.

¹⁹⁹ ADC, 2E 14 426, Notariat, Étude Lanchère, Cognac, Vente, Guillet Deshières à Josias, 3 juillet 1788.

²⁰⁰ ADC, 2E 14 278, Notariat, Étude Imbaud, Cognac, Vente, Hardy Père à Tourtarel Aîné, 9 septembre 1792.

<p>N°50 - Supplément aux Affiches américaines du mercredi 5 décembre 1770</p>	<p>N°39 - Supplément aux Affiches américaines du mercredi 23 septembre 1772</p>
<p style="text-align: center;">D E M A N D E.</p> <p>On desireroit sçavoir des nouvelles du nommé <i>Pierre Rousseau</i>, natif de Jouzac, en Saintonge, passé en cette Colonie depuis environ 15 ans; il a été économe dans la Partie du nord de cette Colonie. Ceux qui en auront connoissance, sont priés d'en donner avis à <i>M. Guilleau</i>, Négociant au Cap-Tiburon, ou à <i>M^{rs} Galibert, Mary & Compagnie</i>, qui ont des affaires de la dernière conséquence à lui communiquer de la part de sa famille.</p>	<p style="text-align: center;">M O R T S.</p> <p>Le sieur <i>Tessier</i>, Marchand, natif de la Saintonge, est mort au Bourg du Petit-Trou de Nippes, le 10 de ce mois, âgé d'environ 46 ans.</p> <p><i>Joseph Valette</i>, natif de Marseille, est mort dans la Paroisse de Jérémie le 11 de ce mois, âgé d'environ 22 ans.</p>
<p>N°18 - Supplément aux Affiches américaines du samedi 3 mai 1777</p>	<p>N°3 - Supplément aux Affiches américaines du mercredi 21 janvier 1784.</p>
<p>On desireroit favoir l'endroit où est décédé <i>M. Beaulieu de Ripe</i>, Gentil-homme de Saintonge, de la Paroisse de Germignac, entre Cognac & Pons, passé en cette Colonie il y a environ 60 ans, & décédé depuis 15 à 16 ans. On dit qu'il a laissé une succession considérable, soit en Habitations ou magasins au Cap. Ceux qui en auront quelque connoissance, sont priés d'en donner avis au Sieur <i>Pelletreau</i>, gérant l'Habitation de <i>M. Lenormant</i>, au Bas-Limbé, chargé par un des cohéritiers de prendre à cet égard tous les éclaircissements nécessaires, ou à <i>M. Frere</i>, Négociant au Cap.</p>	<p>On desireroit sçavoir ce qu'est devenu le sieur <i>Pellisson</i>, natif de Cognac, passé dans cette Colonie en 1767 ou 1768. Ceux qui en auront connoissance, sont priés d'en donner avis à <i>M. Lamothe-Bertrand</i>, qui a des affaires de famille à lui communiquer. Son adresse est chez <i>M. Joseph-Feyat</i>, Commissionnaire au Cap.</p>
<p>N°17 - Supplément aux Affiches américaines du samedi 24 avril 1784.</p>	<p>N°90 - Supplément aux Affiches américaines du samedi 19 décembre 1789.</p>
<p>On desireroit favoir des nouvelles du Sieur <i>Texier</i>, natif de Rouillac, en Saintonge, passé en cette Colonie en qualité de Chirurgien-Major. Les personnes qui auront connoissance de son existence ou de sa mort sont priées d'en donner avis à <i>M. Bourrens</i>, Habitant à Jérémie, chargé par sa famille d'en faire des informations.</p>	<p style="text-align: center;">D E M A N D E.</p> <p>2. On desireroit favoir des nouvelles du sieur <i>Pierre Rambaud</i>, natif de Châteauneuf en Angoumois; il a exercé les charges de Notaire & Procureur, sous les sceaux, à Marennes en Saintonge; il a passé dans la Colonie immédiatement après la publication de la paix; il a travaillé à son arrivée au Greffe de la Sénéchaussée du Cap: ceux qui auront connoissance de son existence ou de sa mort, sont priés d'en donner avis à <i>M^{rs} Beuzelin & Petit</i>, négociants en cette ville, qui ont des affaires de famille à lui communiquer.</p> <p style="text-align: center;"><i>Avec permission de MM. les Général & Intendant,</i></p>

Figure 112 : 6 annonces des *Suppléments aux Affiches américaines* sur des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1770-1789)²⁰¹.

Au-delà de ces trajectoires de retour renseignées par les fonds d'archives privées et les documents notariés qui montrent combien l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est une terre d'établissement après le retour des îles, les autres familles de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, spectatrices du départ vers les outre-mers antillais, avaient-elles des nouvelles régulières de leurs proches ? La présence de quelques annonces dans les *Affiches américaines*

²⁰¹ University of Florida Digital Collections, Les Affiches américaines, 1766-1791 [en ligne]. URL : <https://ufdc.ufl.edu/AA00000449/00002/allvolumes>

et leurs suppléments publiés au Cap ou au Port-au-Prince indiquent la recherche d'un contact à rétablir autour des enjeux de patrimoine familial et peuvent renseigner une déconnexion avec la terre d'origine.

Entre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et Saint-Domingue s'établissent des liens familiaux par le passage transocéanique, les flux épistolaires ou la constitution d'un réseau relationnel fondé sur l'origine régionale ou la proximité professionnelle. Saint-Domingue est l'espace d'un ancrage dans une économie coloniale assurant des perspectives de prospérité permettant l'établissement au retour dans l'arrière-pays et la constitution d'un archipel social transatlantique qui regroupe les Américains revenus. La limite de ce tableau des retours dans l'arrière-pays réside dans une analyse nécessaire de l'articulation en réseau des Américains de Saint-Domingue implantés dans l'arrière-pays.

III. LES OUTRE-MER DANS L'ARRIÈRE-PAYS : CULTURE MATÉRIELLE, CONSOMMATIONS ET PRÉSENCES NOIRES EN SAINTONGE-ANGOUMOIS

Corollaire de la connexion économique, professionnelle et migratoire avec les outre-mers par les ports et arsenaux atlantiques, les terres de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sont également marquées par la diffusion d'une influence ultra-marine illustrée par des aspects de la culture matérielle, un développement de la consommation de produits ultra-marins et une mobilité des gens de couleur, libres et non-libres, accompagnant un passager transocéanique séjournant ou s'en retournant en métropole. L'objectif de cette dernière partie est ainsi de présenter des champs d'étude à approfondir qui décrivent avec plus d'acuité les impacts de la connexion océanique et ultra-marine dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

1. L'acajou, le sucre et le café au salon ou dans la chambre : deux indicateurs d'une culture matérielle, entre transfert de monde et recherche de la distinction sociale

Revenir dans l'arrière-pays et s'y réinstaller après un séjour outre-mer peut être synonyme de transformations de l'intérieur de la demeure. Elle se teinte alors d'exotisme. Sur ce point, l'analyse de la culture matérielle des gens de l'arrière-pays constitue un champ porteur qui mériterait en soi une étude à même de préciser les contours d'une culture matérielle de l'exotisme, ses acteurs et ses enjeux ainsi que ses pôles d'influence. Sans exhaustivité, se limiter ici à quelques exemples relatifs à des individus qui ont fréquenté les outre-mers d'une part et

d'autres qui, non liés aux outre-mers, font le choix de teinter leur intérieur d'une touche exotique d'une manière remarquable, permet de montrer la richesse du champ d'étude. Dans les deux cas, les transformations de la culture matérielle participent d'une culture des apparences dont la visée est double : d'une part, pour ceux qui ont fréquenté les Antilles, une fonction mémorielle, affective et émotionnelle favorisant le ressouvenir individuel du vécu ultra-marin ou le récit familial à partir de ces traces réconfortantes, d'autre part, tant pour les premiers que pour les seconds une fonction de différenciation sociale tant horizontale, entre pairs, que verticale, entre groupes sociaux aux niveaux de vie différents.

Tout d'abord, dans l'arrière-pays, les gens de justice, depuis les Cours Souveraines de Parlement aux justices seigneuriales, se distinguent par une culture matérielle associée à l'exotisme. L'inventaire après-décès de Guillaume Esrable réalisé en mars 1768 à Cognac décrit certainement l'un des plus précieux intérieurs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Parti de Saintonge en 1732 pour le sud de Saint-Domingue où il exerce comme notaire et procureur au siège royal de Saint-Louis, il revient en France en 1751, avant de retourner à Saint-Domingue en 1758. Il est alors désormais désigné écuyer conseiller secrétaire du roi en la cour du Parlement de Bordeaux demeurant à Cognac. De retour dans les années 1760, il succombe à Cognac en 1768. Son inventaire présente un abondant mobilier en « bois des Isles », c'est-à-dire d'acajou, dans le salon, les chambres et le cabinet : 1 cabaret, 1 table de jeu, 2 tables de marbre, 1 table à deux pliants pour tric-trac, 2 tables de jeu, 1 baignoire, 1 cabinet, 1 autre petite table de jeu, 2 tables de toilette dont une avec tiroir, 1 table de nuit, 1 cabinet à deux battants, 1 châlît à la duchesse, 2 guéridons, 1 grand bureau et 2 petits bureaux et 1 vaisselier. Aux meubles s'ajoutent les services des arts de la table : 9 tasses et soucoupes à café de faïence commune, 1 pot à sucre, 2 sucriers, 15 tasses à café de porcelaine commune et parmi l'argenterie 18 cuillères à café et 2 cafetières d'argent. En 1783, l'avocat François Dexmier ne possédait quant à lui qu'une « petite cafetière de terre verte »²⁰².

Le monde des officiers des subdélégations et élections de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois intègre également dans son quotidien des effets liés aux arts de la table ou à la préparation des produits ultra-marins. En 1752, le notaire et procureur à Cognac André Bernard dispose parmi ses effets d'une cafetière de cuivre rouge²⁰³. En 1760, le notaire Guillaume

²⁰² ADC, 2E 14 266, Notariat, Etude Imbaud, Cognac, Inventaire des meubles et effets de François Dexmier, 6 février 1773.

²⁰³ ADC, 2E 14189, Notariat, Etude Delafargue, Inventaire des meubles et effets d'André Bernard, 29 novembre 1752.

Filhon possède une cafetière similaire avec 3 tasses à café de faïence²⁰⁴. En 1790, le notaire royal Prévôtère possédait encore 5 tasses à café avec leur soucoupe et 1 sucrier de faïence, 1 râpe à sucre et 1 petit moulin à café dans une chambre alors qu'une petite cafetière de faïence se trouvait dans la cuisine²⁰⁵. Ces objets manifestent une consommation sans réelle ostentation, à l'inverse d'un Bertrand de Puyraimont, ancien receveur des tailles de l'élection de Cognac, qui laisse à son décès dans une maison située rue des Balais à Cognac dans le salon à manger qui a vue sur cour : 1 moulin à café, 3 tasses avec leur soucoupe dont 2 en porcelaine de Limoges et 1 de faïence anglaise, 2 sucriers dont 1 en porcelaine de Limoges et l'autre de faïence. Dans la cuisine, 2 cafetières de fer blanc et de terre et 1 petite de fer blanc. Dans une chambre haute, 2 tasses à café avec soucoupes en porcelaine de Limoges et dans la chambre voisine 1 « commode en bois des Isles à 4 tiroirs avec dessus de marbre et garnie en cuivre doré ». Le placard de la chambre abrite 2 livres de café en grains, 1 sucrier de porcelaine à fleurs, 5 tasses en porcelaine de Limoges dont deux à fleurs, 1 sucrier de porcelaine et 2 cabarets, le premier de fer blanc vernissé, le second plus grand. Dans la chambre suivante, 1 « table à toilette en bois des Isles marquetée garnie de boîtes à poudre, peignes, houppes, pots à pommades en porcelaine, flacons à odeur » à l'usage de son épouse et 1 « petite chiffonnière en bois des Isles avec trois petits tiroirs ». Au domaine de la Tacharderie, à Cherves, dans le voisinage, se trouvent parmi les effets 2 cafetières, l'une en faïence de pays, l'autre en porcelaine, 1 cuillère à café d'argent, 1 petit pot à mettre le café, 2 tasses avec soucoupes de porcelaine et 1 pile de douelles de tierçons en bois de l'Amérique septentrionale pour la fabrication des tonneaux destinés à accueillir le vin de la borderie de cet officier²⁰⁶.

De plus, les négociants de l'arrière-pays possèdent des objets attestant de la consommation de produits ultra-marins, particulièrement à Cognac et Angoulême. En 1758, au faubourg L'Houmeau d'Angoulême, Pierre Corrion, époux en secondes noces de la veuve d'un marchand, pouvait avoir dans leur salle ayant vue sur cour 1 petit cabaret de bois de noyer et cerisier, 1 théière de faïence avec 63 tasses et soucoupes, dans le salon 1 autre petit cabaret, 6 tasses à café avec soucoupe et 1 petite boîte avec 6 cuillères à café²⁰⁷. En 1762, Pierre Bryhan, demeurant rue du Port du Milieu à Cognac, a dans la salle de sa maison 3 cafetières, 1 sucrier, 7 tasses avec soucoupes de faïence commune. Dans le salon joignant la salle, parmi les effets

²⁰⁴ ADC, 2E 17 738, Notariat, Etude Sicard, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Guillaume Filhon, 19 août 1760.

²⁰⁵ ADC, 2E 20 566, Notariat, Etude Moreau, Inventaire des meubles et effets de Prévôtère, 21 juin 1790.

²⁰⁶ ADC, 2E 14275, Notariat, Etude Imbaud, Cognac, Inventaire des meubles et effets de Pierre Eustache Bertrand de Puyraimont, 22 novembre 1790.

²⁰⁷ ADC, 2E 6657, Notariat, Etude Sicard, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Pierre Corrion, 10 mai 1758.

relevés : 13 petites cuillères à café et 1 « cuillère ronde pour le ponche » en argent. Dans la cuisine : 1 poêle à café, 4 moulins à café et 2 cafetières, l'une de cuivre rouge, l'autre de cuivre jaune. Le négociant Jean-Pierre Perrin possède quant à lui dans son salon 7 tasses à café avec soucoupe et 2 sucriers de porcelaine commune avec « un fort petit moulin à café dont la boîte est de bois d'acajou » et dans les deux chambres 1 petit cabaret de bois doré, 1 autre de porcelaine et 6 tasses à café avec soucoupes. En mai 1781, le négociant Conrad Volprecht dispose d'un miroir de toilette « ayant son cadre de bois des Isles » et de six cuillères à café d'argent marquées d'un « V. » dans la chambre haute de sa maison, de deux cafetières « en terre du pays » dans la souillarde²⁰⁸. La même année au faubourg L'Houmeau d'Angoulême, le négociant Pierre Fleury pouvait compter dans sa cuisine 2 cafetières, 1 râpe à sucre, 2 sucriers, dans le salon 18 soucoupes et 12 tasses désassorties pour le thé et le café, 1 autre grande cafetière, et dans la salle 2 petits cabarets en bois d'acajou à pieds de biche, 1 moulin à café et 1 commode en bois d'acajou avec ses garnitures de cuivre. L'argenterie comporte 6 petites cuillères à café et 1 pince pour le sucre²⁰⁹. En 1788, Jean Saule, écuyer et négociant, et sa femme, possèdent dans leur chambre une « commode en bois des Isles à cinq tiroirs deux grands et trois petits garnie de cuivre argenté et ferrée de quatre serrures » et dans un placard à côté de la cheminée 1 théière, 1 sucrier et 4 tasses avec soucoupes en grosse porcelaine. Dans le vestibule se trouvent 2 théières, 2 sucriers, 7 tasses avec leur soucoupe de faïence d'Angleterre, 5 tasses et leurs soucoupes de « porcelaine de France très commune » et 3 autres théières en terre d'Angleterre. Dans le salon, 1 petit cabaret. Dans la cuisine, 1 moulin à café et 3 vieilles cafetières et 1 râpe à sucre de fer blanc²¹⁰. En 1779, Marguerite Rézé, faisant partie d'une famille de marchands d'Angoulême détenait de la faïence de pays dans sa cuisine : 5 cafetières dont 2 « de terre du pays d'Angoumois » et 2 de fer blanc, avec quelques denrées exotiques : 1 pain de sucre cassé d'environ deux livres, « une petite boîte de faïence dans laquelle il y a du café environ une livre » et « une petite boîte de fer blanc laquelle est à moitié pleine de café moulu »²¹¹. Dans une chambre à l'étage, sur une table, 1 cabaret composé d'un sucrier, de 6 tasses à café avec leurs soucoupes en porcelaine. En 1780, le marchand boucher Guyonnet

²⁰⁸ ADC, 2E 13551, Notariat, Etude Bernard, Cognac, Inventaire des meubles et effets de Conrad Volprecht, 23 avril 1781.

²⁰⁹ ADC, 2E 6449, Notariat, Etude Lescallier, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Pierre Piveteau Fleury, 30 juillet 1781.

²¹⁰ ADC, 2E 14272, Notariat, Etude Imbaud, Cognac, Inventaire des meubles et effets de Jean Saule, 8 octobre 1788.

²¹¹ ADC, 2E 182, Notariat, Etude Bernard, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Marguerite Rézé, 22 septembre 1779.

d'Angoulême avec une « petite cafetière de terre noire »²¹². Par extension, les bourgeois de l'arrière-pays intègrent l'outre-mer dans leur culture matérielle. Pierre-Paul Fouquet, bourgeois de Cognac, possède 1 moulin à café, 2 cafetières, 1 sucrier, 12 tasses avec soucoupe de faïence²¹³.

Les gens du clergé apportent également une touche d'outre-mer dans leurs intérieurs. L'abbé commendataire de l'abbaye royale de Fontdouce possède en 1760 1 petit moulin à café, 5 tasses avec soucoupe et 2 sucriers de faïence²¹⁴. En 1768, le curé de Salles détient 1 sucrier, 1 petite cafetière et 1 portion de pain de sucre²¹⁵. En 1777, Pierre Vincent, curé de Fouquebrune en Angoumois devenu aumônier de l'hôpital général d'Angoulême laisse 1 petite cafetière de cuivre rouge, 1 sucrier et une tasse à café de faïence commune et 1 moulin à café. En 1786, le curé Dabescat, officiant à Cognac, se distinguait par la possession de 2 tables de jeu et 2 cabarets en bois des Isles, 1 cafetière de faïence commune, 12 cuillères à café en argent aux initiales du curé et 12 tasses à café de faïence commune et 11 tasses à café de faïence jaune et 3 sucriers dans la salle et le salon. Le buffet de la cuisine abrite notamment 1 moulin à café et 1 « grille à passer café » de fer blanc »²¹⁶. Dans un placard près de la porte du cabinet, 12 livres de café en grains²¹⁷.

Les personnalités impliquées dans l'activité stratégique des forges de l'Angoumois et du Périgord, faisant souvent la navette entre l'arrière-pays et l'arsenal de Rochefort, ont également des résidences teintées d'exotisme. En 1757, Jean Amable Paul Desmallon, commissaire provincial des guerres de la généralité de Limoges, demeure à Angoulême dans le faubourg Saint-Pierre. Dans le grenier de la cuisine se trouve un « petit fourneau de tôle à brûler le café avec une mauvaise râpe à tabac ». Dans le salon se trouvent 1 théière de faïence, 1 cabaret de bois de la Chine, 6 tasses avec soucoupes et 1 sucrier, 2 cafetières de fer blanc, 2 autres cafetières à levain et 1 tric-trac de bois d'ébène avec 16 dames d'ivoire et 16 dames d'ébène. L'argenterie compte 1 sucrier et 6 petites cuillères à café. Le trésorier des vivres de la Marine au département de Rochefort Charles Pierre de Ruffray fait des allers-retours entre sa demeure à la forge de Rancogne et sa maison paroisse Saint-Louis à Rochefort. En 1760,

²¹² ADC, 2E 183, Notariat, Etude Bernard, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Jacques Guyonnet, 25 février 1780.

²¹³ ADC, 2E 13 548, Notariat, Etude Bernard, Cognac, Inventaire des meubles et effets de Pierre-Paul Fouquet, 5 novembre 1778.

²¹⁴ ADC, 2E 13 528, Notariat, Etude Bernard, Cognac, Inventaire des meubles et effets de Henry de Bonvourt, 27 janvier 1761.

²¹⁵ ADC, 2E 20 413, Notariat, Etude Chauvin, Cognac, Inventaire des meubles et effets de Jean-Baptiste Roy, 26 juillet 1768.

²¹⁶ ADC, 2E 20 434, Notariat, Etude Chauvin, Cognac, Inventaire des meubles et effets de Dabescat, 20 novembre 1786.

²¹⁷ Ibidem.

l'inventaire après-décès que fait réaliser sa veuve signale dans la grande chambre 1 cabaret avec 7 tasses et soucoupes, 1 théière et 1 sucrier de porcelaine, dans le salon 1 moulin à café, dans une chambre avec alcôve parmi les effets, 1 grande commode en bois des îles et 6 petites tasses à café de faïence commune. Dans la chambre dite brodée se trouvait 4 autres petites tasses de faïence avec une théière tandis que dans un petit cabinet dit noir parmi l'argenterie 1 sucrier et 1 cafetière. Dans sa maison de Rochefort, 1 « bureau de bois des îles en marquetterie » et 1 petite table du même bois ». La chambre contient une petite table de nuit, 1 petite commode à trois tiroirs et 1 cabinet en forme de bibliothèque, le tout en bois des îles²¹⁸.

Parmi les rares officiers de vaisseaux de la Marine demeurant en Angoumois, Jean D'Escravayat de Bellat se distingue. En 1791, visiblement de retour, l'inventaire après décès répertoriant le contenu de plusieurs malles, parmi les vêtements, les mouchoirs et les livres se trouvaient également 1 petite chocolatière et 2 petites cafetières d'argent placées dans une grande caisse de bois blanc fermant à clef²¹⁹. En 1776, Pierre Pasquet de Saint-Mesmy, capitaine des vaisseaux du roi détient 2 moulins à café, 2 cafetières et 1 sucrier de faïence, 10 tasses à café de porcelaine. Dans le salon, 6 tasses à café et 1 sucrier de porcelaine²²⁰.

Les gens d'infanterie de petite noblesse sont aussi soucieux d'apporter une pointe d'exotisme dans leur quotidien à l'image de Jean Mallat, écuyer, seigneur de l'Étanche, lieutenant de la maréchaussée du Limousin à la résidence d'Angoulême, qui possède 1 râpe pour le sucre, 1 petit pot couvert de « faïence fine couleur de café », 1 tasse d'argent en vermeil doré et « 5 tasses pour le café »²²¹.

Pierre-Joseph Lecourt, directeur des postes au bureau de Cognac, possède en 1758 1 petite cafetière de cuivre rouge²²². Le maître perruquier René Imbaud de Cognac a une petite cafetière de terre²²³. Philippe Petit, maître en chirurgie, résidant rue de Genève à Angoulême possédait 4 cafetières dont 1 grande et 1 petite de fer blanc, 1 grande et 1 petite de terre,

²¹⁸ ADC, 2E 17 738, Notariat, Etude Sicard, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Charles-Pierre de Ruffray, 22 juillet 1760.

²¹⁹ ADC, 2E 6173, Notariat, Etude Lescallier, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Jean D'Escravayat de Bellat, 31 mars 1791.

²²⁰ ADC, 2E 6434, Notariat, Etude Lescallier, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Pierre Pasquet de Saint-Mesmy, 13 février 1776.

²²¹ ADC, 2E 6656, Notariat, Etude Sicard, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Jean Mallat, 7 mars 1757.

²²² ADC, 2E 13 525, Notariat, Etude Bernard, Cognac, Inventaire des meubles et effets de Pierre Joseph Lecourt, 30 août 1758.

²²³ ADC, 2E 20 420, Notariat, Etude Chauvin, Cognac, Inventaire des meubles et effets de René Imbaud, 11 août 1774.

1 moulin à café, 1 râpe à sucre, 6 tasses avec soucoupes de faïence commune et parmi l'argenterie 6 petites cuillères à café, 6 tasses avec soucoupe et 1 sucrier²²⁴.

Pour les artisans de l'arrière-pays, l'exotisme passe par la table. En 1776, le marchand boucher Claude Courteau possède une cafetière de fer blanc²²⁵. En 1778, le marchand pâtissier Louis Forestier possédait une cafetière de terre²²⁶. En 1783, l'horloger Louis Ménard et son épouse ont dans une maison de Cognac 1 sucrier, 1 moulin à café et 12 tasses à café de faïence. Le charron Michel Mauguin habite une petite bâtisse au faubourg Saint-Jacques de Cognac dont quelques effets manifestent la recherche de l'agrément : 1 cafetière de cuivre, 1 table à quadrille, et « une tasse d'argent ayant la queue en forme de roue sous le cul de laquelle est inscrit : faubourg de Cognac, M. Mauguin »²²⁷.

Le bois des îles et le café sont donc des éléments distinctifs présents dans les intérieurs de l'arrière-pays au sein d'un vaste groupe social (noblesse, négoce et marchandise, armée, officiers d'élections, artisanat...). C'est en tout cas l'image que décrivent les quelques actes notariés sélectionnés ci-dessus pour les villes fluviales de Cognac et Angoulême. L'acajou et le café sont principalement présents dans les salles ou salons, les cabinets et les chambres ou alcôves. À l'exclusion des métiers de la terre et de la navigation fluviale où les occurrences sont rares, ce premier panorama manifeste la large insertion des produits ultra-marins et de l'ébénisterie du bois des îles dans les demeures urbaines de l'arrière-pays et pour les élites du négoce, de l'office ou de la justice leur présence à la fois en ville et dans le domaine rural. Il est nécessaire cependant de conjuguer leurs mentions avec une approche quantitative tout en les contextualisant avec la description des intérieurs où sont localisés ces effets d'une part et l'itinéraire biographique des familles pour pouvoir apprécier les modalités de leur présence domestique d'autre part. De cette manière, l'ensemble des nuances de l'exotisme dans les terres peut se faire jour. En ce sens, cette description suggestive ne peut que mettre en évidence la nécessité d'approfondir cet aspect.

²²⁴ ADC, 2E 918, Notariat, Etude Mallat, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Philippe Petit, 4 décembre 1780.

²²⁵ ADC, 2E 6435, Notariat, Etude Lescallier, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Claude Courteau, 30 juillet 1776.

²²⁶ ADC, 2E 10 150, Notariat, Etude Bernard, Angoulême, Inventaire des meubles et effets de Louis Forestier, 16 février 1778.

²²⁷ ADC, 2E 10 908, Notariat, Etude Bardon, Cognac, Inventaire des meubles et effets de Michel Mauguin, 22 février 1790, n°42.

2. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : une périphérie de la consommation de produits ultra-marins²²⁸

En 1783, à Cognac, le notaire Lanchère liste les effets du luxe et du superflu²²⁹ du bourgeois Caminade : outre une bibliothèque contenant des références sur les outre-mer, 5 cafetières, 2 théières, 1 sucrier, 1 cabaret « pour mettre les tasses », 2 boîtes à thé, 4 tasses de faïence et 5 de porcelaine « représentant des esclaves », détail surprenant méritant mention dans l'acte²³⁰. Les produits coloniaux se consomment dans cette ville portuaire négociante, sur la Charente, connectée à l'Europe et aux outre-mer. Ils sont associés à un art de vivre qu'incarne ce luxe du service à café de Caminade. L'étude de la projection ultra-marine d'un arrière-pays comme celui de Saintonge-Angoumois aux XVII^e-XVIII^e siècles fait de la culture matérielle un observatoire de l'influence des outre-mer dans les terres par les modifications apportées aux consommations. La culture matérielle vue des terres intérieures constitue un indicateur de la diffusion des produits ultra-marins dans les régions intermédiaires, peu étudiées. Aux sociétés urbaines portuaires de La Rochelle²³¹ et Rochefort²³² répondent celles des petits bourgs et des petites villes des vallées de la Charente et de son affluent, la Boutonne, placées dans leurs sphères d'influence. Dans cet arrière-pays à dominante rurale où l'aire portuaire de Bordeaux coexiste avec celles de l'arsenal charentais et du port aunisien, l'étude des transformations du cadre de vie et des arts de la table de la noblesse de Guyenne²³³ au XVIII^e siècle apporte des éléments heuristiques pour discerner, décrire et approfondir une évolution de la culture matérielle en Saintonge et en Angoumois. En se limitant à quelques bourgs et villes marchandes de ces deux vallées fluviales, l'étude des vecteurs d'approvisionnement, des voies de l'acheminement et des manières de consommer ces produits exotiques dans l'arrière-pays fluvial décrit combien ces produits sont à la fois les catalyseurs d'une distinction sociale par la consommation et les supports d'une ambition pour œuvrer à l'extension de leur consommation dans l'arrière-pays et dans les provinces périphériques. Une réflexion comme celle-ci contribue

²²⁸ La réflexion développée ici a fait l'objet d'une communication dans le cadre du colloque « La Nouvelle Aquitaine et l'Outre-Mer, le métissage des cultures matérielles », organisé par Michel Figeac dans le cadre du programme NAOM du 9 au 11 octobre 2019 au Musée d'Aquitaine (actes à paraître).

²²⁹ BRAUDEL Fernand. *Civilisation matérielle, économie, capitalisme xv^e-xviii^e siècle*. *Les structures du quotidien : le possible et l'impossible*, t. 1, Paris, Armand Colin, 1979, p. 153.

²³⁰ ADC, 2E 14 421, Notariat, Étude Lanchère, Cognac, inventaire de la succession de Jean Caminade, 25 novembre 1783.

²³¹ MARTINETTI Brice., *Les négociants de La Rochelle au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », p. 304.

²³² MARTIN Sébastien., *Rochefort, arsenal des colonies au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », p. 291-296.

²³³ FIGEAC Michel, *La douceur des Lumières. Noblesse et art de vivre en Guyenne au xviii^e siècle*, Bordeaux, Mollat, 2001.

à enrichir la perception des systèmes de diffusion des produits ultra-marins²³⁴ dans les arrière-pays fluviaux²³⁵ secondaires, géographiquement intermédiaires. Tout d'abord, c'est une région traversée du nord au sud par deux routes de Paris à Bordeaux, la première par Saintes, la seconde par Châteauneuf puis par Angoulême. D'Est en Ouest se régularise au fil du XVIII^e siècle une liaison par la route Lyon-Limoges-La Rochelle, doublée de la navigation fluviale à partir d'Angoulême vers Rochefort. Le fleuve Charente joue un rôle structurant²³⁶ : il est polarisé par des villes marchandes de niveau moyen aux fonctions diversifiées comme Angoulême, tête de navigation et carrefour routier, ou Saintes en aval. Dans ces villes aux fonctions de relais de pouvoir (siège d'élection, d'une subdélégation ou d'un présidial) cohabitent des populations d'officiers, de marchands, de négociants, d'artisans et de navigateurs. Des bourgs aux fonctions spécialisées ponctuent le cours fluvial : des ports et des chantiers de constructions navals à Saint-Savinien, Port-d'Envaux ou Saint-Simon, des centres marchands du commerce des vins et des eaux-de-vie à Cognac²³⁷ et Jarnac, un rôle de transit à Châteauneuf. Enfin, cet arrière-pays est situé dans un voisinage océanique qui superpose les aires portuaires²³⁸ de La Rochelle, Rochefort et Bordeaux. Des liens avec Nantes et Lorient transparaissent également. Les sociétés de l'arrière-pays médiatisent ainsi leurs rapports avec l'océan et les outre-mer par ces portes maritimes. Pour construire une approche dynamique de la consommation des produits ultra-marins dans cet arrière-pays intermédiaire, en phase avec l'actuelle historiographie de la culture matérielle, outre les inventaires après-décès de particuliers ou de marchands-épiciers des études notariales des villes de l'arrière-pays d'Angoumois, et malgré la grande rareté des livres de comptes dans les fonds des archives départementales de la Charente²³⁹, le chercheur peut

²³⁴ MARTIN Marguerite, VILLERET Maud, *La diffusion des produits ultra-marins en Europe, XVI^e-XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, coll. « Enquêtes & Documents », 60, 2017, p. 9-16 ; COQUERY Natacha, *Tenir boutique à Paris au XVIII^e siècle. Luxe et demi-luxe*, Paris, CTHS, coll. « Histoire », 2011, p. 270-277.

²³⁵ BROUARD Emmanuel., GODELAINE Florent., « La Loire fleuve "sucré" : voiture par eau d'une denrée exotique et relations entre le bassin fluvial, Nantes, et les Antilles aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, 16, 2015, p. 83-99.

²³⁶ JOUANNET Gérard (dir.), *La Charente, fleuve et symboles*, Paris, Le Croît Vif, 1992.

²³⁷ BERNARD Gilles, *Le Cognac : une eau-de-vie prestigieuse*, Pessac, PUB, Grappes & Millésimes, 2008 ; CULLEN Louis M., *Le Choix de Cognac, l'établissement des négociants irlandais en eau-de-vie au XVIII^e siècle*, Paris, Le Croît Vif, coll. « Documentaires », 2006 ; Id., *Le Commerce des eaux-de-vie sous l'Ancien Régime : une spécialisation régionale charentaise*, Paris, Le Croît Vif, coll. « Documentaires », 2002 ; BUTEL Paul, HUETZ DE LEMPS Alain, *Histoire de la société et de la famille Hennessy, 1765-1990*, Cognac, Hennessy, 1999 ; JACQUET Gwendoline., *Organisation d'un réseau de négoce et son évolution durant le XVIII^e siècle (1720-1778), à partir de la correspondance des Martell*, Mémoire de Master, Université de Poitiers, 2015 ; Id., *Le réseau Jean Martell en Centre-Ouest, d'après sa correspondance privée (1721-1722)*, Mémoire de Master, Université de Poitiers, 2007.

²³⁸ MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2011.

²³⁹ D'après la base *Les écrits du for privé en France de la fin du Moyen-Âge à 1914* (consultée le 6 mars 2020), les archives départementales de la Charente conservent 4 livres de compte ou de raison du XVIII^e siècle : ADC, E547, Livre-journal de Monsieur et Madame la Comtesse de Ronsseccy du 1^{er} juillet 1741, XVIII^e siècle ; ADC,

exploiter les procès-verbaux de marchandises avariées, des lettres de marchands et négociants portant commandes de produits ultra-marins auprès de leurs confrères des ports atlantiques, des états d'arrivées de produits coloniaux dans le port-arsenal de Rochefort ou encore une correspondance d'un négociant rochefortais pour établir une raffinerie à sucre en Cognacais. Ces sources mettent en lumière la circulation et la consommation des produits ultra-marins dans l'arrière-pays et participent de la construction de son histoire connectée. Comment se construisent les canaux de la diffusion et de la consommation des produits coloniaux dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois entre la fondation de l'arsenal de Rochefort et la fin du XVIII^e siècle ? Après avoir esquissé les circuits d'approvisionnement en produits ultra-marins mis en place entre les ports atlantiques et les villes de l'arrière-pays, il est possible de restituer les différentes ambiances de la commercialisation et de la consommation de ces produits, entre le salon, la chambre ou l'hôtellerie. Parmi les produits ultra-marins, le sucre devient un produit-projet qui catalyse les espoirs de négociants entrepreneurs soucieux d'en stimuler la diffusion auprès d'un éventail plus diversifié de consommateurs.

a. Itinéraires

Vus du port atlantique

Entre la fin du XVII^e siècle et la fin du XVIII^e siècle, la gamme des ports d'approvisionnement en produits ultra-marins s'étend pour les marchands et les négociants des villes de l'arrière-pays. Aux importations depuis le port de La Rochelle, s'ajoutent celles depuis Bordeaux. L'autorisation donnée au port de Rochefort de faire le commerce en droiture avec les colonies en 1776 officialise un pôle secondaire dont l'ambition visait déjà en 1772 à « porter au loin l'excédent de la consommation »²⁴⁰ et à favoriser « la circulation des espèces par la consommation que produirait la population »²⁴¹. Quantifier et pister les produits ultra-marins importés par ces négociants et marchands de l'arrière-pays relève de la chimère en l'absence de sources permettant d'établir un tableau évolutif des flux de produits ultra-marins vers l'arrière-pays par la route ou la voie d'eau.

En 1698, l'intendant Bégon, dans le *Mémoire sur la généralité de La Rochelle*, décrit d'une élogieuse plume le commerce du port et répertorie les produits ultra-marins importés des colonies (Antilles et Cayenne) : l'indigo, la cochenille, le tabac, le coton, le sucre, le cacao, la

J3, Livre de raison de René Lurat Villars, XVIII^e-XIX^e siècle ; ADC, E408, Livre de comptes de Pierre Préverauld de La Boissière, XVIII^e siècle ; ADC, 6J 79, Livre de comptes de la famille Vigier de La Pile, XVIII^e-XIX^e siècles.

²⁴⁰ AN, Marine, B3 800, Lettre reçues, Dulaurens maire à De Boynes, de Rochefort à Versailles, 15 août 1772.

²⁴¹ *Ibid.*, Hardy maire à De Boynes, 21 mars 1772

vanille, le quinquina ou les oranges douces²⁴². Certains de ces produits atteignent l'arrière-pays mais leur identification repose sur la mention manuscrite d'un objet lié à sa consommation. En 1668, l'inventaire du château de Jarnac mentionne dans la sommellerie une « boîte à mettre du sucre, toute neuve, aussi d'argent, marquée des mêmes armes, avec une petite cuillère, le tout pesant un marc et demi »²⁴³ et « une tasse aussi d'argent, sans être marquée, pesant trois onces »²⁴⁴. Dans la chambre comtale, « pluzieurs vazes, plas et tasses de porcelaynes »²⁴⁵. En 1728, à la mort de François VIII de La Rochefoucauld, le notaire peut relever au château une « tasse en verre blanc façonné, estimée 15 sous »²⁴⁶, et au château de Verteuil, 2 tasses de cristal²⁴⁷ et « 2 cafetières de cuivre à 30 sous »²⁴⁸. L'objet atteste de la consommation de produits ultra-marins au château.

Dans la première moitié du XVIII^e siècle, les vaisseaux armés à Rochefort revenant des îles de l'Amérique importent des cargaisons de produits coloniaux. Plusieurs états (semestriels, mensuels) de produits ultra-marins chargés à Cayenne, Saint-Domingue et la Martinique donnent une visibilité à ces flux de marchandises entre 1730 et 1738. Au second semestre 1731, 188 barriques de sucre brut sont chargées au Cap, 331 à Léogane avec 47 barriques de sucre blanc. Le premier semestre 1732, ce sont 381 barriques de sucre brut et 40 barriques de sucre terré qui entrent à l'arsenal sur le vaisseau du roi le François. En juillet 1734, la flûte du roi la Charente, expédiée pour Cayenne et la Martinique, revient avec 224 barriques de sucre, 68 barriques de rocou, 10 barriques de cacao et $\frac{3}{4}$ de barrique de café. Ces produits ultra-marins sont généralement chargés pour être destinés à des clients rochelais : des raffineurs. En décembre 1730, les chargements enregistrés au bureau des octrois du Petit-Goave sont réalisés pour 16 clients de La Rochelle : parmi eux, 62 barriques de sucre blanc et 376 barriques de sucre brut. Le sucre est destiné au raffinage, principalement dans les 17 établissements

²⁴² BNF, Ms. Fr. 8148, Mémoire sur la généralité de La Rochelle dressé par M. Bégon en 1698, f°5v-6r.

²⁴³ Article n°346, Inventaire des meubles et effets existant dans le château de Jarnac en 1668 d'après l'original des archives de la Charente publié et annoté par Émile Biais, *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de la Charente*, 5^{ème} série, t. XI, 1889, p. 361.

²⁴⁴ n°367, *Ibid.*, p. 362

²⁴⁵ n°100, *Ibid.*, p. 339.

²⁴⁶ n°57, Inventaire des objets mobiliers existant dans les châteaux de La Rochefoucauld, Verteuil et La Terne à la mort de François VIII de La Rochefoucauld (1728), par M. P. de Fleury, *Bulletin de la Société Archéologique et Historique de la Charente*, 5^{ème} série, t. XII, 1884-1885, p. 83.

²⁴⁷ n°407, *Ibid.*, p. 122 .

²⁴⁸ n°657, *Ibid.*, p. 160.

rochelais²⁴⁹ ou au sein même de l'arsenal²⁵⁰, avant d'être expédié par voie fluviale ou voie routière vers les gros bourgs et les villes de l'arrière-pays où il est commercialisé au détail.

La Rochelle n'est pas le seul pôle portuaire d'approvisionnement. Bordeaux devient le principal port d'où marchands et négociants d'Angoulême tirent, à la fin du XVIII^e siècle, leurs sucres à en croire l'article « Angoulême » du Dictionnaire de Peuchet :

« Le sucre se tire des raffineries de Bordeaux pour la plus grande partie. On en tire peu de La Rochelle, parce que celui-ci est plus cher. Celui de Bordeaux revient à 5 pour cent meilleur marché, parce qu'il n'est pas aussi bien raffiné qu'à La Rochelle, et dans le détail, il se vend tout aussi bien. [...] »²⁵¹.

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois s'approvisionne principalement à partir des ports atlantiques et dessine des aires bien différenciées : l'Angoumois et la Saintonge estuarienne sont dans l'aire de chalandise bordelaise tandis que la région de Saintes, le Cognçais et la Saintonge limitrophe du Poitou et de l'Aunis dépendent plus de La Rochelle.

Passer commande

La disponibilité en produits ultra-marins dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois présente deux caractéristiques. Elle est différée et dépendante des fluctuations des approvisionnements et des prix du marché dans les ports atlantiques. Elle repose sur les besoins exprimés et le stock de la boutique ou de l'échoppe urbaine. L'exploitation des correspondances des négociants de l'arrière-pays donne quelques clefs de compréhension.

Pour le Cognçais, les rares correspondances des négociants en vins et eaux-de-vie donnent des clefs. Abraham Bouniot, originaire de Pons en Saintonge, fournisseur des vins et eaux-de-vie de la Marine de Rochefort dans les années 1720, échange directement avec le raffineur Gillebert, à La Rochelle, pour obtenir ses pains de sucre qu'il revend au détail. En juin 1732, il lui commande, par un courrier livré à la poste le 14 juin, de faire charger sur la gabare de Blandin « 2 quintaux de sucre du plus beau [...] et du meilleur », l'un en petits pains et l'autre en gros pains, avec une précision : « Si vous n'en avez pas de qualité que nous vous en

²⁴⁹ MARTINETTI Brice, *op. cit.*, Carte 9 : localisation de 17 raffineries de sucre à La Rochelle, p. XXII ; PEUCHET Jacques, *Dictionnaire universel de la géographie commerçante*, Paris, Chez Blanchon, 1799, t. 5., p. 475.

²⁵⁰ DUPRAT P., « Deux raffineries de sucre en pays charentais au XVIII^e siècle : Saint-Jean-d'Angély et Rochefort », *Roccafertis. Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, 64, 2019, p. 19-24.

²⁵¹ PEUCHET Jacques, *Dictionnaire universel de la géographie commerçante*, t. 1, p. 538.

demandons, n'en envoyer point, nous attendrons quoique nous en avons besoin »²⁵². Le lendemain, Gillebert répond positivement sur la disponibilité du produit. Le 18 juin, Bouniot Fils précise qu'il n'a pas été demandé des pains de 2 livres pièce mais des pains de 3 et 7 livres pièce. Il réitère sa commande : 200 livres de sucre, dont 100 de chaque espèce, avec cette remarque : « c'était de gros et petits pains que nous vous avons demandé sans vous expliquez le poids. Nous n'en avons jamais reçu de 2 livres »²⁵³. Début juillet 1732, Bouniot reçoit les 26 derniers pains de sucre de Gillebert et se plaint du prix volatile de la denrée : ils ont été facturés à 56 livres le quintal alors que Bouniot pensait payer sur la base du prix au quintal de sa commande précédente, soit 53 livres 15 sous. Il espère alors une remise des 45 sous par quintal sur de prochaines factures²⁵⁴. Fin décembre 1732, Gillebert est de nouveau sollicité pour une nouvelle commande de 200 livres de sucre à livrer par le gabarier Blandin²⁵⁵. Début janvier 1733, Bouniot recommande le raffineur au marchand Caillaud pour une commande de 300 livres : « Il se peut qu'il nous ait demandé à l'un ou à l'autre où nous prenions notre sucre et que nous lui avons dit que c'était de vous »²⁵⁶. La correspondance de ce négociant décrit un exemple des rythmes de commandes (2 fois par an) et met en évidence le rôle des négociants dans les circuits de la recommandation des fournisseurs de sucre pour l'arrière-pays.

En amont de Cognac, les lettres de commande conservées décrivent le canal bordelais d'approvisionnement avec un délai entre la commande et la livraison d'une quinzaine de jours. En 1747 et 1748, la veuve Rézé, marchande à Angoulême, s'approvisionne auprès de Jean Guy, maître-parfumeur de la rue du Loup, à Bordeaux. Le 16 octobre 1747, elle adresse un mémoire de commande contenant notamment 3 livres de thé vert, 3 livres de « thé bouïe », 20 livres de café et 100 livres de sucre en petits pains²⁵⁷. En octobre 1748, elle a besoin de 150 livres de sucre en petits pains, 50 livres de sucre cassé en papier blanc, 50 livres de la plus belle cassonnade avec 2 livres de coton pour lampe, 6 boîtes rondes à mettre de la confiture, des amandes, du thé et 2 douzaines de tabatières de cornes²⁵⁸.

²⁵² BRAASTAD Alain (éd.), *Le Copie de lettres (1731-1740) des sieurs Bouniot Père & Fils, négociants à Cognac*, Archives Historiques de la Saintonge et de l'Aunis, t. LXV, 2015, lettre 199b, Bouniot Père à Gillebert, à La Rochelle, 14 juin 1732, p. 62.

²⁵³ *Ibid.*, lettre 204a, Bouniot Fils à Gillebert, à La Rochelle, 18 juin 1732, p. 63.

²⁵⁴ *Ibid.*, lettre 221b, Bouniot Père à Gillebert, à La Rochelle, 9 juillet 1732, p. 67.

²⁵⁵ *Ibid.*, lettre 285a, Bouniot Fils à Gillebert, à La Rochelle, 20 décembre 1732, p. 84.

²⁵⁶ *Ibid.*, lettre 291b, Bouniot Père à Gillebert, à La Rochelle, 10 janvier 1733, p. 86.

²⁵⁷ ADG, 7B 1524, Négociants, Correspondance, Veuve Rézé à Guy, à Bordeaux, 16 octobre 1747, répondue le 31 octobre 1747.

²⁵⁸ *Ibid.*, Veuve Rézé à Guy, à Bordeaux, 8 octobre 1748, répondue le 28 octobre 1748.

Pour la période 1787-1791, le copie de lettres du négociant bordelais Magnac²⁵⁹ illustre des contacts, sans attester de liens commerciaux effectifs, avec des correspondants des villes de la Saintonge estuarienne et fluviale (Pons, Jonzac, Saintes en particulier). Outre le fait de confirmer une géographie de l'aire de chalandise bordelaise, ces lettres informent de l'état du marché bordelais des produits ultra-marins – Magnac donne le prix des sucres et du café surtout – à des correspondants qui collectent l'information commerciale et sont potentiellement des acheteurs de produits importés de Saint-Domingue, écoulés dans les réseaux marchands de ces négociants bordelais.

S'il n'est pas consommé directement par ses propriétaires, le sucre produit dans les plantations appartenant aux planteurs de l'arrière-pays est une rente de revenus. La centaine de procurations établies à Cognac entre 1756 et 1792 portant ordre de vendre les productions d'une habitation ou la liquidation d'une succession décrit la saisie d'une opportunité de revenus. Les barils de sucre ou de café sont ainsi adressés à des négociants de Bordeaux, La Rochelle, Nantes pour être vendus sur les places portuaires. Les papiers du vicomte d'Ars, inventoriés en 1771, contiennent l'expédition d'un acte de vente de deux habitations des quartiers de Beauséjour et de la Petite Rivière sur l'île de la Grenade pour 354 000 livres et l'engagement à fournir annuellement au vicomte 12 formes de beau sucre blanc et 1 barrique de taffias²⁶⁰. L'investissement dans la plantation ultra-marine permet un approvisionnement direct et décrit alors la double fonction de la culture de plantation : financière par la perception différée d'un bénéfice de vente ; et sociale par la capacité à produire, s'approvisionner et à consommer ostensiblement ces denrées exotiques.

Transporter

La reconstitution des circuits d'approvisionnement connaît un renouveau historiographique qui place les arrière-pays dans le prolongement d'une analyse entre dépendance et adaptation autour des produits ultra-marins dans les ports²⁶¹. Des outre-mer à la

²⁵⁹ SHDV, Marine, VI, Ms. 353, Registre des copies de lettres des Frères Magnac, 1787-1791.

²⁶⁰ ADC, 2E 20417, Notariat, Étude Chauvin, Cognac, inventaire des meubles et effets du vicomte d'Ars, 14 janvier 1771.

²⁶¹ LE GOUIC Olivier, « Par la voie de... : routes, conditions et aléas du transport des produits ultra-marins jusqu'à Lyon au XVIII^e siècle », dans MARTIN M., VILLERET M., *op. cit.*, p. 57-72. CHALINE O., « Le navire, le quai et la maison. Circulation des marchandises et espace urbain à Rouen au XVIII^e siècle », dans LE MAO Caroline., MEYZIE Philippe. (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, PUPS, coll. « Histoire maritime », 2015, p. 169-177 ; CANDELON-BOUDET F., « Approvisionner Bordeaux en produits coloniaux au XVIII^e siècle. La contribution des capitaines de navire », dans *Ibid.*, p. 229-243 ; VILLERET Maud., « De l'or brun à l'or blanc : essor et déclin des raffineries de sucre à Nantes (fin XVII^e-XVIII^e siècle), dans *Ibid.*, p. 259-272.

table du salon ou du café, ces produits circulent par voie de terre et par voie d'eau pour parvenir aux demeures, aux échoppes des marchands-épiciers, chez les cabaretiers ou les aubergistes de l'arrière-pays. Sur le fleuve Charente, depuis Rochefort et Tonnay-Charente, principaux points de rupture de charge entre domaines fluvial et maritime, les marchandises sont voiturbables jusqu'à Angoulême. La Boutonne est navigable jusqu'à Saint-Jean-d'Angély, point d'implantation d'une activité de raffinage au XVIII^e siècle²⁶². La seule trace retrouvée de transport par eau du produit sucrier est fournie par une lettre de Bouniot en 1732 : les expéditions de ses 200 livres de gros et petits pains de sucre sont échelonnées entre le 19 juin et le 9 juillet²⁶³. Elles supposent deux *scénarii* de transport. Le premier, totalement par eau, suppose un premier chargement sur une chaloupe remontant jusqu'à l'un des trois ports du secteur fluvio-maritime (Charente, Saint-Savinien ou Port-d'Envaux) puis le chargement sur une gabare naviguant exclusivement en secteur fluvial jusqu'à Cognac. Le second privilégie une route mixte faisant se succéder la voiture par terre puis la voiture fluviale. Le sucre métisse alors les chargements des gabares fluviales : la segmentation de l'approvisionnement des sucres de Bouniot indique que le produit ultra-marin complète des voitures, d'où la fragmentation de la livraison sur une à trois semaines. En 1764, le négociant de Pons, François Goiran, s'approvisionne en sucres auprès d'un marchand de Saint-Savinien, lui-même en relation avec des gabariers assurant la voiture du sucre raffiné par Dufresne et Boisneau de La Rochelle jusqu'à Saintes. Le Savinois se charge ensuite d'affréter une voiture par terre pour Pons et livre 1 quart de cassonnade à Goiran.

C'est à la lueur des procès-verbaux d'avaries de marchandises dressés par les notaires de l'arrière-pays qu'apparaît la route des produits ultra-marins entre Bordeaux et Angoulême, ponctuée par les relais de Saintonge et d'Angoumois sur la route du carrosse entre le port de la Lune et Paris. En 1762, le marchand d'Angoulême Mangrier demande le procès-verbal d'une balle de sucre expédiée par Paul Nayrac depuis Bordeaux : 159 livres pesant de sucre en 35 pains facturés le 26 décembre 1761²⁶⁴. L'eau a endommagé la marchandise qui a transité le temps d'une grosse semaine par Montlieu, Barbezieux et Roullet. À l'arrivée, 5 pains sont réduits en cassonnades, 14 sont peu endommagés. Près de la moitié de la cargaison aurait ainsi perdu de sa valeur. La même année, Peyrat & Cie, marchands de Bordeaux, expédient au

²⁶² DUPRAT P, *art. cit.*, p. 15-19.

²⁶³ *Ibid.*, lettre 221b, Bouniot Père à Gillebert, à La Rochelle, 9 juillet 1732, p. 67

²⁶⁴ ADC, 2E 275, Notariat, Étude Caillaud, Angoulême, procès-verbal d'une balle de sucre requis par Mangrier, marchand à Angoulême, 9 janvier 1762.

marchand-épiciers d'Angoulême Jérôme Irvoix 25 pains de sucre²⁶⁵. L'avarie constatée restitue la même route. Si le sucre est au cœur des procès-verbaux d'avarie attendu l'exposition de ses pains au risque d'être cassé, cela ne signifie aucunement l'absence de circulation d'autres produits ultra-marins : le café ou le thé pour les boissons exotiques, l'indigo pour la coloration des textiles, moins soumis aux aléas du transport routier par leur consistance.

b. Atmosphère de consommation

Figures de la distinction et diffusion

Sans aucune surprise, dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, la consommation des produits ultra-marins est synonyme de distinction pour les élites aristocratiques et négociantes. Au fil du XVIII^e siècle se produit une diffusion sociale de la consommation de ces produits : ils sont consommés à la fin du siècle hors des châteaux, des gentilhommières, des hôtels particuliers de la noblesse de Saintonge et d'Angoumois et des bourgeois marchands et négociants des cités fluviales. Cet arrière-pays fluvial, par sa position de voisinage océanique, reçoit l'influence de trois pôles où se font les modes de consommation : la région-capitale (Paris, Versailles), le port (La Rochelle, Rochefort, Bordeaux) et l'outre-mer. Parallèlement, l'appartenance au monde parlementaire bordelais mis en lumière par Caroline Le Mao, à une « noblesse océanique »²⁶⁶ décrite par Michel Figeac pour la Guyenne et / ou à la grande noblesse aristocratique curiale, induit l'adoption de spécificités de consommation qui font de ces élites des producteurs de modes. L'hôtel particulier constitue à Paris²⁶⁷, ou dans le port atlantique, le lieu-maître de la constitution de ces modes et de leur diffusion, car dans ces espaces coïncident la disponibilité directe des produits ultra-marins, un artisanat diversifié et un commerce d'objets associés à leur consommation. La consommation des produits ultra-marins participent de l'américanisation urbaine, terme utilisé par Sébastien Martin au sujet de l'arsenal de Rochefort, portée par des familles atlantiques²⁶⁸. Par ailleurs, la mobilité de ces élites dynamise la diffusion et la démonstration des modes de consommation. Ces élites transitent entre le château, la gentilhommière, l'une et l'autre souvent au cœur de la borderie dans le vignoble de Saintonge, l'hôtel particulier à l'arsenal de Rochefort ou l'hôtel aristocratique à Paris, le vaisseau de

²⁶⁵ ADC, 2E 17738, Notariat, Étude Sicard, Angoulême, procès-verbal d'une balle de sucre requis par Irvoix, 11 février 1762.

²⁶⁶ FIGEAC Michel, *La douceur des Lumières*, op. cit., p. 241.

²⁶⁷ COQUERY Natacha, *L'Hôtel aristocratique. Le marché du luxe à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Publications de La Sorbonne, coll. « Histoire moderne », 1998.

²⁶⁸ MARTIN Sébastien, op. cit., p. 291-302.

campagne et la colonie d'outre-mer. Elles forment un archipel social intérieur fondé sur la propriété foncière, le capital, la connexion parisienne ou versaillaise et la relation ultra-marine : les La Rochefoucauld vivent entre l'hôtel parisien et leurs châteaux charentais (La Rochefoucauld, Verteuil, La Terne), le comte de Jarnac réside tantôt au château sur les bords de la Charente ou à l'hôtel de Rohan-Chabot à Paris, la famille d'Ars multiplie les points résidentiels raffinés entre le cœur urbain de Cognac, la seigneurie d'Ars, celle du Coudret, l'hôtel parisien et le port de Rochefort. À ce groupe s'ajoutent les familles de planteurs enrichis à Saint-Domingue, comme les Delaville, négociants rochelais, qui adoptent au retour en métropole le mode de vie nobiliaire par l'achat d'une charge anoblissante, le choix d'un logis noble acheté à des pairs et contractent des alliances matrimoniales avec des officiers de la Marine de Rochefort. Ces retours renforcent les mailles de l'archipel aristocratique local par le partage d'une expérience ultra-marine qui fédère. Ce groupe, aux contours qu'une recherche permettrait de mieux préciser, se distingue par un mode de vie où la gamme des produits ultra-marins produit ce que Michel Figeac nomme un « transfert du monde » vécu²⁶⁹. Ce serait un moyen d'être ici, dans l'arrière-pays, tout en rappelant, par l'héritage de la plantation ou la réalité pratique encore effective, commerciale ou professionnelle, ces outre-mer rencontrés, expérimentés, pratiqués et parfois délaissés.

Le château d'Ars est certainement l'espace résidentiel où la consommation de ces denrées exotiques est la plus ostentatoire et mise en scène. Lire l'inventaire après-décès du marquis d'Ars de 1772, c'est souscrire aux mots de Louis-Sébastien Mercier sur le luxe : « C'est le spectacle le plus voyant, le mieux inventorié, le plus attrayant aussi pour un observateur assis dans son fauteuil ». La collection des eaux et liqueurs de la salle du château signe le raffinement : des eaux de Marie Brizard (cannelle, noyaux, anisette, girofle...), 2 bouteilles de crème de Barbade, 1 bouteille de crème de Moka, 1 bouteille de vin d'orange, 1 bouteille d'eau-de-café... Les étiquettes des flacons, recopiées par le notaire désignent le fournisseur : le maître-confiseur Lorand de Pons. Parmi les denrées, 3 livres de cassonnade et 1 portion de pain de sucre restaient encore dans l'office. Un sac avec 15 livres de café demeurait dans le cabinet doré. Le vicomte d'Ars, qui avait succombé l'année précédente, conservait encore 8 billes de cacao de 2 livres chacune au sec dans un chai. Chez le marquis, le café se prépare dans des cafetières de cailloux. Il est servi avec une cafetière d'étain argenté dans des tasses de porcelaine avec leurs soucoupes. Le sucrier, de porcelaine ou d'argent, recueille un sucre réduit en poudre par une râpe de fer blanc. La boisson est présentée sur un cabaret de bois

²⁶⁹ FIGEAC Michel, *op. cit.*, p. 197. L'auteur utilise l'expression au sujet du Duc d'Aiguillon pour qualifier sa volonté de transposer dans la vallée de la Garonne le monde curial rhénan perdu à la suite de son exil en 1775.

verni. Avec les invités, le café se prenait alors certainement comme le fait avec application la jeune femme de Jean-Marie Mixille.



Figure 113: Jean-Marie Mixille, Jeune femme prenant son café, XVIII^e siècle (Source : art.rmngp.fr).

La petite noblesse d'offices ayant fait fortune aux îles, et s'établissant en revenant, attire également l'attention. Descendants d'une famille de notaires, les frères Guillaume et Esrable des Barrières²⁷⁰ teintent leur demeure cognaçaise d'outre-mer. À la fin des années 1750, Jean Esrable des Barrières devient président juge civil et criminel de l'élection de Cognac. Il revient de Saint-Louis-du-Sud, après avoir géré pendant quelques années les affaires de son frère Guillaume, notaire au siège de Saint-Louis, secrétaire au Parlement de Bordeaux. Son implantation dans l'île, à la suite de celle de son frère, a également été l'occasion de mettre en place un commerce de produits coloniaux avec Nantes et Bordeaux d'une part, et de fonder une famille créole d'autre part. À leur retour, les deux frères disposent d'un hôtel particulier et d'une gentilhommière, où prédomine le mobilier en bois des îles, et des services à thé, café et chocolat en argent.

La consommation des produits s'observe chez les négociants et les marchands en vins et eaux-de-vie, le clergé, les officiers des présidiaux ou d'élection. Les inventaires après-décès renseignent quelques quantités de denrées coloniales restantes dans les demeures après le

²⁷⁰ TEMDAOUI Jean-Christophe, « De la Saintonge à la Caraïbe, Esrable des Barrières et Saint-Domingue. Un fonds municipal d'exception pour une histoire atlantique d'un arrière-pays », *Revue Historique de Bordeaux et du Département de la Gironde*, 24, 2018, p. 55-67.

trépas : 1 portion de pain de sucre chez le curé de Salles près de Cognac, 12 livres de café chez le curé Dabescat de Cognac, 2 livres de café en grain chez de Puyraimont, ancien receveur des tailles, 1 livre de café moulu et 1 pain de sucre chez la marchande Rézé à Angoulême. Insuffisants, les inventaires après-décès ne donnent à voir qu'une partie des consommateurs de produits ultra-marins à partir des denrées renseignées ou des objets associés à leur consommation. Cependant, ils prouvent une large diffusion de ces produits avec un gradient de pratiques de la consommation d'ostentation qu'illustre la cafetière ou le sucrier d'argent d'un De Brémond d'Ars ou d'un Des Barrières à une consommation coutumière incarnée par la cafetière de cuivre rouge. Ponctuellement, une consommation de café chez le laboureur à bœuf, le maître de gabarre ou le maître perruquier apparaît.



Figure 114: le château d'Ars en Angoumois (Charente).

Marchands et cafetiers

Les inventaires des marchands-épiciers des villes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois figent les réserves des échoppes à Saintes, Cognac, Jarnac ou Angoulême. À Angoulême, les Mangrier ont boutique près de la halle du Palet. En 1756, ils vendent du thé, du café, du tabac et ont en stock 116,5 livres de sucre en pains et 16,75 livres de cassonade²⁷¹. Après un incendie, la veuve Fougère, marchande, répertorie devant notaire ses produits : parmi eux, 14 pains de sucre, 12 livres de café de Martinique, 2 onces de « thé bouïe » et 3 barils de cassonade²⁷². À Jarnac, le négociant Ollivet n'a plus qu'une livre de café²⁷³. Son confrère Caurroy conserve encore 434 livres de sucre ou cassonade blanche des îles, 300 autres livres

²⁷¹ ADC, 2E 264, Notariat, Étude Caillaud, Angoulême, Inventaire des meubles et marchandises de Mangrier Frère et Sœur, 24 février 1756.

²⁷² ADC, 2E 6680, Notariat, Étude Sicard, Angoulême, Inventaire des marchandises de Marie Guillonet, veuve Fougère, 28 septembre 1780.

²⁷³ ADC, 2E 21 647, Notariat, Étude Gaboriaud, Jarnac, Inventaire des biens et effets de Jean-François Faure, sieur d'Ollivet, 22 septembre 1774.

de qualité indéterminée et une vingtaine de tasses à café avec leurs soucoupes de faïence commune²⁷⁴. Le marchand Coulon de Cognac pouvait encore offrir à sa clientèle en 1768 8 livres de café Moka, 1 baril de cassonnade noire, 1 baril de cassonnade grise, 256 livres de « gros sucré en pains », 217 livres en pains ordinaires, 34 livres de cassonnade fine et du sucre en papier blanc, en papier bleu ou commun²⁷⁵. Cet aspect du commerce des produits ultramarins méritent une attention particulière (voir annexe 6 A à D).

Ville-étape sur la route de Paris à Bordeaux, Angoulême dispose de plusieurs hôtelleries dont les inventaires mettent en évidence une consommation coutumière de sucre et de café dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. La ville compte 5 pâtisseries et traiteurs²⁷⁶, au moins 28 marchands-épiciers²⁷⁷ et près de 30 cabaretiers, aubergistes, hôteliers, limonadiers et cafetiers, principalement implantés dans les faubourgs sous la ville : L'Houmeau (14 établissements) et la Bussatte (6 établissements)²⁷⁸. À Cognac, Pierre Darnai est l'un des rares cafetiers renseignés dans les actes notariés²⁷⁹.

c. Projeter la consommation

L'onde du raffinage

Les projets d'extension de la navigation sur la Charente en amont d'Angoulême, durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg et sous la Régence, ajoutent à la perspective d'un approfondissement de l'approvisionnement en bois pour l'arsenal de Rochefort, celle d'étendre sur le fret retour vers l'amont, l'aire de diffusion des produits coloniaux dans l'arrière-pays avec comme horizons le Poitou, le Périgord et le Limousin, en empruntant la voie fluviale en plus des routes du sel²⁸⁰. Le sucre devient un produit-projet dans l'arrière-pays²⁸¹.

²⁷⁴ ADC, 2E 21 879, Notariat, Étude Roux, Jarnac, Inventaire des biens et marchandises de Pierre Caurroy, marchand, 23 mars 1786.

²⁷⁵ ADC, 2E 14 406, Notariat, Étude Lanchère, Cognac, Inventaire des biens, effets et marchandises de la marchande Catherine Templier, 28 mars 1768.

²⁷⁶ ADC, 142B 8, Cours et juridictions, Procès-verbal de l'assemblée des maîtres pâtisseries d'Angoulême, 27 février 1789.

²⁷⁷ *Ibid.*, Procès-verbal de l'assemblée des maîtres épiciers de la ville d'Angoulême, 24 février 1789.

²⁷⁸ *Ibid.*, Procès-verbal de l'assemblée des maîtres et agrégés de la communauté des aubergistes, cabaretiers, cafetiers, limonadiers de la ville et faubourg d'Angoulême, 26 février 1789.

²⁷⁹ ADC, 2E 14 276, Notariat, Étude Imbaud, Cognac, Sous-bail, Darnai à Boussard, 25 décembre 1791.

²⁸⁰ ADC, 1C 89, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, « Mémoire pour Monsieur le Duc de La Rochefoucauld contre monsieur l'évêque d'Angoulême en sa qualité de seigneur de Vars et Marsac [...] », entre 1716 et 1720, f° 11v-12r.

²⁸¹ VILLERET Maud, *Le Goût de l'or blanc. Le sucre en France au XVIII^e siècle*, Rennes-Tours, PUR-PUFR, coll. « Tables des Hommes », 2017 ; *Id.*, « Une industrie nouvelle sur les bords de la Loire : implantation et essor des raffineries de sucre (fin XVII^e-fin XVIII^e siècle), *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, 16, 2015, p. 171-174.

Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ne dispose d'aucune raffinerie de sucre. Elles sont principalement implantées à La Rochelle. Une raffinerie, propriété du négociant Paul Paroche Dufresne, est attestée en 1763 à Saint-Jean-d'Angély²⁸². À Rochefort, une activité de raffinage est établie en 1765²⁸³. En amont de Saintes en revanche, la présence d'une raffinerie à Angoulême est hypothétique en raison de céramiques de raffinage découvertes lors de recherches menées par l'INRAP sur l'îlot Renaudin dans le quartier de L'Houmeau²⁸⁴. Le Dictionnaire de géographie commerciale de Peuchet mentionne une raffinerie établie à L'Houmeau, mais sa production ne semble pas s'écouler sur le marché local : « On n'en débite guère de la raffinerie établie à L'Houmeau, parce que le marchand d'Angoulême ne vend point de marchandises qui se fabriquent chez lui. Il se fait un débit de près de 60 milliers de sucre à Angoulême, et cette quantité comprend autant la consommation de la ville que celle du dehors. »²⁸⁵. L'Almanach du commerce de Paris et des départements de l'empire français de 1810 confirme par l'absence de mentions d'une activité industrielle de raffinage la modeste production²⁸⁶. En 1824, Mac Carthy, dans son *Nouveau Dictionnaire géographique universel*, mentionne des raffineries de sucre à Angoulême²⁸⁷ comme Briand de Verzé²⁸⁸ en 1839. Le *Guide classique du voyageur en France et en Belgique* de l'ingénieur-géographe Jean-Baptiste Richard, publié en 1845, évoque touristiquement l'industriel faubourg de l'Houmeau d'une manière plus précise que dans ses éditions précédentes : de « riches papeteries, distilleries, raffineries de sucre, faïenceries, etc., qui donnent une grande importance au commerce de cette ancienne cité »²⁸⁹.

Rêve sucrier

²⁸² DUPRAT P., *art. cit.*, p. 16.

²⁸³ *Ibid.*, p. 21 ; PAULY Sébastien (dir.), *Les céramiques de raffinage du sucre en France : émergences et diffusions de part et d'autre de l'Atlantique du XVI^e siècle au XIX^e siècle*, Rapport d'activité 2018 du PCR Céramiques de raffinage dans les ports atlantiques, décembre 2018 ; Id., « Les céramiques de raffinage du sucre en France : émergences et diffusions de part et d'autre de l'Atlantique du XVI^e siècle au XIX^e siècle », *Les Échos du Craham*, 13 février 2017 [en ligne]. URL : <<https://craham.hypotheses.org/1166>> (consulté le 15 septembre 2019).

²⁸⁴ LAGORSSE Katia (Inrap), *La faïencerie Sazerac à Angoulême (16) : nouvelles données* (Journée d'actualités archéologiques de l'AAPC, Tusson, 4 mai 2019).

²⁸⁵ PEUCHET Jacques., *op. cit.*, t. 1, p. 538.

²⁸⁶ DE LA TYNNA Jean., *Almanach du commerce de Paris, des départements de l'empire français et des principales villes du monde*, Paris, Chez l'auteur, 1810. p. 524.

²⁸⁷ MAC CARTHY J., *Nouveau dictionnaire géographique universel [...]*, Paris, Chez l'auteur, 1824, p. 68.

²⁸⁸ BRIAND DE VERZÉ, *Nouveau Dictionnaire complet, géographique, statistique [...]* de la France et de ses colonies, Paris, Belin-Leprieur, 1839, p. 36.

²⁸⁹ RICHARD J.-B., *Guide classique du voyageur en France et en Belgique [...]*, 22^e édition, Paris, L. Maison, 1845, p. 441.

Le subdélégué de l'élection d'Angoulême indiquait en 1777 à l'intendant de Limoges, dans un mémoire sur la subdélégation d'Angoulême, que la consommation de sucre pouvait être stimulée dans l'arrière-pays : il proposait une recette à base de lait, de sucre et de blé d'Espagne²⁹⁰. Dès 1776, un négociant de Rochefort, Pierre-François Chevallié, propose d'établir au château du Solençon, propriété de l'ancien colon dominguois Pierre-Bernard Delaville, acquise par le comte d'Artois en 1774, une raffinerie. Il s'agissait d'importer à fret retour des gabares du roi armées à Rochefort pour convoyer hommes et armements pour la guerre, du sucre brut des colonies. L'établissement est projeté au bord de la Charente. Chevallié entretient alors une correspondance avec le surintendant des bâtiments du comte : il obtient l'autorisation d'utiliser deux gabares dont celle nommée l'Ecluse. Lettres, devis, mémoires sont échangés jusqu'à ce que le ministre De Castries mette fin au projet de Chevallié en 1783. La rhétorique du projet associe la diffusion du produit sucrier aux provinces environnantes (Limousin, Poitou, Périgord, Angoumois) à un discours de développement territorial caractéristique du libéralisme naissant :

« Monseigneur le Comte d'Artois a cru de bienfaisance en même temps que de sagesse de son administration de faire établir une raffinerie de sucre en sa ville de Cognac. Sa bienfaisance d'abord l'y a porté. La ville de Cognac est pauvre et surchargée d'habitants misérables sans occupation et sans ressource pour subsister. L'établissement d'une raffinerie emploiera beaucoup de bras, fera un grand mouvement dans la ville, sur le port et dans le pays, y répandra de l'argent et servira en même temps pour la consommation du sucre par la Charente que le gouvernement rend navigable, le Poitou, le Périgord, l'Angoumois et la Saintonge. »²⁹¹

L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois se définit donc comme une périphérie de consommation des produits ultra-marins, à la confluence de trois aires portuaires qui influent sur la disponibilité et la diffusion des produits ultra-marins (voir annexe 3, carte 22). Par la route ou par le fleuve, ces denrées atteignent prioritairement les petites villes, marchés et carrefours fluvio-routiers, où la consommation est plutôt répandue, tant pour le sucre que pour le café. Fort rare, le chocolat suppose une distinction plus forte. Au-delà des villes, la perception est plus difficile : les inventaires décrivent toutefois l'extension de la consommation dans les propriétés rurales viticoles des officiers de justice ou des négociants en vins et en eaux-de-vie.

²⁹⁰ MUNIER Etienne., *Essai d'une méthode générale propre à étendre les connaissances des voyageurs, ou recueil d'observations relatives à l'histoire, à la répartition des impôts, au commerce, aux sciences, aux arts et à la culture des terres*, Paris, Chez Moutard, 1779, p. 107.

²⁹¹ Archives Nationales, R 1 354, Apanage du Comte d'Artois, Duché d'Angoulême, Raffinerie au Solençon, Mémoire sans titre, vers 1777.

Les inventaires après décès esquissent le tableau d'une consommation relativement généralisée mais fortement différenciée. Les objets de la culture matérielle déclinent une gamme illustrant les fonctions de la consommation de ces denrées : une consommation d'apparat, celle de la salle, du salon, associée au jeu et aux liqueurs, associée à la qualité des matériaux du mobilier et du service, une consommation plus intime associée au cabinet ou à la chambre chez les nobles comme chez les négociants en vins et en eaux-de-vie, les membres du clergé séculier et les officiers de justice. Ce profil de consommation est étroitement lié à deux éléments : l'adoption d'un mode de vie teinté d'exotisme en raison d'une expérience biographique de la mer et des outre-mer, la recherche d'un mimétisme à même de se positionner socialement. À l'opposé, une cafetière de cuivre rouge renseigne sur une consommation plus ordinaire. Le filtre de la documentation notariale (procès-verbal d'avarie, inventaire après-décès) biaise la perception des circulations des produits coloniaux et des catégories sociales consommatrices, en ne donnant à voir que les circulations de marchandises endommagées d'une part, et d'autre part en conditionnant l'approche de la consommation aux objets destinés à cette consommation. Les objets associés à la consommation du café en ville ou à la campagne ne se résument en effet pas uniquement à la tasse et à la petite cuillère. Ces pistes de recherche fondées sur des archives produites dans l'arrière-pays demandent à être enrichies par comparaison avec d'autres vallées fluviales des provinces du Sud-Ouest et par l'exploitation de sources portuaires offrant un autre regard.

3. Les présences noires dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : éléments d'approches et de réflexion²⁹².

La projection du territoire et des sociétés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, périphérie maritime, s'accroît dès la fin du XVII^e siècle. Jusque-là, les circulations avec le littoral depuis les terres intérieures étaient surtout axées sur l'exportation (vins de Saintonge, papiers d'Angoumois) et l'importation (sels de Saintonge) en liens avec La Rochelle et Charente. La colonisation de l'Amérique du Nord faisait du port aunisien la porte maritime pour les candidats au peuplement de la Nouvelle-France. Trois dynamiques portuaires influent sur la projection océanique et ultra-marine à partir de 1666. La fondation de l'arsenal de Rochefort induit, au-delà de la stratégie navale, la construction d'un bassin de main-d'œuvre et d'approvisionnements le long du fleuve Charente et la captation de l'industrie de l'Angoumois

²⁹² La réflexion développée ici fera l'objet d'une publication prochaine dans un article de la revue *Lumière* à la fin de l'année 2020.

et du Périgord pour la production d'artillerie. Dès 1776, Rochefort peut faire du commerce en droiture avec les colonies et arme également une vingtaine d'expéditions pour la traite²⁹³, diversifiant ses fonctions portuaires. La Rochelle renforce ses relations avec l'Amérique du Nord jusqu'en 1763 et s'affirme comme le second port négrier²⁹⁴ du royaume après Nantes. Bordeaux oriente après la guerre de Succession d'Espagne son commerce colonial vers les Antilles et développe également la traite²⁹⁵. Au XVIII^e siècle, ces trois ports sont donc vecteurs d'atlantisation²⁹⁶ : l'économie, l'espace urbain, leur société déjà cosmopolite et leur arrière-pays sont connectés avec les outre-mer. La circulation des « Noirs et gens de couleurs » en découle. L'historiographie du Centre-Ouest se renouvelle aussi par les travaux analysant la traite et l'esclavage²⁹⁷. Avec la *Black History*, l'étude des présences noires, c'est-à-dire l'arrivée, la circulation, le séjour et l'établissement des Noirs et gens de couleurs, dans leur diversité statutaire, servile²⁹⁸ ou libre, dans un royaume de France qui tolère l'esclavage et ségrège²⁹⁹, présente l'intérêt d'observer et d'expliquer les changements intervenus dans les sociétés métropolitaines par l'expansion coloniale mais également de percevoir les voies de leur insertion et les opportunités saisies par ce groupe social. La complémentarité entre la recherche d'un tableau quantitatif et biographique à l'échelle du royaume et les grandes études monographiques portuaires reconstituant les trajectoires et les stratégies individuelles accentue la connaissance des Noirs et gens de couleurs présents dans le royaume de France³⁰⁰. Aux travaux centrés sur l'Île-de-France, la Normandie ou la Bretagne succèdent des recherches fructueuses sur les Midis du royaume comme la thèse de Julie Duprat sur les présences noires à Bordeaux³⁰¹. Le *Dictionnaire des gens de couleurs* dirigé par Érick Noël³⁰² recense près de

²⁹³ CADIOU-QUELLA Christophe, « Rochefort et la traite négrière au XVIII^e siècle », *Roccafortis. Bulletin de la Société de géographie de Rochefort*, 47, 2011, p. 20-40.

²⁹⁴ D'après le compte effectué par Jean Mettas, cité dans Christophe Cadiou-Quella, *art. cit.*, p. 23.

²⁹⁵ SAUGERA Éric, *Bordeaux, port négrier : chronologie, économie, idéologie, XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, Karthala, 2002 ; HUETZ DE LEMPS Christian, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, Mouton-EHESS, 1975, p. 28-29.

²⁹⁶ SAUPIN Guy (dir.), *Les Villes atlantiques européennes, une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2019 ; *Id.* (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen-Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.

²⁹⁷ LE MAO Caroline (dir.), Bordeaux, Bayonne, La Rochelle Rochefort. Histoire et mémoire de l'esclavage, Mollat, Bordeaux, 2020 ; AUGERON Mickaël, CAUDRON Olivier (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, Paris, Les Indes Savantes, 2012.

²⁹⁸ NOËL Érick, « L'esclavage dans la France moderne », *Dix-huitième siècle*, 39, 2007/1, p. 361-383.

²⁹⁹ PEABODY Sue, *There are no slaves in France : The Political Culture of Race and Slavery in the Ancien Régime*, New York, Oxford University Press, 1996.

³⁰⁰ NOËL Érick, *Être noir en France au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 2006.

³⁰¹ DUPRAT Julie, *Présences noires à Bordeaux : passage et intégration des gens de couleur à la fin du XVIII^e siècle*, Thèse de l'École Nationale des Chartes sous la direction d'Olivier Poncet, 2017.

³⁰² NOËL Érick (dir.), *Dictionnaire des gens de couleurs dans la France moderne*, vol. III, le Midi, Genève, Droz, coll. Bibliothèque des Lumières, 2017.

15 000 hommes et femmes de couleurs conduits dans le royaume de France à l'époque moderne. Avec 5439 et 1230 noms, Bordeaux et La Rochelle sont les deux principales portes d'entrée des Midis du royaume de France, relayées par Rochefort (247 entrées déclarées). En connexion directe par la route ou le fleuve, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, défini par la Charente et les versants environnants de sa vallée, depuis Tonny-Charente jusqu'à Ruffec, est à la confluence des aires portuaires de La Rochelle, Rochefort et Bordeaux. Si l'on connaît l'étendue des présences noires en Aunis et en Saintonge maritime et intérieure, en amont de Saintes, en Angoumois, la carte de la présence reste à esquisser pour éclairer les rapports transocéaniques entre l'arrière-pays fluvial angoumoisin et les océans et les outre-mer. En ce sens, l'étude des présences noires, dans les terres intérieures, enrichit une perception axée sur les villes littorales ou la capitale en mettant au jour leur passage ou implantation dans les territoires secondaires, ces régions périphériques, traversées, où domine l'intermédiation, à dominante rurale et encadrée par un tissu de petites villes et bourgs. Quelle image de la présence noire reconstituent les archives dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle ?

a. Les registres : ponctualité ou discrétion de la présence noire ?

Olivier Caudron a recensé des présences noires en Saintonge intérieure autour de Saint-Jean-d'Angély, Saintes et Jonzac, aussi bien en zone urbaine que rurale au début du XIX^e siècle³⁰³. En amont de Saintes, l'esquisse reste à réaliser.

Les registres de majesté de l'amirauté

En février 1732, un « nègre » de 14 ans, envoyé par Vivier, habitant du Cul-de-Sac à Saint-Domingue, est déclaré sur un registre de majesté de l'Amirauté de La Rochelle par un marchand du port, Théodore de La Croix, qui le place à Angoulême où il réalise un apprentissage en 1736³⁰⁴. Parmi les registres conservés de cette amirauté, les registres de majesté contiennent dès 1717 les enregistrements des Noirs et gens de couleurs entrés en France depuis les Antilles³⁰⁵. Ceux qui ont séjourné dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois y sont théoriquement déclarés conformément aux exigences de la réglementation en vigueur³⁰⁶ : l'édit

³⁰³ CAUDRON Olivier, « La présence noire en Charente-Inférieure sous le Premier Empire : l'enquête de 1807 », *Écrits d'Ouest*, 25, Société Rochelaise d'histoire moderne et contemporaine, 2017, p. 143-153.

³⁰⁴ NOËL Erick (dir.), *op. cit.*, notice n°5427, p. 693.

³⁰⁵ BOULLE Pierre H., « Les déclarations parisiennes de non-blancs entre 1738 et 1790 : permanence des catégories et interchangeabilité des statuts », *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 2017. URL : <<https://nuevomundo.revues.org/58021>>

³⁰⁶ BOULLE Pierre H., *Race et esclavage dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, p. 87-98.

du roi d'octobre 1716, les déclarations du roi du 15 décembre 1738 et du 9 août 1777. Tout propriétaire d'esclaves devait enregistrer les Noirs et gens de couleurs non libres qui l'accompagnaient, la formalité garantissant la préservation du statut servile selon l'édit d'octobre 1716. En 1738, le temps de séjour dans le royaume est limité à 3 années et les Noirs et gens de couleur ne sont pas autorisés à convoler en noces. Le cadre réglementaire décrit alors cette population comme n'ayant pas vocation à rester sur le territoire mais la loi souffrait d'être observée³⁰⁷. Dans ce contexte, Noirs et gens de couleurs séjournèrent-ils dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois ? L'acte du Noir Jean, apprenti à Angoulême, l'atteste dès le début des années 1730. Entre la Régence de Philippe d'Orléans et le début de la guerre d'Indépendance Américaine, la fin des années 1710 et les années 1720 sont celles où les déclarations sont les plus importantes. Entre la veille et l'après-guerre de Succession d'Autriche, le volume des déclarations se maintient puis diminue entre la Guerre de Sept-Ans et la Guerre d'Indépendance Américaine. La baisse des déclarations n'est en aucun cas synonyme d'une baisse des entrées des gens de couleur dans le royaume, au contraire.

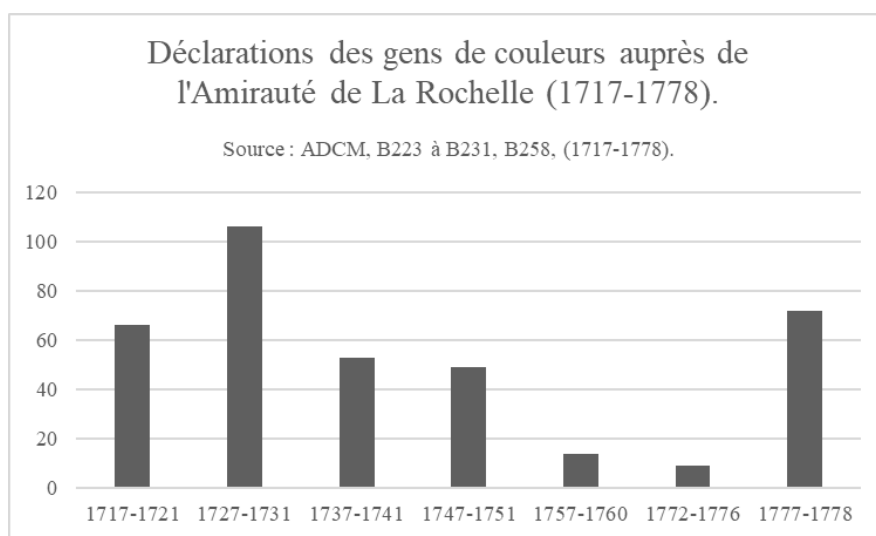


Figure 115: les déclarations des gens de couleurs auprès de l'Amirauté de La Rochelle (1717-1778).

Confronter les déclarations avec la reconstitution des itinéraires des maîtres permet de relocaliser dans l'arrière-pays certains esclaves et donc d'affirmer une présence noire dans les terres intérieures d'Angoumois. En juin 1742, Elie Pasquet de Saint-Mesmy, seigneur de Balzac, déclare à l'amirauté Baptiste, âgé de 24-25 ans, qui le sert « actuellement »³⁰⁸. La déclaration indique qu'« étant à l'Amérique, il y a pris un jeune négrillon qu'il a élevé pour son

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 99.

³⁰⁸ ADCM, B 226, Registre de majesté, Déclaration, Pasquet-de-Saint-Mesmy, 16 juin 1742.

domestique ». Ce noble, originaire du Limousin, acquiert la terre et seigneurie de Balzac au nord d'Angoulême en 1741³⁰⁹. Sous 3 ans, d'après l'ordonnance de 1738, il s'engage à faire repartir son domestique Baptiste. Il semble avoir été introduit en France par l'occasion du retour, sans que Pasquet de Saint-Mesmy ne soit propriétaire d'une habitation outre-mer. En juillet 1742, Philippe de Massoungnes, seigneur des Fontaines, déclare après son arrivée à Bordeaux « un nègre nommé Petit Louis » et une « négresse créole nommée Marie »³¹⁰. Le profil est différent. Propriétaire d'une habitation aux Vases, à l'Arcahaye, sur la côte de Saint-Domingue³¹¹, Philippe de Massoungnes, revient endeuillé. En mars 1742, une petite fille âgée de sept, jours, mademoiselle des Fontaines, est ondoyée à Saint-Domingue³¹². De Massoungne semble être passé à Saint-Domingue en 1741, après avoir perdu sa première épouse, Bénigne Laîné du Portal. En juillet 1741, il épouse en secondes noces Marie-Anne Brossard, créole de la Croix des Bouquets, veuve d'un chirurgien depuis un an³¹³. Elle est la fille d'Etienne Brossard, de Gourville en Angoumois, établi à Saint-Domingue, à la Croix des Bouquets au début du siècle. Au baptême, le parrain est enseigne des vaisseaux et la marraine épouse d'un conseiller au Conseil Supérieur de Léogane. De Massoungnes a un ancrage colonial qui explique la mobilité de ses 2 domestiques noirs. Revenu, il réside en Angoumois au logis de Chardonneau à Chébrac, près de Montignac. Petit Louis et Marie ont pu séjourner au moins 3 années en Angoumois. De Massoungnes succombe à l'Arcahaye en 1773³¹⁴. Les registres de majesté de l'amirauté de La Rochelle attestent d'une présence noire servile dans les demeures d'une petite noblesse de l'arrière-pays fluvial qui a expérimenté l'outre-mer tout en mettant en évidence le canal rochelais d'arrivée des esclaves médiatisé parfois par les marchands du port.

³⁰⁹ « Pasquet de Saint-Mesmy », *Armorial Charentais*, par Jean-Marie OUVRARD. URL : <http://jm.ouvrard.pagesperso-orange.fr/armor/fami/p/pasquet-saint_mesmy.html> ; Archives de Paris, BMS, Saint-Eustache, vol. 120, copie de l'acte de décès d'Elie Pasquier de Saint-Mesmy, chevalier, seigneur de Balzac en Angoumois du 3 octobre 1765, 9 avril 1768.

³¹⁰ ADCM, B 226, Registre de majesté, Déclaration, De Massoungnes, 9 juillet 1742.

³¹¹ *Ibidem*.

³¹² ANOM, 1 DPPC 2310, BMS Arcahaye, inhumation, Mademoiselle Desfontaines, 29 mars 1742. p. 291.

³¹³ *Ibid.*, mariage, Philippe de Massoungnes et Anne Brossard, 4 juillet 1741, p. 279.

³¹⁴ « De Massoungnes », *Armorial Charentais*, par Jean-Marie OUVRARD. URL : <<http://jm.ouvrard.pagesperso-orange.fr/armor/fami/m/massoungne.htm>>.

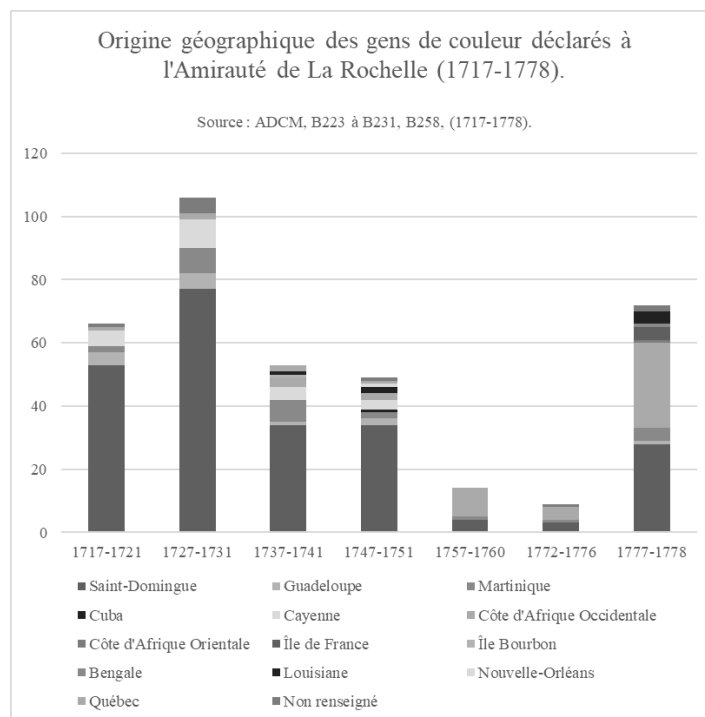


Figure 116: origines géographiques des gens de couleur déclarés à l'Amirauté de La Rochelle (1717-1778);

Le registre de la police des Noirs

À la suite de la déclaration pour la police des Noirs du 9 août 1777, l'amirauté de La Rochelle ouvre un « *Registre contenant les déclarations des Noirs, mulâtres et autres gens de couleurs, en conséquence de l'édit du roi* ». L'intérêt des déclarations réside dans la description des parcours géographiques et professionnels des déclarés. L'arrière-pays d'Angoumois appartient à cette périphérie entourant la Charente-Maritime, de la Vendée au Limousin de la cartographie de la résidence des non-blancs réalisée par Pierre H. Boulle³¹⁵. Le 15 septembre 1777, François Coton, « nègre de la côte de Guinée, âgé de 41 ans ou environ », évoque son itinéraire³¹⁶. Libre depuis 1762, il réside à Salles, à 2 lieues de La Rochelle. À l'âge de 5 ans, au début des années 1740, le marquis François de Polignac, capitaine de vaisseaux au port de Rochefort, le ramène en France comme domestique jusqu'en 1762, où il est affranchi. Expliquant qu'il est passé ensuite au service du comte François-Alexandre de Polignac, fils de François, il précise avoir circulé « pour y faire ses affaires domestiques tant dans la Saintonge qu'au bourg de Salles, où il a fixé sa résidence et où il a toujours resté jusqu'à ce jour ». François Coton donne l'exemple d'une mobilité entre le logis noble des Polignac à Ecoyeux et la région

³¹⁵ BOULLE Pierre H., *op. cit.*, p. 180.

³¹⁶ ADCM, B 258, Registre contenant les déclarations des Noirs, mulâtres et autres gens de couleurs en conséquence de l'édit du roi du 9 août 1777, Déclaration, François Coton, 15 septembre 1777, f°4r.

rochelaise. Il illustre le monde des officiers de marine à la domesticité servile mobile dans le cadre de leurs résidences entre le logis d'arrière-pays et l'hôtel particulier urbain au port. Deux jours plus tard, Antoine Amiaud, marchand, régisseur de Monsieur de Cramahay, lieutenant de vaisseau du roi qui demeure aussi à Salles, déclare comme procureur d'un seigneur d'Angoumois, Jean Descravayat de Belat, un ancien lieutenant de vaisseau du roi, propriétaire de plusieurs habitations à Saint-Domingue, le « nommé la Fortune, nègre » qui est passé dans le royaume de France en septembre 1769, après le mariage de son maître en 1767 avec une créole du Cap Français³¹⁷. En 1777, 8 ans plus tard, Amiaud régularise la situation du domestique de Jean Descravayat qui demeure au logis familial de Roussines en Angoumois, aux portes du Limousin. En effet, le seigneur des lieux donne procuration à Amiaud en juin 1777 auprès de notaires d'Angoumois. Né en 1733, descendant d'une famille périgourdine à la noblesse confirmée en 1672, investie à la fin du XVII^e siècle dans la production de l'artillerie de Marine, il est le premier de la lignée à faire carrière sur mer. Lieutenant des vaisseaux du roi, chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, il achète plusieurs habitations à Saint-Domingue³¹⁸. Ses relations avec d'autres lieutenants de vaisseaux comme De Cramahay l'insèrent dans le monde des officiers supérieurs de la Marine où l'entretien d'une domesticité servile de part et d'autre de l'océan, sur l'habitation ou au logis d'arrière-pays, est synonyme d'une réussite atlantique. Outre le fait d'allonger la chronologie des présences noires dans l'arrière-pays à la fin du XVIII^e siècle, le registre rochelais de la police des Noirs décrit de réelles implantations dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

Présence éphémère : le registre paroissial

Les registres paroissiaux établissent également des liens entre la localisation des Noirs et gens de couleurs dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et le monde des officiers rochefortais de la Marine dans la seconde moitié du XVIII^e siècle³¹⁹. Pour le siècle, le registre paroissial de Boutiers, près de Cognac, comporte 3 actes de baptêmes d'esclaves, exploités comme domestiques. Les sacrements sont réalisées dans l'église Saint-Marmet, près du château du Solençon. En effet, selon la déclaration de 1738, les maîtres s'engageaient à assurer une instruction chrétienne et à baptiser les Noirs qu'ils conduisaient dans le royaume. Le baptême

³¹⁷ *Ibid.*, Déclaration, Messire Descravayat de Belat, 17 septembre 1777, f°6r.

³¹⁸ « D'Escravayat », Armorial Charentais, par Jean-Marie OUVRARD. URL : <<http://jm.ouvrard.pagesperso-orange.fr/armor/fami/e/escravayat.htm>>.

³¹⁹ CAUDRON Olivier, « Les officiers de marine rochefortais du XVIII^e siècle et leurs esclaves », *Roccafartis. Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, 59, 2017, p. 36-46.

de juillet 1759 est celui de « François Léger Disrésir, né en Afrique, de la nation Capelaouï »³²⁰. Parmi les parrains se trouvent un commissaire contrôleur de la Marine à Rochefort, un écuyer du voisinage Cognaçais, Léon de Brémond d'Ars, et un maître capitaine de la ville de Cognac. Le second baptême a lieu en mai 1761 pour Jean Augustin dit Fantaisie, âgé de 14 ans, né sur l'île de Madagascar³²¹. L'homme d'affaire du château du Solençon et une femme de chambre de l'Île d'Oléron au service de monsieur de Raucourt, parrainent le nouveau baptisé. L'acte précise qu'il est le domestique d'un capitaine de vaisseaux domicilié à Rochefort, La Guarigue de Savigny. Fin septembre 1761, Julien Malgat, né à Malgascat dans les Indes, est présenté sur les fonts baptismaux à l'âge de 13-14 ans³²². C'est le domestique de De Sagat, capitaine de vaisseaux à Rochefort. Parmi les parrains se trouve un domestique de la Guadeloupe, Julien Pierre Blondeau. Pourquoi trois baptêmes noirs en moins de deux ans dans ce petit village de l'arrière-pays d'Angoumois ? Le château du Solençon est acheté en 1754 par Pierre-Bernard Delaville, propriétaire d'habitations et capitaine d'une compagnie d'infanterie à Saint-Domingue, hissé à la noblesse par l'achat d'une charge de conseiller secrétaire du roi Maison Couronne de France et de ses Finances. Il revient de Petite-Rivière-de-L'Artibonite avec son épouse, créole, Françoise Germain. Succombant peu de temps après son arrivée, sa veuve dirige le château et la seigneurie du Solençon devient l'écrin des noces des filles orphelines de père : Marie-Victoire Delaville épouse en juin 1757 le créole Charles La Guarigue de Savigny, lieutenant des vaisseaux du roi au port de Rochefort, natif du Fort Royal de La Martinique, fils du commandant conseiller de la Guadeloupe et de la Martinique³²³. En mars 1762, Marie Delaville, veuve depuis moins de deux ans du commissaire général de la Marine Louis-Armand Levasseur, épouse Charles-Augustin de La Touche de Tréville, capitaine des vaisseaux du roi au port de Rochefort et lieutenant général des armées navales³²⁴. L'exemple des baptêmes de Noirs de Boutiers est étroitement associé à l'établissement métropolitain d'une famille domingoise unissant la plantation et la Marine dans la construction d'un lignage nobiliaire. L'origine géographique des esclaves interroge car les Delaville n'ont aucun lien avec les côtes d'Afrique et laisse supposer que les officiers de marine, à l'occasion de leur navigation, ont rapporté des côtes d'Afrique ces esclaves à moins qu'ils ne se les soient procurés par voie d'achat sur le marché rochelais ou auprès d'un capitonat aunisien fréquentant plus les Côtes d'Afrique. Les registres des amirautés et des paroisses donnent une visibilité indiciaire à cette

³²⁰ ADC, 3E 60 / 1, BMS Boutiers-Saint-Trojan, baptême, François Léger, 1^{er} juillet 1759, f°57v.

³²¹ *Ibid.*, baptême, Jean Augustin, 31 mai 1761, f° 61v.

³²² *Ibid.*, baptême, Julien Malgat, 31 juillet 1761, f° 62r.

³²³ *Ibid.*, mariage de Charles La Guarigue de Savigny avec Marie-Victoire Delaville, 16 juin 1757, f°53v.

³²⁴ *Ibid.*, mariage de Charles-Augustin de La Touche de Tréville avec Marie Delaville, 31 mars 1762, f°63r.

présence ponctuelle qui, dans l'arrière-pays d'Angoumois, est étroitement associée au monde des officiers de la Marine. La confrontation de l'ancrage biographique et familial avec la reconstitution des itinéraires familiaux place l'expérience professionnelle océanique ou ultramarine comme premier critère fondamental de la localisation des Noirs et gens de couleur qui ont transité dans l'arrière-pays.

b. Les indices grattés : notariat et présence noire dans les terres intérieures

Les actes notariés signalent la présence d'esclaves et de mulâtres dans l'arrière-pays, confirmant la ponctualité géographique et la discrétion de leur passage. Sous la plume du notaire, ces actes mettent en lumière une trajectoire biographique en interrogeant à la fois les mobiles de leur venue et les perspectives produites par l'acte juridique.

L'affranchissement : Pierre Laumont

Un notaire devait rarement passer ce type d'acte dans l'arrière-pays quand bien des notaires des ports atlantiques y étaient accoutumés (voir annexe 4B). Depuis son étude de Cognac, le notaire Bernard se rend le 26 mai 1763 dans un logis de la paroisse de Cherves, pour rédiger l'« acte de liberté » du nommé Pierre Laumont, « nègre de l'Amérique »³²⁵. Issu d'une famille de vieille noblesse médiévale de Saintonge, fils d'un capitaine de vaisseau, son maître, Léon-Alexis de Brémond, vicomte d'Ars, chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, vient d'achever sa carrière dans la Marine royale. Il rentre en France. Né en 1697, ancien mousquetaire, il devient garde de la marine à Rochefort en 1734, aide d'artillerie l'année suivante, enseigne de vaisseau en 1738, aide-major à la Grenade en 1739 puis lieutenant des vaisseaux du roi à la Trinité en 1750 avant de se retirer en 1751. Il épouse en 1736 au Fort-Royal de la Martinique Louise Faure de Fayolle, d'une famille noble d'Angoumois. Par l'acte notarié, le vicomte déclare donc « qu'il entend que ledit Pierre Laumont jouisse de toute liberté sans pouvoir dorénavant être regardé comme esclave ». Difficile d'identifier le circuit de cet esclave de la Grenade à l'arrière-pays d'Angoumois³²⁶. Aucune déclaration d'entrée dans le royaume à son sujet n'apparaît dans les registres de majesté rochelais. Certainement une arrivée dans le royaume en vertu du privilège reconnu depuis le début des années 1740 aux officiers de la Marine royale et de la Compagnie des Indes excluant de la clause du retour les esclaves qu'ils

³²⁵ ADC, 2E 13 530, Étude Bernard, Cognac, Acte de liberté, Pierre Laumont, 26 mai 1763.

³²⁶ Base « Esclavage en Martinique » (en ligne). URL <<http://esclavagemartinique.manioc.org/fr>>

conduisent avec eux³²⁷. En ce sens l'absence de déclaration attesterait du privilège. Membre de la Royale, Léon-Alexis de Brémond d'Ars est rentré en France par l'arsenal de Rochefort³²⁸. La reconstitution du parcours de Pierre Laumont ne repose donc que sur l'acte notarié. Retiré du service, le vicomte « amène avec lui un nègre esclave appelé Raismond dit Laumont actuellement Pierre Laumont ayant changé de nom lors du sacrement de confirmation ». Pierre Laumont, dont l'âge n'est pas renseigné, est-il un esclave créole né à la Grenade ou bien est-il né en Afrique ? Le vicomte a-t-il acquis l'esclave à la Grenade ou à la fin de sa carrière en Martinique ? Son statut outre-mer était-il celui d'un domestique de la grande case sur la plantation ? Sur sa présence en France, l'acte indique qu'il a appris le métier de cuisinier, s'est « très bien comporté pendant son séjour en France [...] s'étant aussi acquitté de tous devoirs de religion catholique apostolique et romaine ». En 1763, le régime de l'ordonnance de 1738 est en vigueur : les maîtres s'engagent à renvoyer sous 3 ans leurs esclaves aux colonies. En 1741, l'intendant de la généralité de La Rochelle estimait sur la réponse du secrétaire d'Etat que les officiers de Marine étaient exclus de l'obligation du retour. Après le traité de Paris, qui centre l'attention sur l'empire antillais et la préservation de l'économie de plantation après la guerre de Sept-Ans, Choiseul ordonne en juin 1763 l'expulsion des esclaves présents dans le royaume de France. Dans ce contexte, l'affranchissement de Pierre Laumont, porté sur le registre des donations entre vifs du siège royal de Cognac le 26 mai 1763, plaide pour une démarche vicomtale d'anticipation destinée à se mettre en règle ou à assurer la trajectoire métropolitaine de l'ancien esclave à la vue de sa fidélité. Une durée de séjour supérieure aux 3 années requises avec 12 ans de présence métropolitaine, un apprentissage professionnel d'un métier de bouche et l'accomplissement de l'instruction catholique justifient ici l'affranchissement qui procède juridiquement de la volonté du vicomte. Pas un mot ne transparaît sur une éventuelle requête de Pierre Laumont. Est-il présent dans l'arrière-pays ? Après son apprentissage, vraisemblablement réalisé dans un port proche Rochefort ou La Rochelle, a-t-il rejoint le vicomte au logis ? Était-il présent lors de la rédaction de l'acte ? L'application de cette formalité est-elle un moyen de régulariser et de solder un héritage antillais ? La seconde hypothèse pourrait s'accorder de la pertinence qu'apporte l'inventaire des meubles et effets du vicomte d'Ars à la mort de son épouse Louise Faure de Fayolle au château du Coudret à Cherves. Le 14 janvier 1771, un notaire cognaçais se rend au château pour réaliser l'inventaire³²⁹. Avec le marquis d'Ars, il entre dans la cuisine du château « ou s'est trouvée une négresse qui s'est

³²⁷ BOULLE Pierre H., *Race et esclavage dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 2007, p. 114.

³²⁸ *Ibid.*, p. 179.

³²⁹ ADC, 2E 20 417, Étude Chauvin, Cognac, Inventaire des meubles et effets du vicomte d'Ars, 14 janvier 1771.

nommée Magdelon » invitée à dire où se trouvaient le vicomte et les clefs des armoires et bâtiments du domaine. L'inventaire révèle la présence d'une esclave travaillant comme domestique non seulement dans le château du vicomte mais également dans le château voisin de Salignac. Le détail des papiers contenus dans une cassette apporte des indices. Entre 1763 et 1769, le vicomte d'Ars acquiert le domaine du Coudret à Cherves, certainement avec le produit de la vente de « deux habitations et dépendances situées au quartier de Beauséjour de l'Isle de la Grenade, paroisse Saint-Jacques, l'une vulgairement appelée les Gommiers, et l'autre la Petite Rivière, moyennant la somme de 354 000 livres »³³⁰. La présence d'un acte sous seing privé du 23 avril 1763, déposé aux greffes de la Grenade en mars 1764, laisse supposer la propriété d'une autre habitation, sucrière, dans le même quartier de Beauséjour, sur la Grenade, vendue à Alexandre Graham de For et Samuel Husbands. Pierre Laumont est donc certainement issu d'une de ces trois habitations dans une colonie passée aux mains de la couronne d'Angleterre en 1763. En effet, passé en Martinique en 1750 pour assurer la lieutenance du roi à La Trinité, il est peu probable que le vicomte ait investi dans une plantation. Avant le retour, le vicomte passe à la Grenade, puis revient en France avec son esclave. L'impossibilité de revenir sur l'île de la Grenade, justifiée par les changements géopolitiques de 1763, constitue un autre facteur à l'appui de l'affranchissement. La rédaction de l'acte de liberté, formalité fort rare chez les notaires de l'arrière-pays durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, donne une visibilité à la présence noire dans l'arrière-pays et renseigne sur les trajectoires d'arrivée et les mobiles de l'affranchissement. Dans le cas de Pierre Laumont, la fidélité au maître joue un rôle dans la sécurisation de sa présence métropolitaine régularisée par le vicomte dans le contexte d'un verrouillage de la présence noire dans le royaume de France.

Le testament : Pierre Louis Poignon

Rares sont également les testaments évoquant une présence noire dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Celui de François Lacout décrit une trajectoire des Noirs et gens de couleurs libres depuis Saint-Domingue vers Bordeaux et l'arrière-pays d'Angoumois. Le 12 avril 1785, à Saint-Marc, sur la côte de Saint-Domingue, François, natif de Vaureilles en Rouergue, rédige son testament olographe qu'il signe « Lacoût marin »³³¹. Âgé de 57 ans, fils de feu Antoine Lacout et de Marie Portail, sur son « départ pour France, passager sur le navire le Dunkerque capitaine Lavaud », il nomme pour son exécuteur testamentaire, son frère Antoine

³³⁰ *Ibidem*.

³³¹ ADC, 2E 14 404, Étude Lanchère, Cognac, Testament, François Lacout marin du 12 avril 1785, 6 mai 1786.

Lacout, curé et archiprêtre de Burie, au nord-ouest de Cognac. Parmi les clauses testamentaires en faveur d'un frère maître en chirurgie à Cognac, d'une sœur et de plusieurs neveux et nièces, se trouvent des demandes relatives à l'apprentissage et l'affranchissement d'un quarteron et d'un mulâtre. Pierre Louis est un esclave qui lui appartient : le testateur demande qu'il soit placé en apprentissage chez les frères Psychiers, de Bordeaux, propriétaires du navire le Dunkerque, pour une durée de 3 ans avant qu'il soit affranchi. Libre à Pierre Louis de choisir entre rester en France ou repartir à Saint-Domingue avec un pécule que lui laisse son maître : 600 livres. Le mulâtre anonyme évoqué dans l'acte a quant à lui 14-15 ans et l'accompagne aussi en France. Il demande que soient payés son apprentissage et son entretien pendant 3 ans avec la même possibilité de rester ou repartir. L'acte indique qu'il s'agit du fils naturel de son frère Pierre Lacout, décédé en 1780 au quartier de l'Asile, près d'Acquin, dans le sud de la colonie. Un acte de procuration du 24 janvier 1781 passé devant le même notaire cognaçais confirme la fratrie à l'occasion de la mort de ce frère, Pierre Lacout³³². François Lacout y est désigné comme capitaine de navire, en charge de la recherche de succession de Pierre. Le mulâtre, alors âgé de 10-11 ans, s'est alors retrouvé lié à François Lacout. L'appellation capitaine de navire utilisée dans la procuration de 1781 justifie par ailleurs l'aisance financière décrite par le testament de 1785 et expliquant la propriété d'un esclave par ce capitaine. En mai 1786, le curé Antoine Lacout dépose auprès du notaire Lanchère le testament olographe de son frère « décédé en mer ». Le quarteron Pierre Louis et le mulâtre s'étaient donc retrouvés seuls à Bordeaux, certainement chez les Frères Psychiers, pour lesquels Lacout devait naviguer. Un an plus tard, le 27 juin 1787, le quarteron Pierre-Louis, alors âgé de 20 ans, est affranchi par le curé de Burie « dès à présent et pour toujours, ainsi que des droits, prérogatives, privilèges et immunités de la liberté »³³³. L'acte de liberté précise le nouveau nom, Pierre-Louis Poignon et la remise de 1 050 livres, dont 660 livres promises par leg testamentaire de son maître et 390 livres de gratifications destinées aux frais d'homologation de l'acte en France ou en Amérique. Pierre Louis semble avoir été présent dans l'arrière-pays avant de reprendre le chemin de Bordeaux où il a réalisé son apprentissage. L'exemple du quarteron Pierre Louis et du mulâtre anonyme des frères Lacout renseigne sur la présence dans l'arrière-pays de gens de couleurs dont la trajectoire est liée à la circulation des officiers de la marine marchande du port de Guyenne. Par voie testamentaire, leurs destins se retrouvent pilotés temporairement par des proches de la famille implantés dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.

³³² ADC, 2E 14 419, Étude Lanchère, Cognac, Procuration, Frères et sœurs Lacout à François Lacout, 24 janvier 1781.

³³³ ADC, 2E 14 425, Étude Lanchère, Cognac, Affranchissement, Pierre Louis Cartron, 27 juin 1787.

La procuration à Jarnac : Julien Raimond

La présence de mulâtres dans les cités fluviales négociantes de la vallée de la Charente est attestée par des études localisées. Jacques-René Laurant parvient dans la région de Jarnac à la fin des années 1770. Né vers 1766 au Petit-Trou de Nippes, il est le fils du protestant René Ardouin et de Suzanne Idie, une « négresse libre »³³⁴. Son père l'envoie chez son frère à Triac, dans le voisinage du petit port d'exportation des eaux-de-vie. En juillet 1789, Laurant a-t-il croisé Julien Raimond ? L'arrière-pays d'Angoumois a en effet été sur le chemin d'un acteur de la reconnaissance des mulâtres libres de Saint-Domingue. Huitième enfant de Pierre Raimond, Landais, peut-être engagé par la Compagnie Royale de Saint-Domingue, passé dans la colonie vers 1708, et de la mulâtresse Marie Bégasse, Julien est un mulâtre, quarteron, natif de Baynet en 1744³³⁵. Après des études à Toulouse, il s'établit à Acquin et convole en noces avec sa cousine en 1771 et une veuve en 1782. Face aux tensions palpables entre les petits blancs et les mulâtres libres établis, il entend défendre la cause des gens de couleurs libres de la colonie durant la Révolution française auprès de l'Assemblée Nationale Constituante en exigeant l'égalité des droits civiques avec les blancs. En 1785, propriétaire de 3 habitations établies en indigo, coton et café, sur lesquelles sont exploités une centaine d'esclaves, il fait partie de la société coloniale aisée et décide de franchir l'Atlantique. Dans son parcours entre Acquin et Paris, après un débarquement à Bordeaux, l'Angoumois est l'antichambre de son combat parisien pour franchir la barrière du préjugé de couleur³³⁶. En 1787, il s'installe à Angoulême, paroisse Saint-Antonin, avec sa seconde épouse qui dispose de biens de famille dans la province³³⁷. Il revient de Paris où il a cherché à attirer l'attention de De Castries sur les revendications des gens de couleur libres de Saint-Domingue. Il vit donc la préparation des États-Généraux dans la capitale de l'Angoumois. Le 29 juillet 1789, il se présente devant le notaire Guignebert à Jarnac et « crée et constitue pour son procureur général et spécial, suppliant même d'empter d'avance le patronage de la classe des gens de couleur libre, illustre

³³⁴ BRAASTAD Alain, « Exemple d'un problème d'intégration des " gens de couleur " posé aux autorités charentaises au début du XIX^e siècle, *Annales du Greh*, 30, 2008, p. 69-70.

³³⁵ ANOM, 1 DPPC 2315, BMS, Baynet, baptême, Julien Raymond, 31 décembre 1744, f° 14r.

³³⁶ PIERRE-LOUIS Jessica, *Les libres de couleurs face au préjugé : franchir la barrière à la Martinique aux XVII^e-XVIII^e siècles*, Thèse de doctorat sous la direction d'Érick Noël, Université des Antilles et de la Guyane, 2015.

³³⁷ Pierre Bardin, « Vente d'habitations à Aquin par Julien Raymond », *Généalogie et Histoire de la Caraïbe*, 29 août 2017, p. 8. URL : < <http://www.ghcaraibe.org/articles/2017-art26.pdf>>.

seigneur Charles-Rosalie Chabot, comte de Jarnac, maréchal des camps et armées du roi, inspecteur divisionnaire de cavalerie »³³⁸. Il demande alors au comte de Jarnac de :

« représenter pour faire agréer et recevoir aux Etats généraux de ce royaume actuellement assemblés à Versailles, les remontrances, plaintes, doléances et réclamations de la dite classe des personnes de couleur libres de la colonie de Saint-Domingue afin d'obtenir pour eux de la bonté du roi et de la justice de la nation assemblée, une loi qui fasse jouir à l'avenir les personnes de couleur à la seconde génération de la légitimité ingénue et en cette qualité leur donner la possibilité de parvenir à tous les rangs et privilèges dont jouissent les blancs par les raisons de justices et d'équité qui seront exprimés aux mémoires qui seront par le dit seigneur comte de Jarnac, fondé de la présente procuration, mis sous les yeux de S[a] M[ajesté] et de l'assemblée nationale »³³⁹.

Comment les revendications des gens de couleurs libres, portées par Julien Raimond, atteignent-elles le pays cognaçais dans les débuts de la Révolution française ? Tout d'abord, la propriété de biens familiaux dans l'arrière-pays d'Angoumois justifie l'installation du couple à Angoulême. Julien Raimond relate dans le préambule justifiant la procuration rédigée par Guignebert l'historique de son parcours. Parti en 1784 de Saint-Domingue, il a été missionné verbalement par les gens de couleur libres de la colonie pour « venir solliciter au pied du trône, la cessation des injustices et vexations que lesdites personnes de couleur libre éprouvent dans cette colonie à cause du préjugé qui règnent contre elles »³⁴⁰. À Saint-Domingue, son activité de défense des intérêts et de représentation de ses pairs s'est élaborée de manière graduelle. Tout d'abord, il recourt dans un premier temps aux administrateurs de la colonie par la rédaction de mémoires adressés à de Bellecombe et de Bongars, bienveillants sur sa démarche. Il rappelle le montant payé par les gens de couleur libres de Saint-Domingue à la souscription pour offrir un vaisseau au roi Louis XVI. Souhaitant porter en métropole les plaintes des gens de couleur libres « sous les yeux du ministre de la marine, même sous ceux du roi », la procuration fait le récit de la construction de sa légitimité géographique en listant les gens de couleur libres qui le soutiennent dans les différents secteurs de la colonie. Ils se seraient déclarés prêts à financer son voyage en métropole pour la défense de leur cause : successivement, les gens de couleur libres de Port-au-Prince, des Cayes du Fonds, de Saint-Marc et du Cap affichent leur soutien et l'investissent de cette mission représentative et défensive. En 1786, à Paris avec

³³⁸ ADC, 2E 13 644, Étude Guignebert, Jarnac, Procuration de Jullien Raimond à Charles-Rosalie de Rohan-Chabot, comte de Jarnac, 24 juillet 1789.

³³⁹ *Ibidem*.

³⁴⁰ *Ibidem*.

l'administrateur de Bellecombe, il adresse un mémoire au ministre de la Marine qui lui en aurait sollicité plusieurs exemplaires pour les adresser notamment à de La Luzerne, gouverneur général des Îles sous Le Vent. Aux dires de Julien Raymond, l'homme d'État n'y accorde pas un intérêt immédiat. Parvenu au secrétariat d'État à la Marine dès la fin décembre 1787, La Luzerne reçoit de nouveau les mémoires de Julien Raimond sur la cause des gens de couleurs. D'après la correspondance avec son frère François, resté à Acquin, c'est à ce moment que de La Luzerne sollicite les administrateurs de la colonie pour un avis sur la question des gens de couleur libres. Le 29 juillet 1789, à quelques jours du vote du décret sur l'abolition des privilèges, s'il nomme le comte de Jarnac procureur, c'est en raison certes de son rôle de premier plan dans la préparation des États-Généraux en Angoumois, où il dût le rencontrer, mais également parce qu'il a pu échanger avec Charles-Rosalie de Rohan Chabot visiblement sensible aux idées des gens de couleur libre domingois³⁴¹. Il évoque en effet ce moment dans une note de la correspondance qu'il publie en 1792 :

« J'ai habité Angoulême deux ans avant la révolution. La campagne que j'habitais était voisine de la terre de Jarnac. Le propriétaire eut envie de me voir, parce qu'il avait entendu parler des mémoires que j'avais présentés au ministre, il vint donc me voir chez moi, me demander mes mémoires, m'offrit de me les appuyer, et écrivit à mon frère cette affaire »³⁴²

En l'absence de ce que Julien Raimond nomme un « pouvoir en règle », n'étant missionné que par le verbe des gens de couleur libres de Saint-Domingue, l'établissement de la procuration durant l'été 1789 confirme la recherche, l'adhésion et la confirmation d'un appui relationnel solide autour de la préparation provinciale des États-Généraux en Angoumois. Le 29 août 1789, trois jours après l'adoption de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen et devant la rigueur du Club Massiac, Julien Raymond rassemble à Paris 75 mulâtres libres pour rédiger un cahier de doléances et le porter à la Constituante. Entretenant une correspondance avec ses frères d'Acquin, il parvient le 14 mai 1791 à exprimer à l'Assemblée Constituante son point de vue dans un discours qui reprend les principales idées de ses *Observations sur l'origine*

³⁴¹ ADCM, 41 ETP 316/9855, Chambre de commerce de La Rochelle, « Suite de la découverte d'une conspiration contre les intérêts de la France », pamphlet contre les membres de la Société des Amis des Noirs, s.d. [XVIIIe siècle], p. 16.

³⁴² BNF, Philosophie, Histoire, Sciences de l'Homme, 4-LK12-443, RAIMOND Julien, *Correspondance de Julien Raymond ; avec ses frères de Saint-Domingue, et les pièces qui lui ont été adressés par eux*, Paris, Imprimerie du Cercle Social, 1792-1793, p. 6.

*et les progrès du préjugé des colons blancs contre les hommes de couleur*³⁴³. Entre-temps il vend ses trois habitations à un négociant jarnacais tandis que Jacques-René Laurant s'engage dans la garde nationale de Triac³⁴⁴. Les rares actes notariés évoquant les présences noires, serviles ou libres, dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, sont révélateurs d'un arrière-pays traversé par des pratiques d'esclavage domestique dans les demeures des seigneurs et officiers de la Marine, la réalisation de procédures d'apprentissage ou de formalités d'affranchissement et la circulation très localisée d'opinions sur les gens de couleur libres des outre-mer coloniaux qui peuvent rencontrer une sensibilité certaine chez des nobles de l'arrière-pays.

Été 1790. Angoulême. Le « nègre Casémir » perd son maître Louis François Bonnaud de Mareuil, ancien officier d'infanterie, dans l'appartement du quartier Saint-Antonin où ils demeuraient ensemble. L'inventaire après décès, requis par un beau-frère, ancien lieutenant des vaisseaux du roi, demeurant à Balzac, révèle sa présence. L'esclave, au service de son maître « depuis plusieurs années auparavant », conduit alors le notaire et les témoins pour faire « la montrée des effets dépendants de ladite succession » et exige le paiement de deux ans et demi de gages à raison de 100 livres par an³⁴⁵. D'Angoulême, il assiste à la Révolution française. A-t-il rencontré Julien Raimond, habitant du même quartier ? Que devient-il ensuite ? L'objectif de cet article consistait à mettre en évidence les apports des archives pour décrire et expliquer les ressorts des présences noires dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Cette esquisse manifeste combien l'étude des présences noires dans le royaume de France et en Nouvelle-Aquitaine reste une « question à redécouvrir » selon le mot de Dominique Rogers³⁴⁶. À partir des registres de l'amirauté de La Rochelle, des registres paroissiaux et des actes notariés transparait une présence noire dans cet arrière-pays. Elle s'explique principalement par les itinéraires des nobles expérimentant l'outre-mer, des officiers de Marine ou de capitaines de navires marchands, avec la médiatisation d'un marchand ou d'un négociant rochelais ou bordelais. La confrontation des sources avec les parcours familiaux contribue à relocaliser dans l'arrière-pays les Noirs et mulâtres dont la présence se limite à la déclaration auprès de

³⁴³ BNF, Lk9-125, *Observations sur l'origine et les progrès du préjugé des colons blancs contre les hommes de couleur, sur les inconvénients de le perpétuer, la nécessité, la facilité de le détruire, sur le projet du comité national, etc.*, par M. Raymond, homme de couleur de Saint-Domingue, Paris, Chez Belin, Desenne, Bailly, 1791.

³⁴⁴ BRAASTAD Alain, *art. cit.*, p. 70.

³⁴⁵ ADC, 2E 6473, Étude Lescallier, Angoulême, Inventaire des biens et effets de Louis-François Bonnaud de Mareuil, 31 mars 1791.

³⁴⁶ ROGERS Dominique, « Présences noires en Aquitaine au XVIII^e siècle : une question à redécouvrir », *Bulletin de l'Institut Aquitain d'Études Sociales*, vol. 2, 76, 2001.

l'amirauté et à lier leur trajectoire à la transatlantique des familles³⁴⁷ (voir annexe 3, carte 23). Géographiquement, cette présence s'étiole en amont de Saint-Jean-d'Angély et Saintes, isole principalement les régions de Cognac et d'Angoulême. Elle atteint les confins provinciaux avec le seigneur de Belat à Roussines. La reconstitution des itinéraires des Noirs et gens de couleurs, depuis la Grenade, Saint-Domingue ou les Côtes d'Afrique vers l'arrière-pays de oppose la clarté du parcours en amont de l'arrivée à l'obscurité des perspectives d'aval, c'est-à-dire du devenir de ces Noirs et gens de couleurs libres qu'interroge pourtant l'acte notarié par l'affranchissement, le testament ou la procuration. L'arrière-pays est-il un espace d'ancrage ou une étape biographique ? Cette première tentative de reconstitution permet de faire la liaison avec les travaux sur l'époque impériale et de combler un vide d'analyse chronologique et géographique pour un espace périphérique. À partir du recensement des Noirs et gens de couleurs de l'Empire ordonné Fouché en 1807, Olivier Caudron précise les contours de la présence noire dans les départements charentais avec 255 recensés en Charente-Maritime contre 19 en Charente, principalement des officiers revenus de Guadeloupe, transférés depuis Rochefort avec leur famille³⁴⁸.

À partir d'un tableau évolutif de la présence en situation coloniale domingoise des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, mis en perspective à l'échelle de l'ensemble du Centre-Ouest atlantique entre 1692 et 1792, d'une lecture de quelques trajectoires de maîtres Blancs de l'arrière-pays ayant choisi l'investissement dans la plantation sucrière ou caféière ou l'établissement dans le port marquant ancrage par le mariage ou la propriété d'esclaves, d'une esquisse partielle des retours dans les terres intérieures et d'une approche de l'influence des outre-mer dans les terres, il apparaît indéniable que les sociétés de l'arrière-pays contribuent à la projection ultra-marine de la population du royaume de France selon une proportion représentant près d'un tiers de la population originaire de l'arrière-pays pour deux tiers de natifs des régions littorales d'Aunis et de Saintonge. Cette évaluation mériterait d'être mise en perspective avec d'autres arrière-pays du royaume de France, ceux de la Loire, de la Seine ou de Marseille afin de comparer des niveaux de capillarisation des sociétés des terres intérieures par l'horizon ultra-marin. La capacité de projection ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois apparaît dès les débuts des entreprises de colonisation antillaise, devient plus

³⁴⁷ CAUNA Jacques (de), « Une famille transatlantique : les Fleuriau », *Les Cahiers de Framespa*, 9, 2012. URL : <<https://journals.openedition.org/framespa/1152>>

³⁴⁸ CAUDRON Olivier, *art. cit.* ; Id., « Noirs et gens de couleur dans le Centre-Ouest Français en 1807 », *Écrits d'Ouest*, 20, Société Rochelaise d'histoire moderne et contemporaine, 2012, p. 297-301.

régulière entre les années 1720 et les années 1750. Après la guerre de Sept Ans, les départs et les implantations sont plus massifs, touchent toutes les sphères socioprofessionnelles et conduisent à une présence généralisée sur l'île avec un gradient de densité classique du littoral vers les hautes terres de mornes. Malgré la segmentation et la discordance chronologique des séries de registres paroissiaux, dont les carences ne peuvent que souligner une estimation quantitative sous-estimée, la mise en perspective des départs avec les configurations de Saint-Domingue sur trois temps (1674-débuts des années 1710, 1715-début des années 1760, 1763-1792) met en exergue le poids du décentrement vécu par le changement territorial et la migration d'une société d'arrière-pays vivant au rythme de la navigation, des foires et des marchés réguliers, et des cultures céréalières saisonnières, à la société de plantation, son effervescence portuaire et son ambiance servile généralisée. Ces gens de l'arrière-pays apprennent alors la mer et l'insularité de l'autre côté de l'océan. Billets de sépulture et dossiers du personnel colonial ancien permettent par ailleurs de reconstituer des trajectoires individuelles et familiales et de préciser les contours de l'expérience ultra-marine. Ce tableau présente pourtant deux limites qui le distinguent des études réalisées pour les autres îles antillaises comme la Martinique et la Guadeloupe. Le choix dans la méthodologie de ne sélectionner que les actes paroissiaux mentionnant une origine géographique dans la constitution du corpus des gens d'arrière-pays limite leur perception à deux moments de leur séquence de vie domingoise : le mariage et la mort. En ce sens, les naissances et les mariages créoles des descendants des gens de l'arrière-pays n'ont pas été pris en compte et limite l'analyse de l'enracinement et des réseaux constitués comme peut la réaliser Vincent Cousseau par l'exploitation massive des billets de baptêmes du corpus paroissial martiniquais à partir de la dation et de la transmission des noms. Les systèmes de prénomination renseignent sur les modalités de l'appartenance familiale et les sens de la famille biologique et spirituelle et livrent alors une perception plus approfondie du positionnement familial en situation coloniale. La seconde limite est géographique : la concentration de l'attention sur Saint-Domingue rend subjective une analyse chronologique du rapport global aux outre-mer des gens de l'arrière-pays. Certes la révolution domingoise réduit le volume documentaire paroissial disponible à partir de 1792, justifiant une rupture chronologique. Une articulation produite sur quelques coupes chronologiques avec les registres paroissiaux d'autres îles antillaises comme la Martinique et la Guadeloupe, mais également les outre-mer de l'océan Indien affinerait les destinations des migrations et appuierait la diversité des mobiles de projection. Frédéric Régent rappelle combien l'écriture de l'histoire du rapport entre les maîtres et les esclaves si elle insiste sur le rapport de domination doit aussi tenir compte d'une plus grande complexité : les maîtres doivent composer avec les esclaves et

les registres relationnels présentent une grande diversité. Par ailleurs, les rapports entre propriétaires de plantations décrivent un groupe fort composite entre lesquels peu de liens de solidarité transparaissent comme l'incarnent le positionnement politique à l'époque des révolutions entre de grands planteurs monarchistes et des petits planteurs républicains. Les quelques trajectoires rescapées et portrait de maîtres de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois témoignent de quelques similitudes avec la situation guadeloupéenne, de l'« habitant » de l'Arcahaye Josias enrichi par la culture du café possédant près d'une soixantaine d'esclaves au négociant Delagroix les exploitant dans un magasin portuaire. Pour un planteur originaire de l'arrière-pays avant investi dans l'économie de plantation après avoir « réussi » son établissement par les armes, le droit ou le commerce posséder des esclaves constitue un marqueur d'une réussite coloniale. Ces figures de maîtres décrivent également leur insertion dans les réseaux de traite qu'il soit maritime par l'achat d'esclaves dans les ports ou insulaires par la vente et l'achat entre propriétaires.

Apporter un regard colonie-métropole est également le moyen de préciser quelques transformations produites par les outre-mer dans les terres intérieures. Par l'investissement dans le foncier viticole d'une bourgeoisie des « Américains » enrichie aux îles, par une présence et une circulation ponctuelle des gens de couleur venus des îles de l'Amérique aux côtés d'un officier de vaisseau ou de l'approvisionnement et du commerce de produits ultra-marins, l'outre-mer diffuse une réalité matérielle et sociale dans les terres qui manifeste une réciprocité des circulations et une régularité des connexions entre l'arrière-pays et les Antilles.

Conclusion

« Sable à perte de vue, entre les dernières collines et la mer – *la mer* – dans l’air froid d’un après-midi presque terminé, et béni par le vent qui souffle toujours du nord. La plage et la mer.

Ce pourrait être la perfection – image pour un œil divin – monde qui est là et c’est tout, muette existence de terre et d’eau, œuvre exacte et achevée, vérité – *vérité* – mais une fois encore c’est le salvateur petit grain de l’homme qui vient enrayer le mécanisme de ce paradis, une ineptie qui suffit à elle seule pour suspendre tout le grand appareil de vérité inexorable, un rien, mais planté là dans le sable, imperceptible accroc dans la surface de la sainte icône, minuscule exception posée sur la perfection de la plage illimitée. À le voir de loin, ce n’est guère qu’un point noir : au milieu du néant, le rien d’un homme et d’un chevalet de peintre.

Le chevalet est amarré par de minces cordes à quatre pierres posées dans le sable. Il oscille imperceptiblement dans le vent qui souffle toujours du nord. L’homme porte des cuissardes et une grande veste de pêcheur. Il est debout face à la mer, tournant entre ses doigts un fin pinceau. Sur le chevalet, une toile.

Il est comme une sentinelle – c’est ce qu’il *faut* bien comprendre – dressée là pour défendre cette portion du monde contre la silencieuse invasion de la perfection qui désagrège la spectaculaire mise en scène de l’être. [...] De temps en temps, il trempe le pinceau dans une tasse de cuivre et trace sur la toile quelques traits légers. Les soies du pinceau laissent derrière elles l’ombre d’une ombre très pâle que le vent sèche aussitôt en ramenant la blancheur d’avant. De l’eau. Dans la tasse de cuivre. Et sur la toile, rien. Rien qui se puisse voir. [...] On pourrait rester des heures à regarder cette mer, et ce ciel, et tout ce qui est là, mais on ne trouverait rien de cette couleur. Rien qui se puisse voir.

La marée, dans ces contrées, arrive avant que tombe l’obscurité. Juste avant. L’eau entoure l’homme et son chevalet, elle les prend, doucement mais avec précision, ils restent là, l’un et l’autre, impassibles, comme une île miniature, ou une épave à deux têtes. »²⁴¹⁵.

Cette image poétique de l’artiste peintre, seul sur une plage, face à une immensité maritime que développe Alessandro Barrico entretient quelque proximité avec le chercheur en

²⁴¹⁵ BARRICO Alessandro (trad.Françoise Brun), *Océan mer*, Gallimard, 2018, p.16.

sciences humaines. Exploiter un archipel d'archives destiné à mettre en lumière le rapport à la mer, à l'océan et aux outre-mer de terres intérieures d'un voisinage océanique du royaume de France du règne de Louis XIV à celui de Louis XVI place le chercheur dans cette même posture flottante du peintre Plasson, lié à son chevalet ancré sur l'estran par quelques galets, contemplant longuement l'horizon, les pieds dans l'eau, gagné par une marée quotidienne qui rappelle la lenteur qu'il met à réaliser son tableau par des coups de pinceaux trop légers pour en fixer les contours. Plasson fait corps avec le matériau d'inspiration de son œuvre chaque soir, à l'heure de la marée, imperturbable et serein, avant que ne tombe l'obscurité. C'est ce temps, long certes, mais précieux pour la pensée et la conception, qui donne à voir la réalisation. Et indéniablement, le goût de l'archive que décrit avec sensibilité Arlette Farge²⁴¹⁶ a été nécessaire pour mettre au jour des vies passées qui ont saisi un univers de possibles produit par l'océan.

Sur un temps long, ce travail de recherche entendait donner à voir les contours d'une épaisseur humaine de la relation entre l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois et le littoral, l'océan et les outre-mer coloniaux en regardant au-delà des forges, c'est-à-dire en dépassant une approche fonctionnelle et productive des terres intérieures captées par la monarchie pour les besoins en ressources de l'arsenal de Rochefort. L'approche par l'homme à travers l'exemple des fournisseurs de Marine de la Royale ouvrait alors, par l'étude des réseaux d'approvisionnement, le champ d'une incarnation des gens agissant dans cette relation terre-mer, faisant de la marchandise livrée un objet d'analyse dynamique incluant un ancrage territorial et une connexion avec des acteurs régionaux. Parallèlement, il s'agissait d'apporter une contribution aux mouvements de sociétés rurales préindustrielles souvent perçues comme immobiles, inertes et peu extraverties : si la réalité d'un bassin de mobilités a été démontrée pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, l'intégration par ces terres intérieures des

²⁴¹⁶ FARGE Arlette, *Le Goût de l'Archive*, Paris, Seuil, 1989. On retiendra en particulier ce beau passage : « Le contact avec l'archive commence par des opérations simples, entre autres la prise en charge manuelle du matériau. Le dépouillement – terme joliment évocateur – oblige à quantité de gestes, et l'opération intellectuelle décidée au départ, aussi complexe soit-elle, ne peut en aucun cas les éviter. Ils sont familiers et simples, épurent la pensée, rabotent l'esprit de sophistication et aiguisent la curiosité. Ils s'accomplissent sans hâte, obligatoirement sans hâte ; on ne dira jamais assez à quel point le travail en archives est lent, et combien cette lenteur des mains et de l'esprit peut être créatrice. Avant même d'être créatrice, elle est inéluctable : les liasses n'en finissent pas d'être consultées les unes après les autres ; même limitées en quantité par des sondages préparés à l'avance et calculés au plus juste, elles demandent au lecteur une grande patience. Patience de la lecture ; en silence le manuscrit est parcouru des yeux à travers bien des obstacles. On peut buter sur la défectuosité matérielle du document : les coins grignotés et les bordures abîmées par le temps avalent les mots ; ce qui est écrit en marge (inspecteurs et lieutenant de police annotent facilement le document qu'ils reçoivent d'un observateur, d'un commissaire) devient souvent illisible, un mot manquant laisse le sens en suspens ; parfois le haut et le bas du document ont subi des dommages et les phrases ont disparu, à moins que ce ne soit à la pliure (bien des documents ont été envoyés par missives au lieutenant général ou à tout autre) que se constatent des déchirures, donc des absences », p. 71-72.

nouveaux horizons ouverts par les transformations de l'espace régional et la production des opportunités associées à l'espace maritime et aux colonies ultra-marines durant la première mondialisation se résumait encore à des portraits quantitatifs, laissant peu de places à des trajectoires précises. C'est en tournant les pages du registre paroissial de Boutiers-Saint-Trojan en Cognaçais qu'a émergé cette perspective d'une recherche sur les rapports aux mondes coloniaux lointains de l'arrière-pays. La découverte de trois baptêmes d'esclaves venus d'Afrique et des Antilles a été le point de départ de l'écheveau des questions qui ont été développées dans ce manuscrit. Quelle n'a par ailleurs pas été la surprise de découvrir des sources d'histoire maritime conservées pour des quartiers d'arrière-pays qui n'attendaient finalement qu'à être exploitées. L'influence de la mer et des outre-mer apparaissait clairement documentée et appelait un moissonnage de sources large pour mettre en exergue nullement une disparition de cette influence en amont de Charente mais bien une extension, avec une densité variée, de la connexion maritime et ultra-marine dans les terres intérieures. Le questionnement principal de cette recherche s'est donc voulu résolument ouvert et large : il s'agissait de mettre en évidence le lien entre la construction d'une projection maritime et ultra-marine de l'arrière-pays avec la gamme des expériences vécues, biographiques, qu'incarnaient des trajectoires individuelles ou collectives manifestant la saisie et l'appropriation d'opportunités constituant des bifurcations fortes de vie, des événements biographiques marquants. L'adoption d'un point de vue depuis les terres intérieures a alors guidé la déclinaison de l'analyse vers ces horizons maritimes et ultra-marins.

Dans un premier temps dédié aux archives, la double opération d' « établissement des sources » et de « redistribution de l'espace » a contribué à justifier par l'archipel des papiers exploitée, la collection des traces rendant possible l' « opération historique »²⁴¹⁷ d'une histoire maritime, ultra-marine et connectée de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, avec cette double difficulté d'une forte segmentation chronologique et d'une discordance géographique dans l'appréhension des terres intérieures. Malgré cette difficulté, il faut souligner combien l'écriture de cette histoire n'est possible qu'exclusivement à partir de sources officielles, celles de la monarchie administrative.

Pour répondre à l'interrogation sur la projection du territoire d'arrière-pays et la production des expériences maritimes et ultra-marines, il était nécessaire de mettre en évidence les aspects de l'environnement sur lequel s'est établie cette projection. Trois tableaux préalables essentiels s'avéraient alors fondamentaux. Le premier mettait en lumière la trame de la

²⁴¹⁷ DE CERTEAU Michel, « *L'opération historique* », LE GOFF Jacques, NORA Pierre (dir.), *Faire de l'Histoire. Nouveaux problèmes*, Gallimard, Paris, 1974, p. 4.

communication et des circulations fluviales et routières. Après une mise en perspective de l'arrière-pays par le fleuve Charente, l'analyse des axes de circulation a révélé le constat d'un renforcement de leur orientation vers la côte, la recherche d'une logique de carrefour structurant dans les principales villes de l'arrière-pays fluvial, Saintes et Angoulême. Parallèlement à une intermédiarité spatiale fondée sur une densité des circulations réciproques nord-sud, la fondation de l'arsenal de Rochefort ajoutait désormais des circulations réciproques ouest-est plus régulières qui faisaient de la route Rochefort, Angoulême-Limoges-Lyon un nouvel axe structurant. La seconde trame interroge l'implantation démographique et ses évolutions par la description de la répartition de la population et de la maille des localités d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois. La construction d'un cadre d'analyse confrontant la population au début et à la fin du XVIII^e siècle a permis de souligner des dynamiques de croissance démographique dans les couloirs fluviaux et affluents ainsi qu'une inégale capillarisation de l'espace d'arrière-pays par l'étude du réseau des localités (villes, bourgs, hameaux). Outre l'intérêt de permettre une pesée démographique de la population d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois, l'enjeu de la constitution de ce cadre était cartographique afin de constituer les fonds de carte de l'atlas et de pouvoir livrer des indices à partir des données quantitatives sur les expériences maritimes et ultra-marines de l'imprégnation de ces horizons par les sociétés de l'arrière-pays. Également, il s'agissait de mettre en évidence l'ampleur d'une population spectatrice de cette projection qui n'y prend pas part. En complément logique, l'examen de l'espace habité et des systèmes productifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois contribuait à mettre en relief des potentialités de ressources atlantiques, notamment l'importance du vignoble d'arrière-pays qui constituait un cellier océanique pour la Marine de Rochefort. L'importance accordée aux conséquences de la royalsation juridique des Eaux-et-Forêts sur les bois et le fleuve Charente a permis de saisir combien ces deux ressources clefs ont été les supports d'une thésaurisation, inégale, de la ressource pour préserver la navigation vers l'arsenal ou anticiper la production de réserves forestières mais également les catalyseurs d'une asymétrie de projection sur leur utilité. La dernière trame de l'arrière-pays interrogeait la connexion maritime sous l'angle du milieu des navigants du fleuve et de la flottille de cabotage entre 1686 et la fin des années 1780. L'étude de la population navigante traduit un phénomène à la fois de diffusion géographique de la pratique de la navigation en amont de Saintes et de polarisation du monde des navigants autour de deux cœurs de navigation (Saint-Savinien-Port-d'Envaux et Saint-Simon-Gondeville). Les transformations de la flotte mettent en évidence une différenciation des horizons maritimes pratiqués, indexée sur les caractéristiques nautiques de la flotte mais

également les recompositions de celle-ci. Ainsi l'analyse des trames structurantes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois conduit à sa qualification d' « arrière-pays du voisinage océan ».

Le cadre établi permet alors de décliner les modalités de la construction de la projection de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVII^e et XVIII^e siècle en privilégiant une approche de la fabrication de la projection par le canal « public », celui de la monarchie et de la Marine. Il serait nécessaire d'envisager plus finement le rôle « privé » des marchands et négociants dans cette extraversion des terres intérieures. Le premier canal de projection repose sur l'extension et la modernisation de la navigation sur la Charente. Pensée dès 1637 sous la forme d'une concession aristocratique, en 1810, elle nourrit encore des géographies utopiques jugées d'intérêt impérial, mais entretemps projets et réalisations s'enchevêtrent dans une chronologie en pointillés où alternent conflits de propriété et conflits d'usages qui réduit finalement son horizon de modernisation au moment de la guerre de Sept Ans à l'aval d'Angoulême au nom d'une synergie de circulation entre l'arsenal et la périphérie dont il dépend pour ses besoins en artillerie. Les intérêts stratégiques mettent en tension les acteurs de la modernisation entre l'intendance de Limoges et la Marine de Rochefort, cette dernière jouant un rôle d'expertise qui impacte les orientations de projet. Le second canal de la construction d'un territoire de projection repose sur la constitution de réseaux de fournitures d'une trilogie de ressources bois-canon-vins destinés aux vaisseaux de la Royale et à ses équipages. Outre l'intérêt porté aux fournisseurs, l'étude des réseaux constitués dans l'arrière-pays prolonge l'approche des fournisseurs en analysant la chaîne des petits acteurs locaux engagés dans le contact avec ces entrepreneurs que sont les fournisseurs de la Marine du Roi. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois apparaît alors comme un territoire expertisé, évalué dans ses potentialités comme en témoignent les circulations non seulement des fournisseurs, mais également de leurs partenaires. Enfin, le déploiement d'une administration des Classes dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois constitue le troisième canal de la projection maritime. Si ses débuts avaient été étudiés, la trajectoire de cette administration dans un XVIII^e siècle marqué par des conflits aux théâtres d'opérations maritimes nombreux n'était pas connue. L'exploitation du fonds des Classes de la Marine a permis de reconstituer l'activité et le personnel des bureaux de Saintes et d'Angoulême qui ont joué un rôle non seulement dans le recrutement des gens de mer mais également plus globalement dans la police des sociétés d'arrière-pays par le contact avec les administrations des intendances de Limoges et La Rochelle. Cette contribution ponctuelle à l'histoire institutionnelle de la Marine dans les terres apporte un éclairage capital sur les circuits du recrutement et l'irruption d'un temps maritime dans des terres intérieures souvent perçues par le rythme d'une navigation fluviale.

La reconstitution de l'évolution du personnel des commissaires aux Classes manifeste combien le rôle de ces agents de la Marine en faisait des référents. Ces trois canaux font de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois un arrière-pays connecté aux ports atlantiques et à la sphère professionnelle du bord, particulièrement à Rochefort.

Le territoire d'arrière-pays devient le creuset d'un faisceau d'expériences liées à la mer, à l'océan et aux outre-mers avec un gradient orientant progressivement les terres intérieures vers une connexion régulière avec les espaces du travail portuaire, maritime ou les mondes coloniaux lointains. L'étude des expériences professionnelles des travailleurs de la mer, fondée sur une définition extensive des gens de mer, met au jour la progressive extension de la pratique du métier du bord de la ligne fluviale aux confins provinciaux de Saintonge et d'Angoumois, qu'il s'agisse d'un métier de navigation ou d'un métier d'intendance sur les bâtiments du roi et les navires marchands des ports de Bordeaux, Rochefort, La Rochelle et Lorient. Ces vécus professionnels à bord enseignent à partir d'une lecture cartographique et d'une lecture des cursus la diffusion du fait maritime dans les terres. Surtout, ils illustrent le rayonnement d'une perspective professionnelle qui a été saisie, occasionnellement ou durablement et qui a marqué le territoire de circulations professionnelles qui décrivent un arrière-pays en mouvement et extraverti.

À la carte des mobilités professionnelles maritimes se superpose celle, plus ample et plus dense, des passages transocéaniques vers les mondes créoles antillais. Nécessairement incomplète en raison de l'absence de données rochelaises avant 1749, cette cartographie décrit une capacité à se projeter de l'autre côté de l'Atlantique en situation coloniale. Partir depuis l'arrière-pays se décline différemment permettant de dépasser l'approche des passages des engagés, des négociants et des « Habitants » propriétaires de plantation pour mettre en exergue l'importance d'un monde intermédiaire qui a saisi l'opportunité de l'établissement colonial. Et pour ceux qui ne partent pas, l'analyse des procurations étend le champ de l'implication ultramarine et de ce qu'il peut représenter pour des familles restées en métropole : un espoir de rentabilité par la recherche d'une succession, une volonté de garder un lien et contrôle familial par l'adhésion à un mariage. Le droit révèle ainsi une connexion indirecte, passive à l'outre-mer. La prise en compte du corpus des billets de sépulture paroissiaux de Saint-Domingue entre 1692 et 1792 ne fait que mieux mettre en évidence une asymétrie qui renvoie une image plus connectée aux outre-mers des terres intérieures de Saintonge et d'Angoumois. Surtout, le corpus des actes de mariage domingois souligne des logiques d'ancrage par la créolisation des noces qui cachent celles moins visibles et sous-estimées du concubinage. Si la société d'habitation de Saint-Domingue est un eldorado dont les planteurs ont une origine principalement aquitaine,

pour les passagers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, l'intérêt du panorama professionnel, bien que diversifié, est de les identifier plus comme les bras de l'eldorado par la surreprésentation des métiers de l'artisanat et des services devant le négoce et la marchandise. Néanmoins, quelques itinéraires de planteurs, sur une ou trois générations, ont pu être reconstitués. Ils signifient la patrimonialisation de l'outre-mer chez certaines familles. L'insertion dans l'économie coloniale les lie alors au commerce circuiteux par l'achat d'esclaves et de droiture par l'exportation de produits ultra-marins. Si ce tableau de la projection ultra-marine demeure incomplet, parce que trop descriptif et fondé sur une documentation traitée de manière sérielle, il peut constituer une base d'analyse pour envisager une étude plus fine, résolument transatlantique des liens familiaux et des réseaux construits par l'exploitation des filiations. Enfin, si l'arrière-pays se projette sur mer et outre-mer par le travail et la migration, l'influence des outre-mer se fait sentir dans les terres intérieures sous diverses formes dont l'étude n'a été qu'approchée dans cette recherche: la consommation de produits ultra-marins, le développement d'équipements manufacturiers autour du produit-projet qu'est le sucre à Cognac, les choix d'une culture matérielle teintée d'exotisme dans les demeures des élites qui ont connu l'outre-mer ou font de la consommation un signe distinctif dans l'apparat de leur demeure ou du vêtement.

Finalement, en reprenant le mot de Serge Gruzinski dans l'histoire de la mondialisation qu'il fait des quatre parties du monde au XVI^e siècle, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois a été au cœur d'une mobilisation – certes moindre en comparaison de l'Aunis ou du Bordelais – lisible dans le « mouvement des hommes »²⁴¹⁸ : la construction d'une projection maritime et océanique, par les canaux de la monarchie, de la Marine et par l'appropriation par les sociétés de l'arrière-pays de la gamme des ports atlantiques pour partir a stimulé la croissance des circulations depuis ce voisinage océan. L'intensification des départs à partir des années 1720 illustre cette formule du philosophe Peter Sloterdijk : « mouvement vers le mouvement, mouvement vers plus de mouvement, mouvement vers une plus grande aptitude au mouvement ». La fin du XVII^e siècle avec la mise en place du système des Classes dans l'arrière-pays et l'engagement pour les Amériques stimule une première orientation vers la mer et l'outre-mer. On peut alors périodiser trois temps de cette projection de l'arrière-pays. Des explorations de Jacques Cartier aux premiers engagements de Saintongeais d'arrière-pays pour l'Amérique du Nord dans les années 1630, l'expérience de l'Atlantique de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois est celle de l'Atlantique côtier européen principalement régi par le

²⁴¹⁸ GRUZINSKI Serge, *Les Quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Points Histoire, La Martinière, 2004, p. 44.

secteur fluvio-maritime cœur d'une flottille en contact avec les autres côtes du royaume et celles d'Europe. Parallèlement, les gens de mer de l'amont de Saintes s'engagent dans les premières expéditions de pêche hauturière vers Terre-Neuve et dans les premières navigations vers le « Pérou ». De 1630 à la veille de la guerre de Sept-Ans, cette période est pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois celle de la conversion à l'Atlantique océan, c'est-à-dire de l'imprégnation dans les terres intérieures par les sociétés de l'ampleur du « territoire du vide » atlantique, de ses enjeux, de ses potentialités et de ses opportunités. Si la fondation de Rochefort est essentielle dans la constitution de cet horizon atlantique, cette dernière repose aussi sur les portes de l'engagement que sont La Rochelle et Nantes et après la guerre de Succession d'Espagne sur les places portuaires bordelaise et lorientaise. Les circulations professionnelles pour la Marine royale et l'émigration ultra-marine dessinent un temps d'appropriation de l'horizon océanique par l'arrière-pays. Du début de la guerre de Sept Ans à 1792, l'explosion des circulations vers les outre-mer, ne procédant pas exclusivement de l'engagement ou de l'investissement dans les concessions des fronts pionniers de la société d'habitation antillaise, s'appuie sur une diversification du profil et des métiers des passagers transocéaniques avec une part de la configuration familiale dans le déplacement plus structurée. Parallèlement, les recrutements pour les équipages de bâtiments armés pour les théâtres maritimes des guerres de Sept Ans et d'Indépendance Américaine a étendu à un niveau inédit l'aire et la densité du recrutement. Dans les temps de paix, apprentis maritimes et gens de mer classés de l'arrière-pays n'hésitent pas à s'embarquer plus régulièrement dans les ports atlantiques comme Bordeaux, La Rochelle ou Lorient. À ces connexions par la migration ou le travail sur mer s'ajoutent également les fortes sollicitations juridiques en lien avec les intérêts domingois, signes d'un lien familial transatlantique plus fort qu'avant 1756. La seconde moitié du XVIII^e siècle, de 1756 à 1792, est donc celle d'un Atlantique ultra-marin intégré et approfondi par les sociétés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois. Ainsi de 1666 à 1792, l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois s'inscrit dans trois séquences d'une chronologie atlantique définissant une expérience de ces terres intérieures qui est recomposée à la faveur d'une part des révolutions française et antillaise de la fin du XVIII^e siècle et des mutations territoriales de la première moitié du XIX^e siècle.

Cette période est donc celle d'une pulsation atlantique dont le souffle a porté son horizon maritime et ultra-marin relativement loin dans les terres. Une cartographie de synthèse des événements biographiques liés à la mer et aux outre-mer pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois donne ainsi un aperçu de l'étendue et de la densité des points de connexion entre le niveau local et le niveau global avec la mer et l'outre-mer des terres intérieures et peut

constituer une première donnée composite de synthèse pour analyser cette dimension d'ouverture et de projection des arrière-pays (annexe 3, carte 20). Par événement biographique, il faut entendre ici tout fait lié à un individu l'associant à ces horizons lointains. Il peut s'agir aussi bien d'une inscription sur une liste de levée ou un rôle d'équipage pour des raisons professionnelles qu'un enregistrement de passager sur un rôle d'armement, un engagement, un enrôlement et une affectation pour une brigade du corps royal de la Marine, un mariage ou un décès outre-mer. Cette cartographie est produite à partir des données biographiques enregistrées dans les différentes tables de données constituées durant cette recherche avec la segmentation et discordance chronologique des sources qui ont été au cœur de cette méthodologie. À ce titre, cette première cartographie est temporaire et mériterait l'intégration de données extraites des autres corpus paroissiaux coloniaux (autres Îles de l'Amérique, Mascareignes, comptoirs d'Asie) des actes notariés. Néanmoins, elle met en lumière l'étendue de la pénétration de la mer et de l'outre-mer dans les terres en esquissant également, au-delà de la densité des connexions du couloir fluvial charentais jusqu'à Angoulême, l'image de campagnes de Saintonge intérieure et d'Angoumois ouvertes sur les mondes lointains selon un gradient qui perd en densité dans les confins provinciaux de contact avec le Périgord, le Limousin et le Poitou.

« Chaque soir, une petite barque vient le chercher peu avant le coucher du soleil, quand l'eau déjà lui arrive au cœur. C'est lui qui le veut ainsi. Il monte dans la petite barque, il y charge son chevalet et le reste, et se laisse ramener. [...] L'obscurité suspend tout. Il n'y a rien qui puisse, dans l'obscurité, devenir vrai »²⁴¹⁹.

En écho au *Clair de Lune* de Vernet qui ouvrait cette recherche, le peintre Plasson rentre à la Pension Almayr où il a choisi de séjourner. Il poursuivra son œuvre, inachevée, demain. La fin d'une recherche est aussi l'occasion de souligner les perspectives qu'elle a pu susciter ou sacrifier. En ce sens, dans les pistes envisageables pour pérenniser une histoire maritime et ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, il y a tout d'abord la recherche d'un approfondissement des trajectoires des gens de mer de l'arrière-pays. Ils ne sont pas citoyens du large²⁴²⁰ mais de l'arrière, des terres intérieures, avec cet attachement au fleuve et aux terres de vigne. Interroger la spécificité de leur identité et leur patrimoine est une piste à privilégier. Le groupe des propriétaires de plantation de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pourrait être étudié dans sa globalité à l'heure où l'historiographie régionale de la Nouvelle-Aquitaine

²⁴¹⁹ BARRICO Alessandro (trad. Françoise Brun), *Océan mer*, Gallimard, 2018, p.16.

²⁴²⁰ CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995.

produit une lecture globale du rôle de ses ports dans les traites négrières et l'esclavage²⁴²¹. Dans la perspective de l'arrière-pays, l'interrogation sur les bénéfices de la traite et de l'esclavage²⁴²² d'une part et l'expérience de la route de la traite²⁴²³ d'autre part rejoignent les recherches sur les gens de mer d'arrière-pays armés sur les navires négriers et questionne nécessairement les contours du groupe des « habitants » propriétaires de plantation venu des terres intérieures de Saintonge et d'Angoumois. Relativement à la culture matérielle des gens de l'arrière-pays, ayant réalisé de grands dépouillements dans les études notariales de l'arrière-pays fluvial de Saintonge-Angoumois pour ne finalement en exploiter qu'une modeste partie, il apparaît nécessaire de valoriser ces dépouillements qui alimentent la reconstitution des transformations produites par la mer et l'outre-mer. Des mentions juridiques des « Américains » revenant des îles et constituant une bourgeoisie qui investit dans les terres de vignobles soulignent l'intérêt d'une étude de ce groupe enrichi par le commerce ou l'artisanat outre-mer en s'appuyant sur des travaux exemplaires pour essayer de voir dans quelle mesure les retours peuvent être synonyme d'une mobilité sociale²⁴²⁴. Ce tableau de la projection de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois a reposé essentiellement sur des archives produites par des administrations. Accorder une attention aux fonds privés en lien avec les outre-mer déplacerait l'approche des familles vers le vécu transatlantique dans les sentiments, les émotions et les intérêts familiaux qu'il génère entre proches d'une part et contribuerait à la reconstitution de réseaux œuvrant également aux implantations²⁴²⁵. Développer une approche comparative avec d'autres espaces ultra-marins nous semble également porteur de sens en privilégiant des coupes chronologiques ciblées. Marchands et négociants de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois méritent également une attention au-delà de l'intérêt qui leur est porté par leur place dans le commerce internationalisé des eaux-de-vie au XVIII^e siècle. Ils ont également joué un rôle clef dans la connexion ultra-marine des terres intérieures comme ont pu l'illustrer leurs mentions fréquentes dans les procurations ou leur implantation dans les ports de Saint-Domingue. En ce sens, ce travail de recherche sur les terres intérieures de Saintonge-Angoumois a tenté de contribuer au

²⁴²¹ LE MAO Caroline (dir.), *Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, Bayonne. Mémoire noire. Histoire de l'esclavage*, Mollat, Bordeaux, 2020. Voir aussi CHARON Philippe (dir.), MICHON Bernard (collab.) *Commerce atlantique, traite et esclavage, (1700-1848)*, Rennes PUR, 2018.

²⁴²² LE MAO Caroline, « L'argent de la traite et de l'esclavage », *Ibid.*, p. 93-116.

²⁴²³ PÉRET Jacques, SAUZEAU Thierry, « Sur la route des traites », *Ibid.*, p. 76-92.

²⁴²⁴ JARNOUX Philippe, *Les Bourgeois et la Terre. Fortunes et stratégies foncières à Rennes au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 1996, p. 63-86.

²⁴²⁵ « Les correspondances des Antilles (XVII^e-XVIII^e siècle) : entre affaires familiales et affaires économiques », Journée d'étude organisée par Vincent Cousseau dans le cadre du programme NAOM, Université de Limoges, 23 septembre 2020.

renouvellement de l'historiographie régionale du Centre-Ouest atlantique et ouvre des perspectives porteuses.

Annexe 1 : les archives d'une histoire maritime et ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux XVIIe-XVIIIe siècles.

1A : le recensement des gens de mer de la rivière de Charente (1727), l'exemple de 12 matelots de Saint-Savinien.

1B : la matricule des gens de mer de la rivière de Charente (1727-1738), 6 matelots d'Angoulême immatriculés et sans expérience maritime.

1C : le registre des levées du quartier de Saintes, liste des levées du 8 avril 1775 signée à Saintes, par Cochelin, commissaire aux Classes du quartier.

1D : le journalier du bureau des Classes de Saintes, l'exemple du suivi des permis pour le long cours (août-octobre 1777).

1E : la matricule des Classes du quartier d'Angoulême (1784-1797).

1F : le registre des remises n°2 au quartier d'Angoulême (1788-1811).

1G : les dépêches du bureau des Classes de la Marine aux commissaires aux Classes de Saintes et Angoulême dans la seconde moitié du XVIIIe siècle.

1H : les états de situation des quartiers maritimes de l'arrière-pays, l'exemple du quartier de Saintes en novembre 1780.

1Ja : Les états de service des dossiers de personnel de la Marine, l'exemple du canonier Clément Laîne, de Jarnac, 22 mai 1819.

1Jb : Les états de service des dossiers de personnel de la Marine, l'exemple du commissaire aux Classes de Saintes Huon de L'Etang, 28 août 1790.

1Jc : Le journal de service pour les volontaires des vaisseaux du roi du Saintais François-Eutrope Faures, qui a expérimenté la navigation sur le Portefaix et la Boussole (1786-1787).

1K : Les billets de sépulture des registres paroissiaux de Saint-Domingue, l'exemple de Marie Lecoutre de Jarnac et de Nicolas de Saint-Quentin d'Angoulême.

Annexe 2 : la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIIIe siècle.

2A : estimations de la population d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois (1716-1793)

2B : la croissance de la population de l'Aunis, Saintonge Angoumois (XVIIIe siècle)

2C : population et densité en Aunis, Saintonge, Angoumois (XVIIIe siècle)

2D : la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1716-1793).

2E : la population de la zone maritime littorale et estuarienne d'Aunis et de Saintonge (1716-1793).

Annexe 3 : Atlas de la projection de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois

Carte n°1 : gens de mer des quartiers maritimes de Rochefort et Saintes (1727).

Carte n°2 : origines géographiques des apprentis maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois Nord (1755-1784).

Carte n°3 : origines géographiques des apprentis maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois Sud (1755-1784).

Carte n°4 : origines des gens de mer et artisans de métier levés pour l'arsenal de Rochefort par le commissaire aux Classes de Saintes (1770-1788).

Carte n°5 : localités de résidence et d'immatriculation de 520 gens de mer du quartier d'Angoulême (1784-1795).

Carte n°6 : origines des gardes, chiourmes et pertuisaniers du Centre-Ouest atlantique engagés à Rochefort et Brest (1786-1790).

Carte n°7 : gens de mer et officiers non marinières de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois armés sur des bâtiments expédiés de Rochefort (1753-1790).

Carte n°8 : gens de mer et officiers non marinières de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois armés à bord de navires expédiés depuis Lorient (1719-1790).

Carte n°9 : gens de mer et officiers non marinières de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois armés à bord de navires expédiés depuis Bordeaux (1727-1781).

Carte n°10 : gens de mer et officiers non marinières de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois armés à bord des navires expédiés depuis La Rochelle (1770-1788).

Carte n°11 : destinations de 1100 armements au long cours impliquant des travailleurs maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1719-1790).

Carte n°12 : origines des passagers transocéaniques du Centre-Ouest atlantique embarqués dans les ports de Nantes, Bordeaux et La Rochelle au XVIIIe siècle.

Carte n°13 : passagers transocéaniques d'Aunis, Saintonge et Angoumois embarqués dans les ports de Nantes, Bordeaux et La Rochelle au XVIIIe siècle.

Carte n°14 : origines des engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour l'Amérique du Nord française (XVIIe-XVIIIe siècle).

Carte n°15 : origines des engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour les Antilles françaises et Cayenne (XVIIe-XVIIIe siècle).

Carte n°16 : origines des individus d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois levés par Gignoux pour le dépôt de l'Île de Ré destinés pour les Amériques (1751-1758).

Carte n°17 : origines géographiques des soldats d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois, enrôlés dans les corps royaux d'infanterie et d'artillerie de la Marine (1743-1786).

Carte n°18 : origines géographiques identifiées des époux et épouses d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois contractant noces à Saint-Domingue (1692-1792).

Carte n°19 : origines géographiques identifiées des natifs d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois trépassant outre-mer à Saint-Domingue (1692-1792).

Carte n°20 : événements biographiques liés à la mer, à l'océan et aux outre-mer identifiés en Aunis, Saintonge et Angoumois (XVIIe-XVIIIe siècle).

Carte n°21 : Cognaçais à Saint-Domingue d'après les billets paroissiaux de sépulture (1692-1792).

Carte n°22 : consommation de produits ultra-marins dans l'arrière-pays (1756-1792).

Carte n°23 : présences noires en Aunis, Saintonge et Angoumois (1672-1807).

Carte n°24 : bâtiments marchands des ports fluviaux immatriculés dans le quartier maritime de Saintes (1749-1764).

Carte n°25 : effectif, propriété et capitanaat des bâtiments marchands dans le quartier maritime de Saintes (1749-1764).

Carte n°26 : nombre de matelots requis par localité pour la flotte de bâtiments marchands immatriculés dans le quartier maritime de Saintes (1749-1764)

Carte n°27 : tonnage cumulé des bâtiments marchands immatriculés par localité du quartier maritime de Saintes (1749-1764).

Carte n°28 : l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, routes et localités.

Carte n°29 : la population d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois vers 1730.

Carte n°30 : la population d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois à la fin du XVIIIe siècle.

Carte n°31 : la présence angoumoisine à Saint-Domingue d'après les billets de sépulture (1692-1792).

Carte n°32 : la présence saintongaise à Saint-Domingue d'après les billets de sépulture (1692-1792).

Carte n°33 : la présence limousine à Saint-Domingue d'après les billets de sépulture (1692-1792).

Carte n°34 : l'espace domingois des noces d'Angoumoisins (1692-1792).

Carte n°35 : l'espace domingois des noces de Saintongais (1692-1792).

Carte n°36 : l'espace domingois des noces de Limousins (1692-1792).

Annexe 4 : les traces écrites de la transatlantique de l'arrière-pays

4A : Mathurin Damour, négociant, Saintongais, demande son passage pour le Cap-Français (Saint-Domingue).

4B : acte de liberté de Pierre Laumont, esclave de l'Amérique, octroyé par le vicomte d'Ars (1763).

4C : une procuration pour Saint-Domingue (1789).

Annexe 5 : la paie des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au désarmement du Cérés (1787).

5A : François Cailleau, patron de Canot, du quartier de Saintes.

5B : Pierre Morin, mousse du quartier d'Angoulême

5C : Pierre Lavreau, matelot sans spécialité, du quartier d'Angoulême.

Annexe 6 : les produits ultra-marins chez les boutiquiers de l'arrière-pays d'Angoumois au XVIIIe siècle.

6A : Marguerite Richard veuve d'un serger, teint à l'indigo (1782)

6B : Guillaume Lesparvin vend ses cafetières paroisse Saint-paul d'Angoulême (1759)

6C : des indiennes colorées sur l'étal de Jean-Marie Sargedas (1777)

6D : les denrées de la boutique du marchand Coulon à Cognac en 1768.

Annexe 7 : le fleuve Charente en cartes et plans (XVIII^e siècle)

7A : Planche n°59 de Trésaguet, « port et fauxbourg de L'Houmeau », 1er projet, 1773.

7B : Planche n°59 de Trésaguet, « port et fauxbourg de L'Houmeau », 2nd projet, 1773.

7C : Planche n°59 de Trésaguet, « port et fauxbourg de L'Houmeau », situation du port, 1773.

7D : Planche n°29 de Trésaguet, « écluse de Geay » [secteur non navigable], situation et projection d'aménagement d'une écluse à sas.1773.

7E : Planche n°18 de Trésaguet, « du Portal à Guyssal » [amont d'Angoulême, secteur non navigable, navigation projetée], profil général du méandre.

7F : Planche n°5 de Trésaguet, « de Condacq aux écluses de Cuchet » [amont d'Angoulême, secteur non navigable, navigation projetée], profil général de 3 méandres.

7G : Planche n°33 de Trésaguet, « de Chez Verdun au Moulin de Saint-Brice » [aval de Cognac, secteur navigable, navigation à moderniser], situation de corridor fluvial.

7H : Profil sur la longueur du type d'écluse à sas projetée en 1773 pour étendre et moderniser la navigation sur la Charente, par l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées Trésaguet.

Annexe 8 : carte anonyme du cours de la Charente depuis Verteuil, liée aux articles de Richer pour étendre la navigation sur la Charente, vers 1696.

8A : secteur fluviomaritime Candé-Les Gonds [navigable]

8B : secteur fluvial Saint-Simon-La Chapelle [navigable jusqu'à Montignac, non navigable en amont, navigation projetée]

8C : secteur fluvial Montignac-Verteuil [non navigable, navigation projetée]

Annexe 9 : le fleuve et la ville, les cartes de Claude Masse (début XVIII^e siècle)

9A : « Plan particulier du château de Cognac en Saintonge », début XVIII^e siècle.

9B : « Plan de la ville et vestige de la citadelle de Saintes [...] », début XVIII^e siècle.

9C : « Plan du château de Jarnac sur Charente », début XVIII^e siècle.

9D : « Plan du bourg de Saint-Savinien sur la rivière de Charente », début XVIII^e siècle.

Annexe 1 : les archives d'une histoire maritime et ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux XVII^e-XVIII^e siècles.

1A : le recensement des gens de mer de la rivière de Charente (1727), l'exemple de 12 matelots de Saint-Savinien.

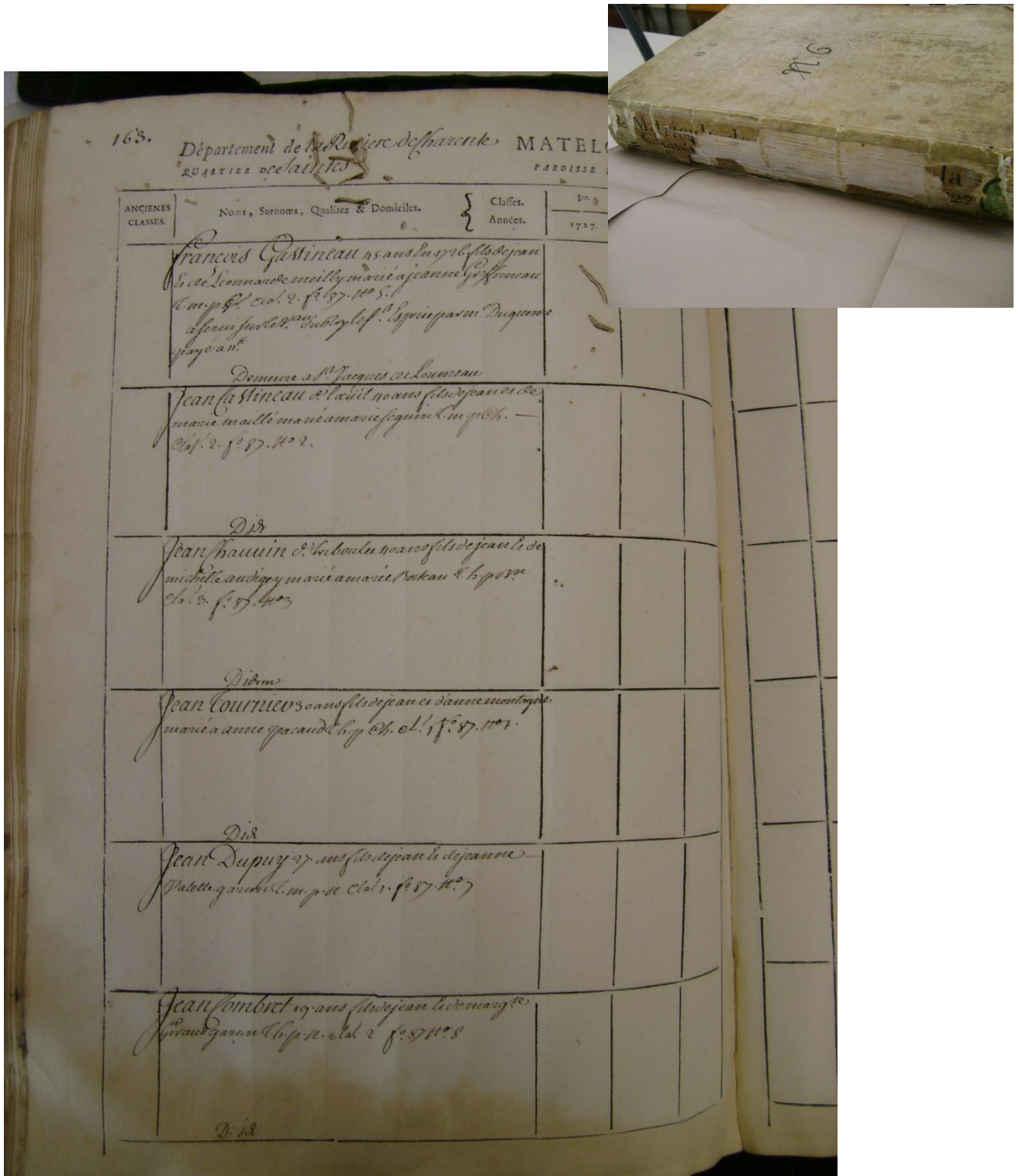
DE SERVICE. 16.

Savinien

Première Classe.				Seconde Classe.				Troisième Classe.			
1727.	1730.	1733.	1736.	1728.	1731.	1734.	1737.	1729.	1732.	1735.	1738.
12. Daniel Jouanes 40 ans fils de Daniel Et de Marie a marce La Bois Matelot a 15. ^e f. 28.				13. Pierre Lalande 25 ans fils de p. ^r Et de Suzanne Couje garçon Et p. ^r n. Matelot gardien En 1725 f. 28.				14. Nicolas Masse 30 ans fils de Jean Et de marce Et de baud marie a marce Et baud Et p. ^r Et p. ^r Ch. Matelot f. 28.			
13. Stienne-Mestiers ans fils de Estienne Et de Marie Debaux garçon Et p. ^r Et Ch. Matelot f. 28.				14. Jean Selieu 18 ans fils de Jean Et de Charlotte marce Et garçon Et p. ^r Et p. ^r n. Matelot a 15. ^e f. 28.				15. Christophe Coustet 30 ans fils de Jean Et de marce a Elizabeth Coustet Et p. ^r n. Matelot gardien En 1725 f. 29.			
16. Louis Maran 29 ans fils de p. ^r Et de marce Fontepie Et p. ^r Et Ch. Matelot 1733 an ^a Et de la drubey f. 29.				17. Pierre Maran 25 ans fils de p. ^r Et de marie Fontepie marie a Elizabeth parvaud Et p. ^r Et Ch. Matelot f. 29.				18. Louis Jean 19 ans fils de Jacques Et de marce Et de marce Et de marce garçon Et p. ^r Et p. ^r n. Matelot f. 29.			
19. Jacques Corset 20 ans fils de michel Et de marce Fontinau marie a nig. Et de p. ^r Et Ch. Matelot f. 29.				20. Jean Masse 22 ans fils de nicolas Et de marce garçon Et p. ^r Et Ch. Matelot f. 29.				21. Francois Yonnet 22 ans fils de alexis Et de marce Et de baud garçon Et p. ^r Et Ch. Matelot f. 30.			
22.				23.				24.			


Source : AN, Marine, C4 220, Recensement des gens de mer du département de la rivière de Charente, 1727, f° 16r.

1B : la matricule des gens de mer de la rivière de Charente (1727-1738), 6 matelots d'Angoulême immatriculés et sans expérience maritime.



Source : AN, Marine, C4 219, Matricule des gens de mer du département de la rivière de Charente, 1727-1738, f°163v.

1C : le registre des levées du quartier de Saintes, liste des levées du 8 avril 1775 signée à Saintes, par Cochelin, commissaire aux Classes du quartier.

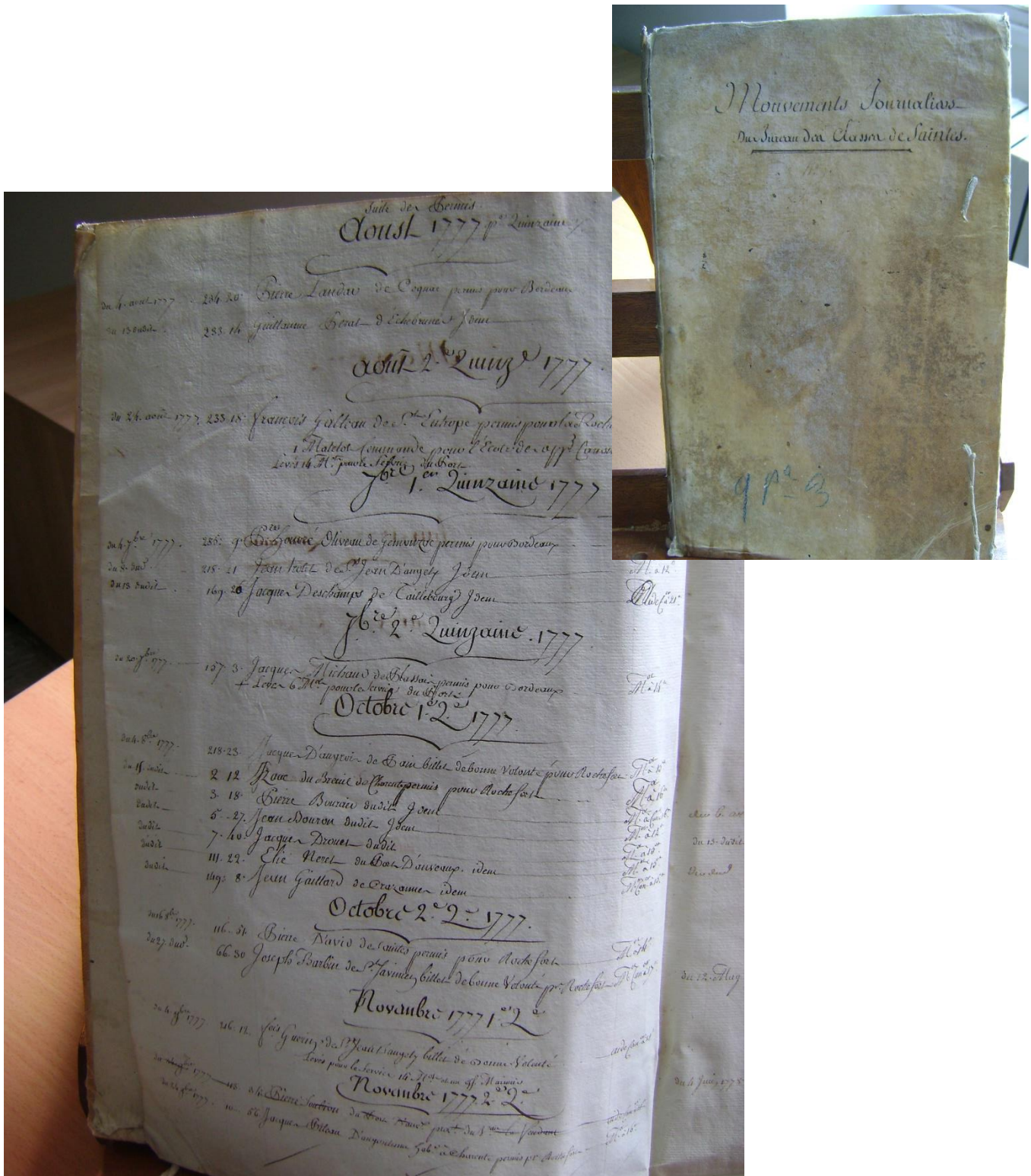

 Quartanau de la Rivière La Charente.
 Quartier de Saintes. Levée pour le port de Rochefort.
 Rôle des Nouveaux-nés de 15^e (Imposition) fait par le
 Quartier de Saintes, levé pour le service du Roy au Port de Rochefort
 ou ils doivent servir le quatre Vent 1775.

Observation	Age et Sexe	Noms, Prénoms et Demeures	Signature	Levée par
1 ^{er} fois Jean du Port	16... 5 ^e	Philippe Couperie de St-Jovinus	23 Jan. 1775	à 22... 6 ^e
3 ^e fois Jean	28... 11	Marie Youvet au Port D'Anseau	17 M. 1775	à 26... 6
5 ^e fois Jean	29... 15 ^e	Simon Jault de Couvange hab. au Port D'Anseau	38 J. 1775	à 26... 6
6 ^e fois Jean	30... 17	Bicre Octave au Port D'Anseau	35 M. 1775	à 26... 6
7 ^e fois Jean	31... 19	Jacques Chevau de Blavaud habitué au Port D'Anseau	37 J. 1775	à 26... 6
2 ^e fois Jean	37... 37	Jean Marie de St-Jehan de Chasson	30 J. 1775	à 25... 6
3 ^e fois Jean	56... 8	Louis Maricaud de Taillebourg	48 J. 1775	à 26... 6
7 ^e fois Jean	57... 11	Jean Elie D'Anseau hab. au Port D'Anseau	37 M. 1775	à 26... 6
2 ^e fois Jean	59... 16	Jean Duque de Dussac	30 J. 1775	à 21... 6
2 ^e fois Jean	60... 20	Bicre Guiteau de St-Paire	25 M. 1775	à 23... 6
14 ^e fois Jean	91... 10	Guillaume Nadeau de Comencay	37 M. 1775	à 24... 6
4 ^e fois Jean	93... 17	Jean Guerin ouvrier	30 J. 1775	à 23... 6
4 ^e fois Jean	93... 18	Etienne Bric'homme ouvrier	33 J. 1775	à 23... 6
2 ^e fois Jean	95... 26	Bicre Julien David hab. au Port D'Anseau	29 M. 1775	à 24... 6
1 ^{er} fois Jean	126... 100	Marie Aiteau au Port D'Anseau	25 B. 1775	à 24... 6
		15 ^e État.		

Saintes le 8 Avril 1775.
 Cochelin

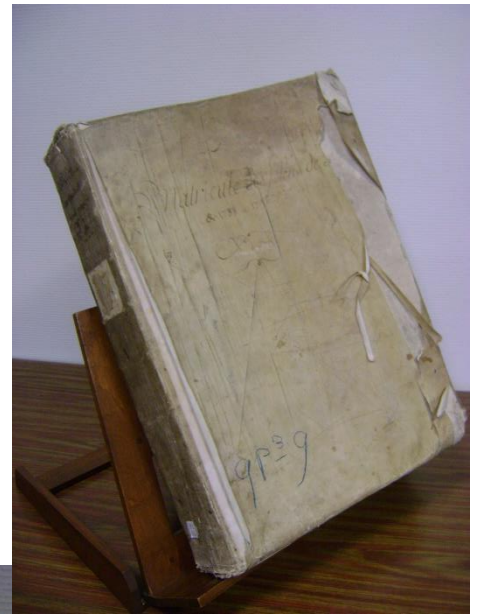
Source : SHDR, 9 P3 2, Quartier de Saintes, registre des levées du quartier, 1770-1788, f° 10r.

1D : le journalier du bureau des Classes de Saintes, l'exemple du suivi des permis pour le long cours (août-octobre 1777).



Source : SHDR, 9 P3 4, Mouvements journaliers du bureau des Classes de Saintes, 1777-1791, f°2v.

1E : la matricule des Classes du quartier d'Angoulême (1784-1797).



PAROISSE DE Angoulême

OFFICIERS MARINIERS ET MATELOTS.

NOMS, SURNOMS, DOMICILES ET SIGNALEMENTS	1784.	1786.	1787.	1788.	1789.	1790.	1791.	1792.	1793.	1794.	1795.	1796.
	<p><i>[Handwritten entries in columns 1-4, including names and addresses]</i></p>											
<p><i>[Handwritten entries in columns 1-4]</i></p>												
<p><i>[Handwritten entries in columns 1-4]</i></p>												
<p><i>[Handwritten entries in columns 1-4]</i></p>												
<p><i>[Handwritten entries in columns 1-4]</i></p>												

Source : SHDR, 9 P3 22, Quartier d'Angoulême, Matricule des gens de mer, 1784-1797.

1F : le registre des remises n°2 au quartier d'Angoulême (1788-1811).

Suite de la Remise N° 69 *Quartier d'Angoulême Rochepot sous Angoulême*

N° du Contrôle AS	NOMS, QUALITÉS, RÉSIDENCES ET TAXES.	TEMPS du service.	CE QUI revient pour ledit temps.	Avances à l'ar- moment.	HARDES à compte	A déduire ce qu'ils doivent.
N° 37	<i>La Frigate S'eglée</i> <i>Sapran Du 21 Juillet 1790</i> <i>de Caupagne.</i>		181. 6. 8.	48. 0. 0.	140. 3. 1.	
	<i>Jean Louis Rouvau</i> <i>de Caupagne le 16</i>	m. d. 11. 10.				157. 46. 5
	<i>Jacques Guillaume Felix</i> <i>de St. Pierre le 16</i>	11. 0.	176. 0. 0.	48. 0. 0.	128. 0. 0.	24. 4. 8.
	<i>Jean Renaud d'Ang.</i> <i>de St. Pierre le 27</i>	m. d. 15. 17.	348. 6. 0.	65. 0. 0.	67. 2. 5.	24. 1. 8.
	<i>Jean Loignon</i> <i>de Caupagne le 27</i>	m. d. 14. 27.	358. 6. 0.	54. 0. 0.	58. 14. 7.	18. 0. 0.
	<i>Jean Choux d'Ang.</i> <i>de St. Pierre le 21</i>	m. d. 14. 27.	290. 18. 0.	48. 0. 0.	50. 6. 11.	2. 11. 8.
	<i>Pierre Gilbert d'Ang.</i> <i>de St. Pierre le 21</i>	m. d. 14. 27.	290. 18. 0.	48. 0. 0.	50. 6. 11.	17. 2. 8.
	<i>Charles Gratien</i> <i>de St. Pierre le 18</i>	m. d. 14. 27.	246. 4. 0.	42. 0. 0.	46. 2. 11.	35. 18. 6.

108. 2. 7
 803. 14. 2
 11. 7. 11
 849. 6. 3
 Net

a Rochepot le 18 août 1792. Signé Capdeville de la part de
Paris le 18 août 1792. Signé de la part de
le 26 août 1792. Signé de la part de



Source : SHDR, 9 P3 21, Quartier d'Angoulême, Remises au quartier d'Angoulême par divers ports, 1788-1811.

1G : les dépêches du bureau des Classes de la Marine aux commissaires aux Classes de Saintes et Angoulême dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

votre juridiction, et j'y ai vu que vous avez trouvé les dits
 faits la règle, je compte que vous continuerez à veiller
 sur cet objet dont le police vous est confiée.
 Je suis, messieurs, votre aff^{ne} serviteur. f.
M. Dubois Grenot à Angoulême
 à Versailles le 29 Dec 1764.
 Suivant un état qui m'a été luvoic de la guadeloupe
 Le nommé François
 M. Marin matelot du lieu d'Angoulême est mort dans
 l'hospital de La charité Basseterre le 7 Dec 1763.
 vous lui ferez mention à côté du nom de ce matelot
 sur le registre sur lequel il étoit inscrit. f.
M. Delacourtaudiere à Bayonne
 à Versailles le 29 Dec 1764. f. f. f.
 Suivant un état qui m'a été luvoic, M. Le nommé

Source : AN, Marine, C4 85, Classes, Dépêches, à Dubois Grenot, 29 décembre 1764.

Je suis votre aff^{ne} serviteur, M. V. T. B. & C. O. S. f.
M^r Cochelin à Saintes
 à Versailles le 17. 7^{bre} 1770.
 Vous trouverez cy joint, M. L'Extrait mortuaire d'un sieur
 Jean Coxio mort à l'hospital du Cap en 1767, ainsi été débarqué de
 la frigate du Roy la Desdignonne sur laquelle il seroit en qualité de
 mousse. cette pièce n'auroit été adressée par le Roy jusqu'à l'Extrait de
 Compiègne. L'Extrait de Compiègne pour justifier de la validité de la
 redemption qu'il faisoit de sa personne due à son fils pour cette Campagne
 ainsi que du produit de son Surestimation. M. De Lamoignon m'a communiqué
 mais avoit fait à ce sujet, je m'en doute pour que conformément à ce
 qu'il vous a promis vous n'ayez acquitté cet objet. vous m'avez bien
 aussi fait remettre cet Extrait mortuaire ainsi que jusqu'à l'Extrait
 au quel il peut être nécessaire.
 Je suis, M. L. A. O. S. f.
M^r Daubenton à Bordeaux
 à Versailles le 17. 7^{bre} 1770.

Source : AN, Marine, C4 94, Classes, Dépêches, à Cochelin, 17 septembre 1770.

1H : les états de situation des quartiers maritimes de l'arrière-pays, l'exemple du quartier de Saintes en novembre 1780.

CLASSES. Mois de *Novembre* 1780.

DÉPARTEMENT DE *La Charante*.
QUARTIER DE *Saintes*.

EXTRAIT de situation des Gens de Mer & Ouvriers du Quartier de *Saintes* le *Quinze* du mois de *Novembre* 1780.

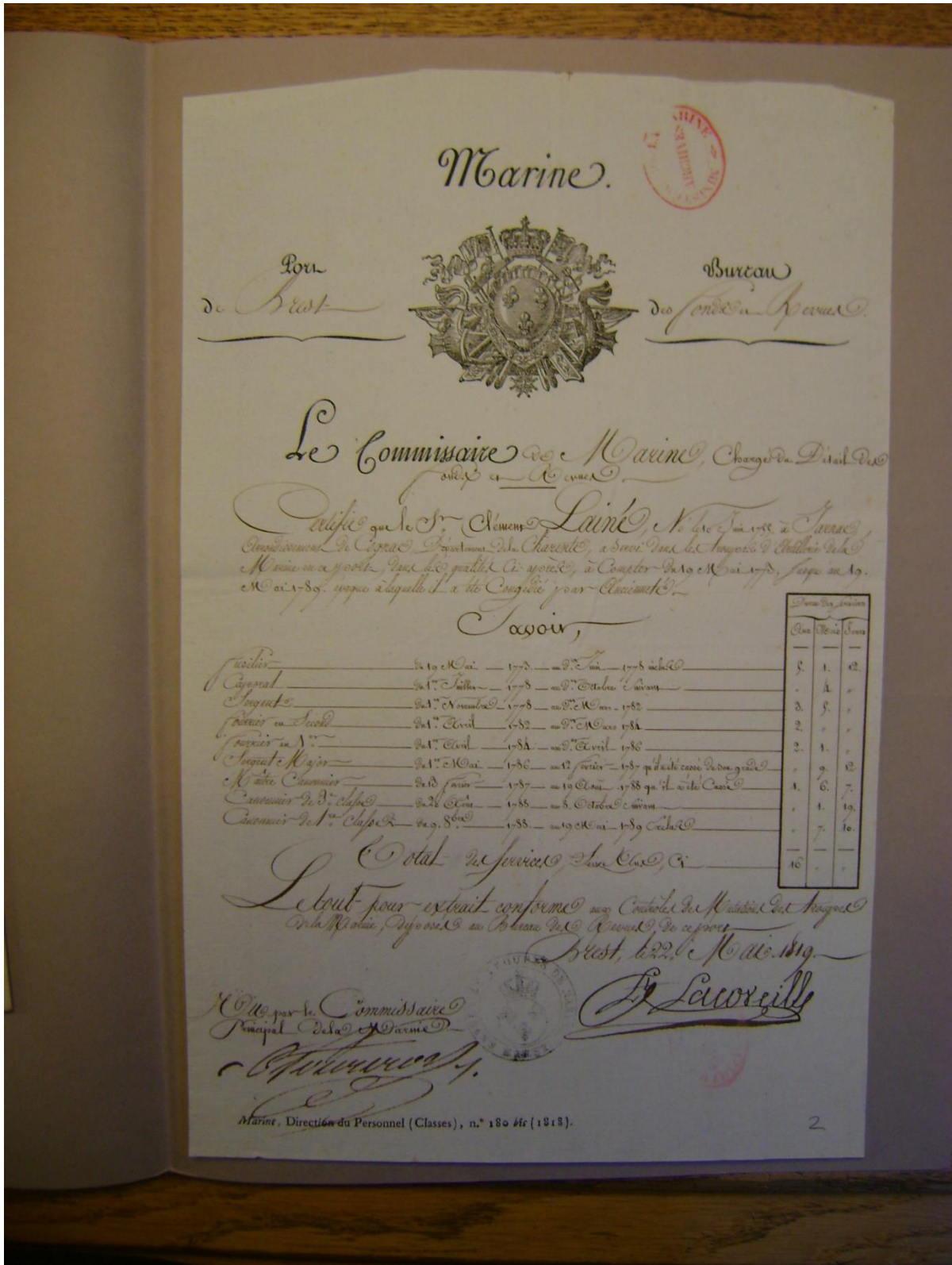
S A V O I R ,
G E N S D E M E R
O F F I C I E R S - M A R I N I E R S .

	Préfents au quartier, à la Pêche ou au Cabotage.	Embarqués sur les Vaisseaux du Roi ou les Nres. Marchands.	TOTAL.
Maitres d'Équipage.	1	1	2
Seconds Maitres.	1	1	2
Contre - Maitres.	1	1	2
Boffemans.	1	1	2
Quartier - Maitres.	1	8	9
Patrons de Chaloupe.	1	1	2
Patrons de Canot.	1	1	2
Maitres Pilotes.	1	1	2
Seconds Pilotes.	1	1	2
Aides Pilotes.	1	1	2
Maitres Canonniers.	1	1	2
Seconds Canonniers.	1	1	2
Aides Canonniers.	1	1	2
TOTAL des Officiers-Mariniers	3	33	36
M A T E L O T S .			
Gabiers.	6	6	12
Timoniers.	1	5	6
Matelots de manœuvre.	32	232	264
Matelots Canonniers.	18	18	36
Matelots pour le Port.	17	27	44
TOTAL des Gens de Mer	53	321	374
Capitaines, Maitres & Pilotes.	1		1
Novices.	118		118
Mouffes.	40		40
TOTAL	159		159
O U V R I E R S .			
Charpentiers, de grève, ouvrage.	20	20	40
Calfats.	12	60	72
Voiliers.			
Perceurs.			
Pouleurs & Avironniers.			
Cordiers.			
Forgerons & Taillandiers.	6	33	39
Cloutiers.			
Équarrisseurs.	29	39	68
TOTAL des Ouvriers.	67	152	219

FAIT au Bureau des Classes de la Marine à *Saintes* le *Quinze* *Novembre* 1780.
Lacheurié

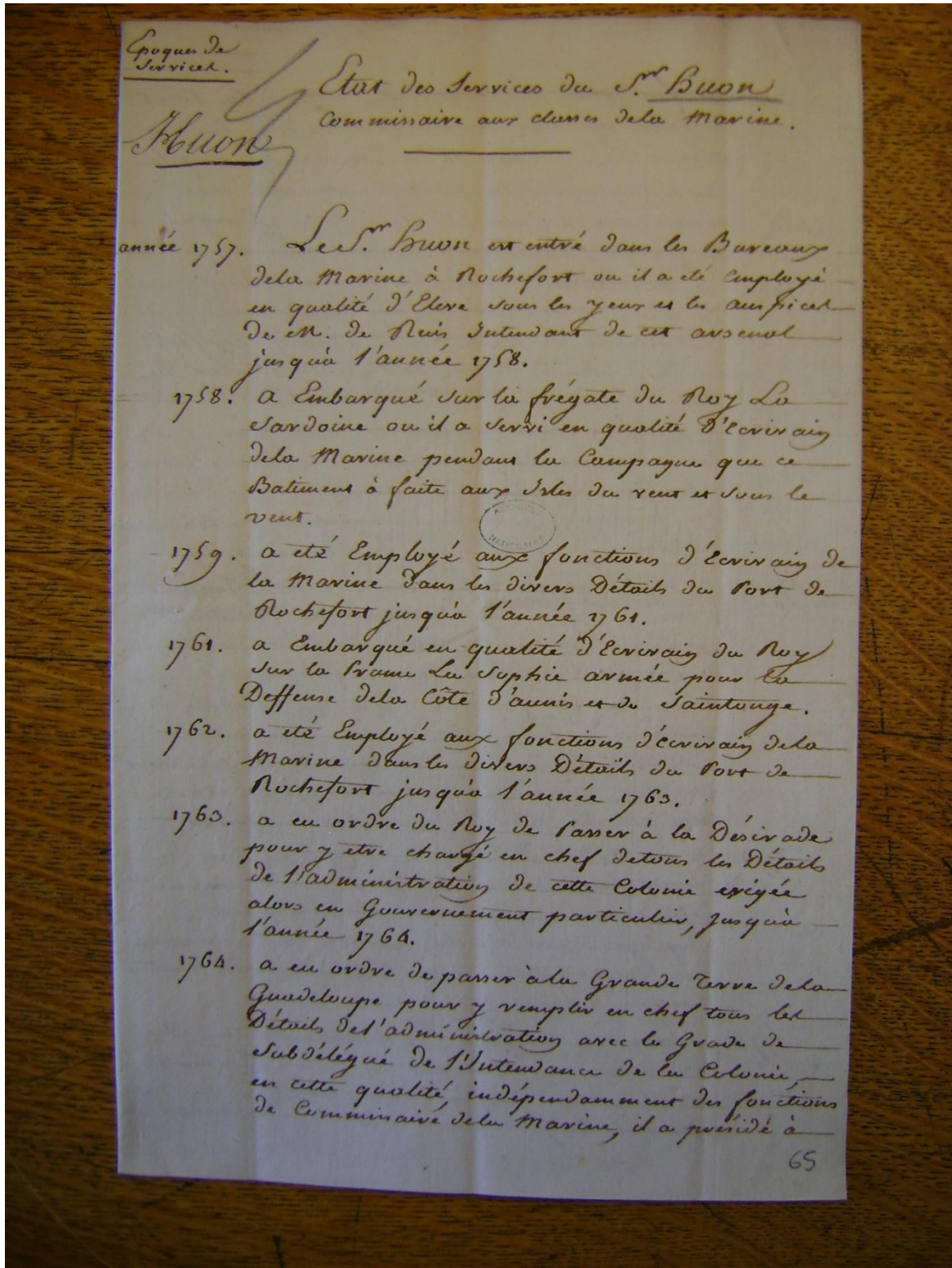
Source : AN, Marine, C4 146, Classes, Etat de situation du quartier de Saintes, par Lacheurié, 15 novembre 1780

1Ja : Les états de service des dossiers de personnel de la Marine, l'exemple du canonnier Clément Laîne, de Jarnac, 22 mai 1819.



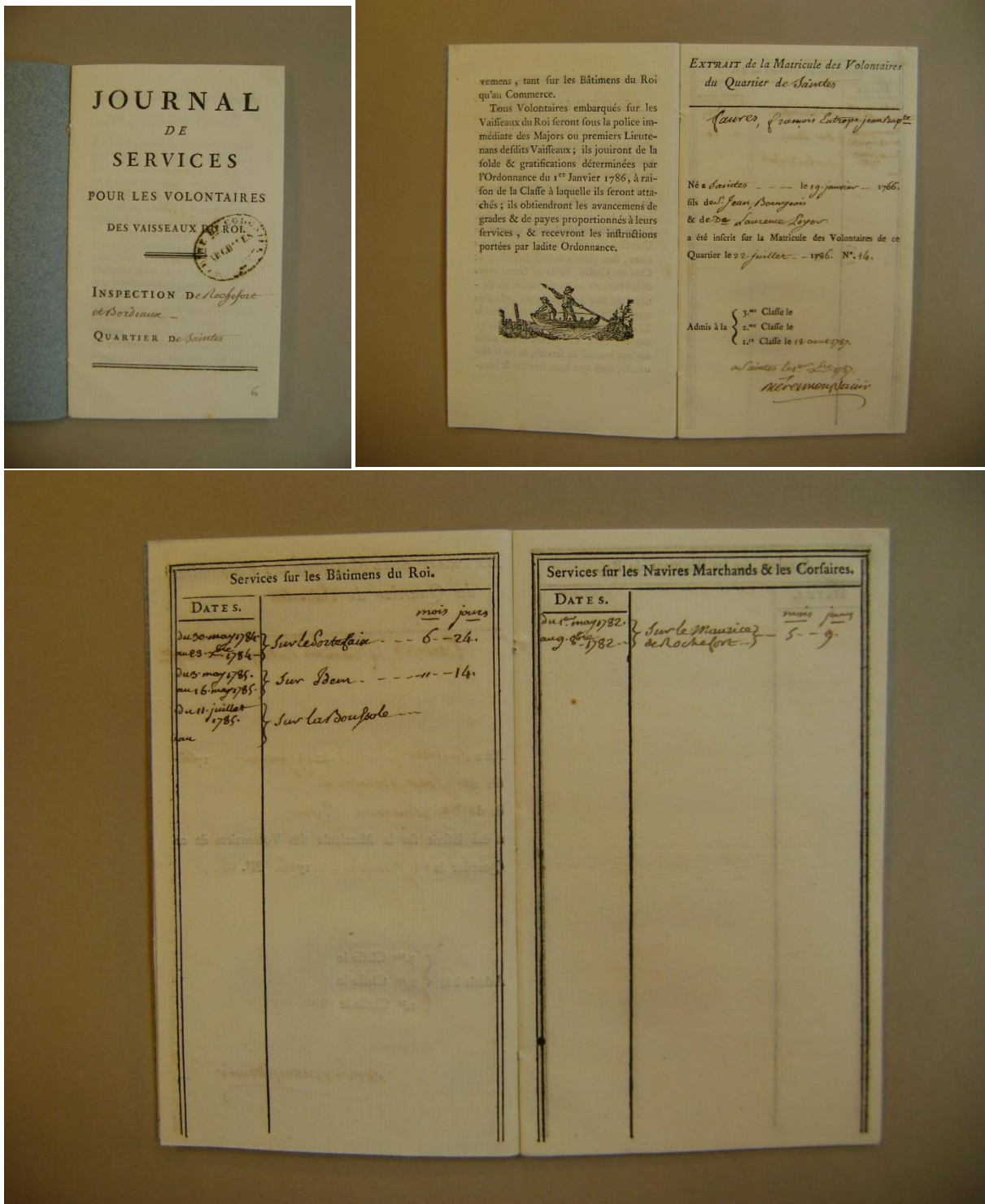
Source : AN, Marine, C7 160, Personnel, Etat des services de Clément Lainé, de Jarnac, à Brest, 22 mai 1819.

1Jb : Les états de service des dossiers de personnel de la Marine, l'exemple du commissaire aux Classes de Saintes Huon de L'Etang, 28 août 1790.



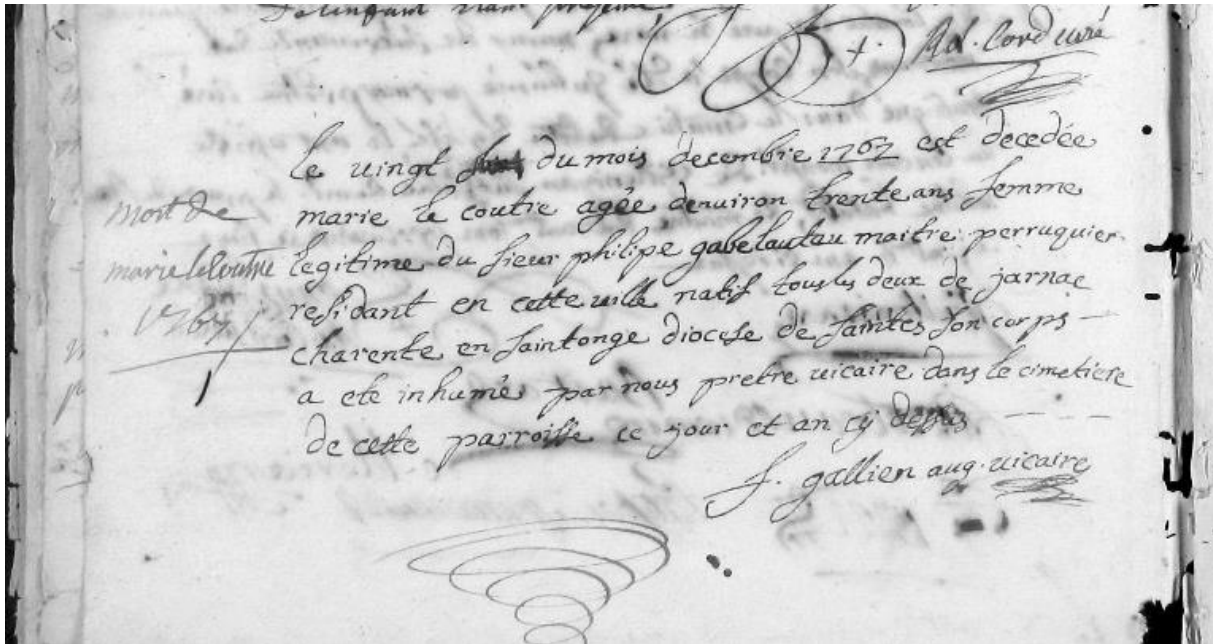
Source : AN, Marine, C7 145, Personnel, Etat des services , Huon de L'Etang, 28 août 1790.

1Jc : Le journal de service pour les volontaires des vaisseaux du roi du Saintais François-Eutrope Faures, qui a expérimenté la navigation sur le Portefaix et la Boussole (1786-1787).

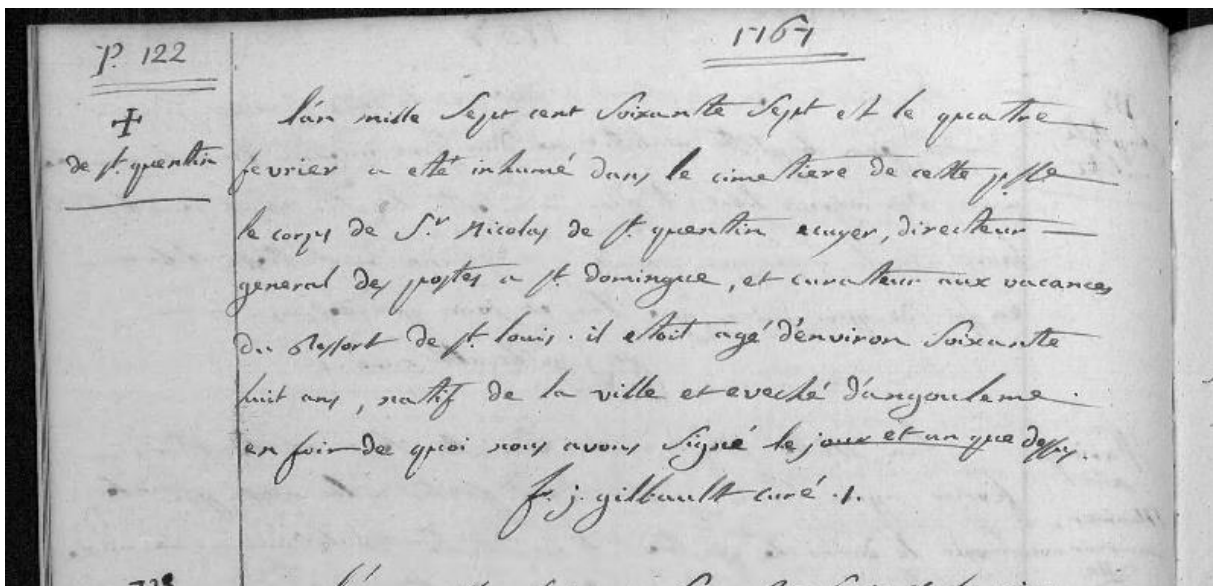


Source : AN, Marine, C7 104, Personnel, François-Eutrope Faures, 1786-1787.

1K : Les billets de sépulture des registres paroissiaux de Saint-Domingue, l'exemple de Marie Lecoutre de Jarnac et de Nicolas de Saint-Quentin d'Angoulême.



Source : ANOM-IREL, BMS, Port-de-Paix, 1767, f°28v.

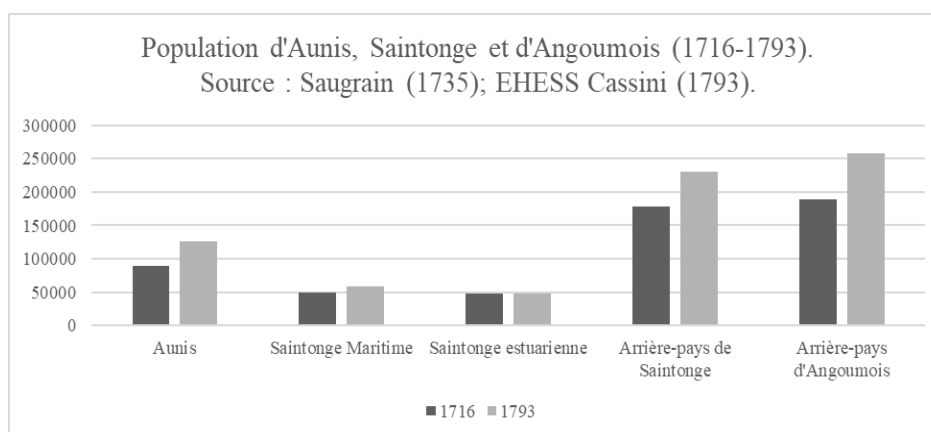


Source : ANOM-IREL, BMS [copie], Saint-Louis-du-Sud, 1767, p. 122.

Annexe 2 : la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVIII^e siècle.

AFFLUNNAV : secteur affluent navigable
 FLUNNAV : secteur fluvial navigable
 HORS FLUNNAV : hors secteur fluvial navigable
 ZAP : Zone d'arrière-pays
 ZAPSA : zone d'arrière-pays de Saintonge-Angoumois
 ZIMAR : Zone sous influence maritime
 ZIMARESTU : Zone sous influence maritime estuarienne

2A : estimations de la population d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois (1716-1793)



2B : la croissance de la population de l'Aunis, Saintonge Angoumois (XVIII^e siècle)

Zonage	1716	1793	Evolution (en %)
Aunis	89971	126271	28,7
Saintonge Maritime	49512	58425	15,3
Saintonge estuarienne	47052	48061	2,1
Arrière-pays de Saintonge	178844	230849	22,5
Arrière-pays d'Angoumois	189152	257575	26,6

2C : population et densité en Aunis, Saintonge, Angoumois (XVIII^e siècle)

Zone	Localités	Année	1793		1735	
			Surface	Habitants	Densité	Habitants
ZAPSA Saintonge	331	4407,72	230849	52,37	178844	40,58
ZAPSA Angoumois	339	4803,78	257575	53,62	189152	39,38
ZIMAR Aunis	87	1357,65	126271	93,01	89971	66,27
ZIMAR Saintonge	53	1071,45	58425	54,53	49512	46,21
ZIMAR Estuaire	53	810,83	48061	59,27	47052	58,03
ZIMAR FLUNAV, AF	12	210,68	29992	142,36	14669	69,63
ZAP FLUNAV, AFFL	80	1033,34	81606	78,97	65648	63,53
FLUNNAV Charente	35	466,35	25711	55,13	16220	34,78
REF AUNIS	87	1357,65	126271	93,01	89971	66,27
REF SAINTONGE	437	6290	337335	53,63	275408	43,79
REF ANGOUMOIS	339	4803,78	257575	53,62	189152	39,38

Sources : Contours IRIS; EHESS Cassini (1793)

POPULATION DE L'ARRIERE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS - 1716					
CHARENTE-BOUTONNE (hors Sèvres)		CHARENTE-BOUTONNE		CHARENTE-BOUTONNE	
ZIMAR SAINTONGE-AUNIS		ZAP SAINTONGE-ANGOUMOIS		ZAP SAINTONGE-ANGOUMOIS	
FLUNAV, AFFLUNAV		FLUNAV, AFFLUNAV		HORS FLUNAV, AFFLUNAV	
Localités	Population	Localités	Population	Localités	Population
0	0	0	0	0	0
1	5275	2	15856	1	4132
0	0	3	9124	3	7396
3	5526	8	11080	47	59548
0	0	1	920	35	31736
3	2028	9	6392	95	65448
3	1456	22	10836	133	67516
1	384	35	10100	247	67912
1	-	0	-	29	-
12	14669	80	64308	590	303688
POPULATION DE L'ARRIERE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS - 1793					
CHARENTE-BOUTONNE (hors Sèvres)		CHARENTE-BOUTONNE		CHARENTE-BOUTONNE	
ZIMAR SAINTONGE-AUNIS		ZAP SAINTONGE-ANGOUMOIS		ZAP SAINTONGE-ANGOUMOIS	
FLUNAV, AFFLUNAV		FLUNAV, AFFLUNAV		HORS FLUNAV, AFFLUNAV	
Localités	Population	Localités	Population	Localités	Population
1	20874	1	11500	0	0
0	0	2	14347	1	4031
1	2428	4	10139	14	36649
1	1563	6	8569	93	117672
1	996	12	10444	57	50915
4	2570	13	8822	119	82807
3	1561	21	10487	147	73020
0	0	20	5715	149	43307
1	-	1	-	10	-
12	29992	80	80023	590	408401

2E : la population de la zone maritime littorale et estuarienne d'Aunis et de Saintonge (1716-1793).

POPULATION DE LA ZONE MARITIME ET ESTUARIENNE D'AUNIS-SAINTONGE - 1716						
<i>Source : Saugrain (1735); Géoportail (contours IRIS).</i>	ZONE MARITIME LITTORALE ET ESTUARIENNE					
	AUNIS		SAINTONGE MARITIME		SAINTONGE ESTUARIENNE	
	ZIMAR		ZIMARSAIN		ZIMARESTU	
	Localités	Population	Localités	Population	Localités	Population
> 10 000	1	12656	0	0	0	0
4001 < n < 9000	2	10330	1	4800	0	0
2001 < n < 4000	4	10600	4	12400	3	6804
1001 < n < 2000	18	25840	11	15984	17	22852
801 < n < 1000	9	8100	4	3604	8	7084
601 < n < 800	13	8990	5	3284	6	4040
401 < n < 600	18	9185	11	5624	5	2336
1 < n < 400	16	4270	13	3816	13	3936
non renseigné	6	-	4	-	1	-
Total :	87	89971	53	49512	53	47052
POPULATION DE LA ZONE MARITIME ET ESTUARIENNE D'AUNIS-SAINTONGE - 1793						
<i>Source : Base EHESS- Cassini (Recensement 1793); Géoportail (contours IRIS).</i>	ZONE MARITIME LITTORALE ET ESTUARIENNE					
	AUNIS		SAINTONGE MARITIME		SAINTONGE ESTUARIENNE	
	ZIMAR		ZIMARSAIN		ZIMARESTU	
	Localités	Population	Localités	Population	Localités	Population
> 10 000	2	44093	0	0	0	0
4001 < n < 9000	2	8800	2	9312	0	0
2001 < n < 4000	9	24300	6	15908	3	6465
1001 < n < 2000	15	18587	11	16130	19	24965
801 < n < 1000	11	10028	6	5593	4	3556
601 < n < 800	11	7436	5	3258	9	6328
401 < n < 600	15	7459	12	6125	9	4151
1 < n < 400	19	5568	7	2099	9	2596
non renseigné	3	-	4	-	0	-
Total :	87	126271	53	58425	53	48061

Annexe 3 : Atlas de la projection de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois

Note de méthodologie

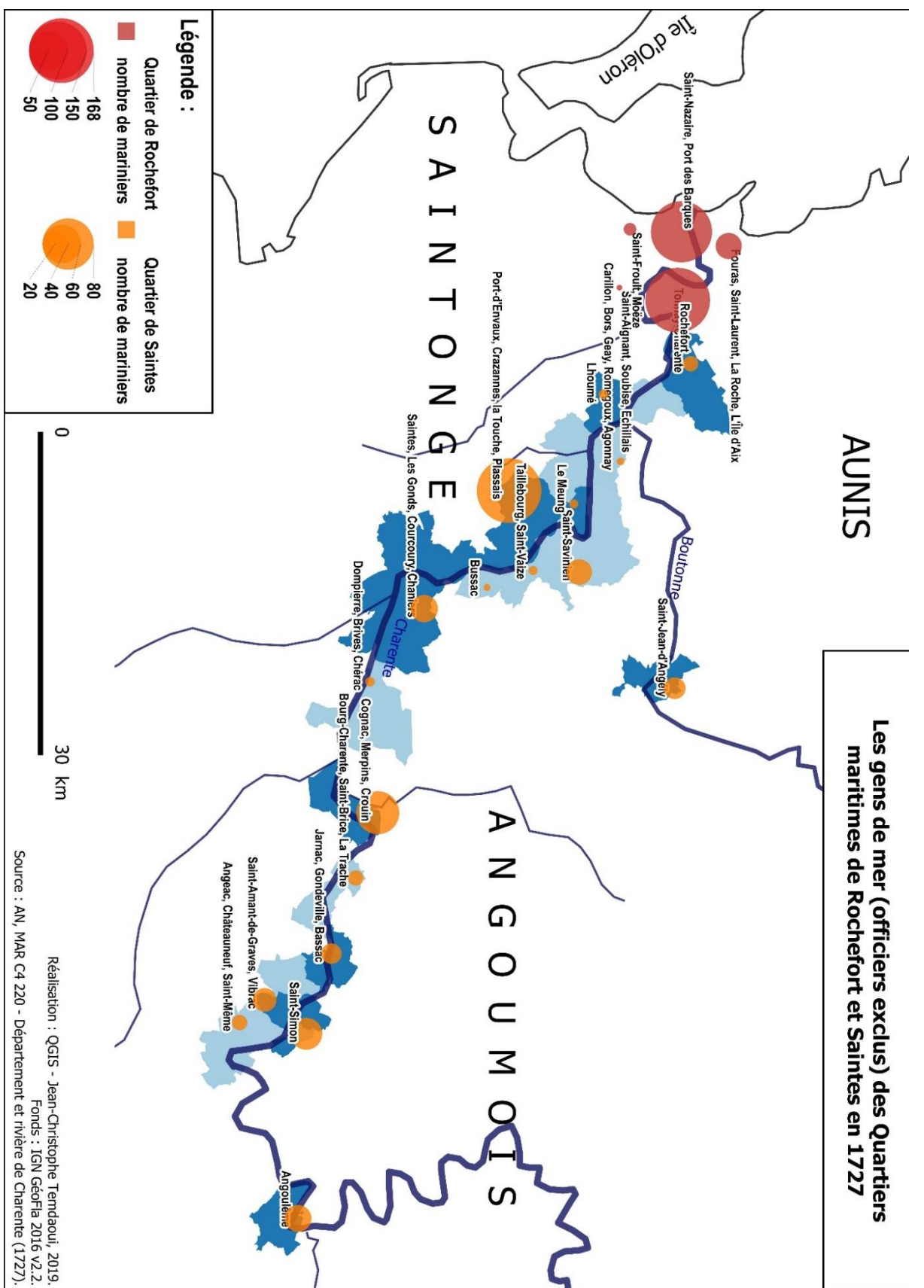
La réalisation d'un atlas de la projection de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au XVII^e-XVIII^e siècle s'inscrivait logiquement dans un point de vue de l'arrière-pays vers le littoral, la mer, l'océan et les outre-mer. Il donnait une visibilité à la diversité des points de connexion avec ces horizons atlantiques.

Les cartes ont été réalisées à l'aide du logiciel Quantum GIS. Le fonds de carte a été élaboré en deux temps, par un dessin des traits de côte et des voies fluviales, puis par l'importation d'un fichier vectoriel des localités (contours IRIS, IGN) destiné à faciliter l'affectation des données localisées. Ce fichier vectoriel a ensuite été nomenclaturé à partir d'un répertoire des anciennes provinces afin de délimiter le Limousin, l'Angoumois, la Saintonge et l'Aunis. Enfin, a été appliqué le zonage réalisé dans cette étude (zone maritime et estuarienne, zone d'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, zone d'arrière-pays du Limousin).

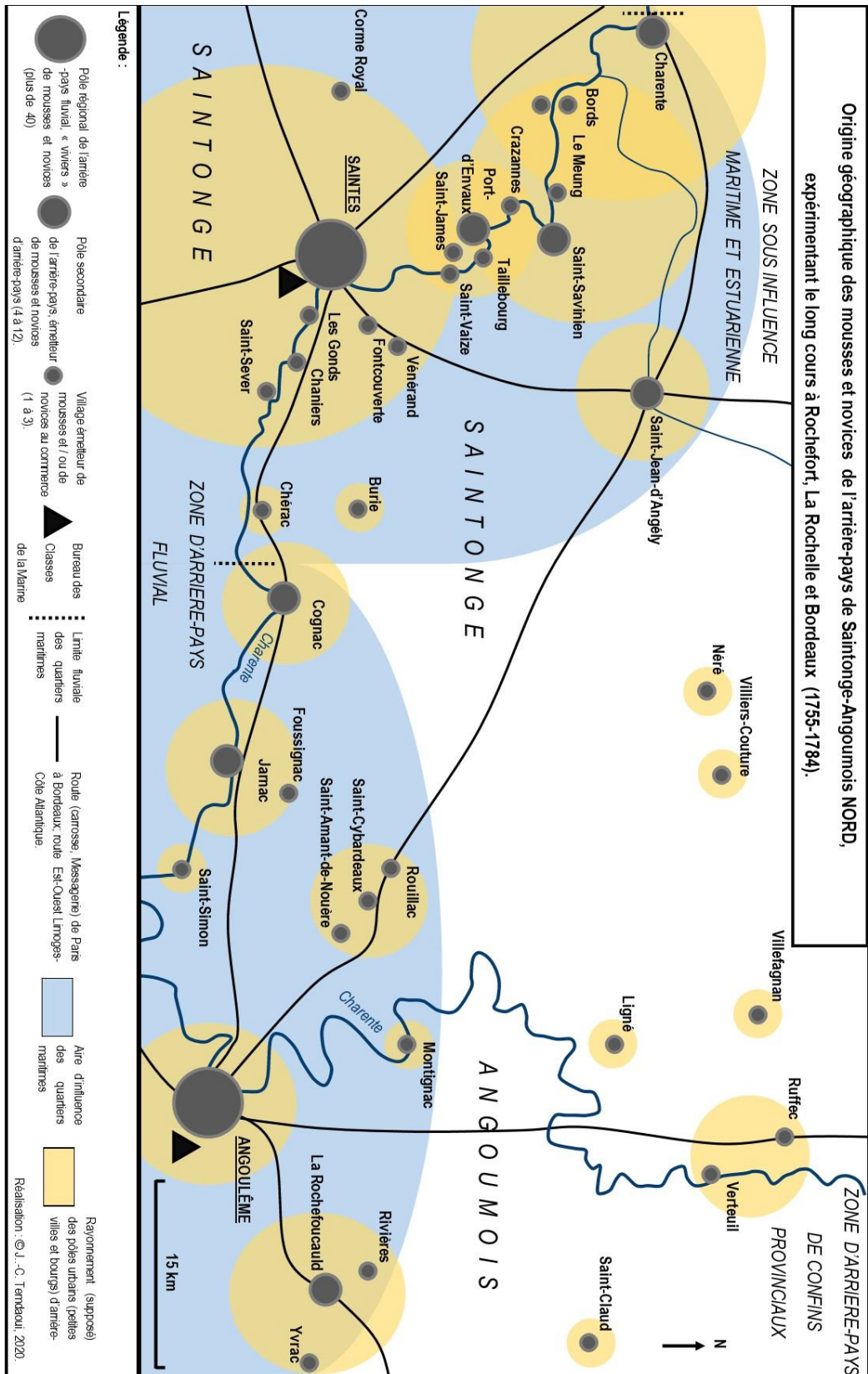
La table Excel produite, intégrant l'ensemble des données statistiques, a été jointée avec le fichier vectoriel des localités, permettant la génération des cartes de cet atlas.

Bien entendu, la forte segmentation chronologique et géographique des sources exploitées parcellise l'approche et laisse penser à une sous-estimation globale de la projection étudiée, quelle soit professionnelle ou migratoire.

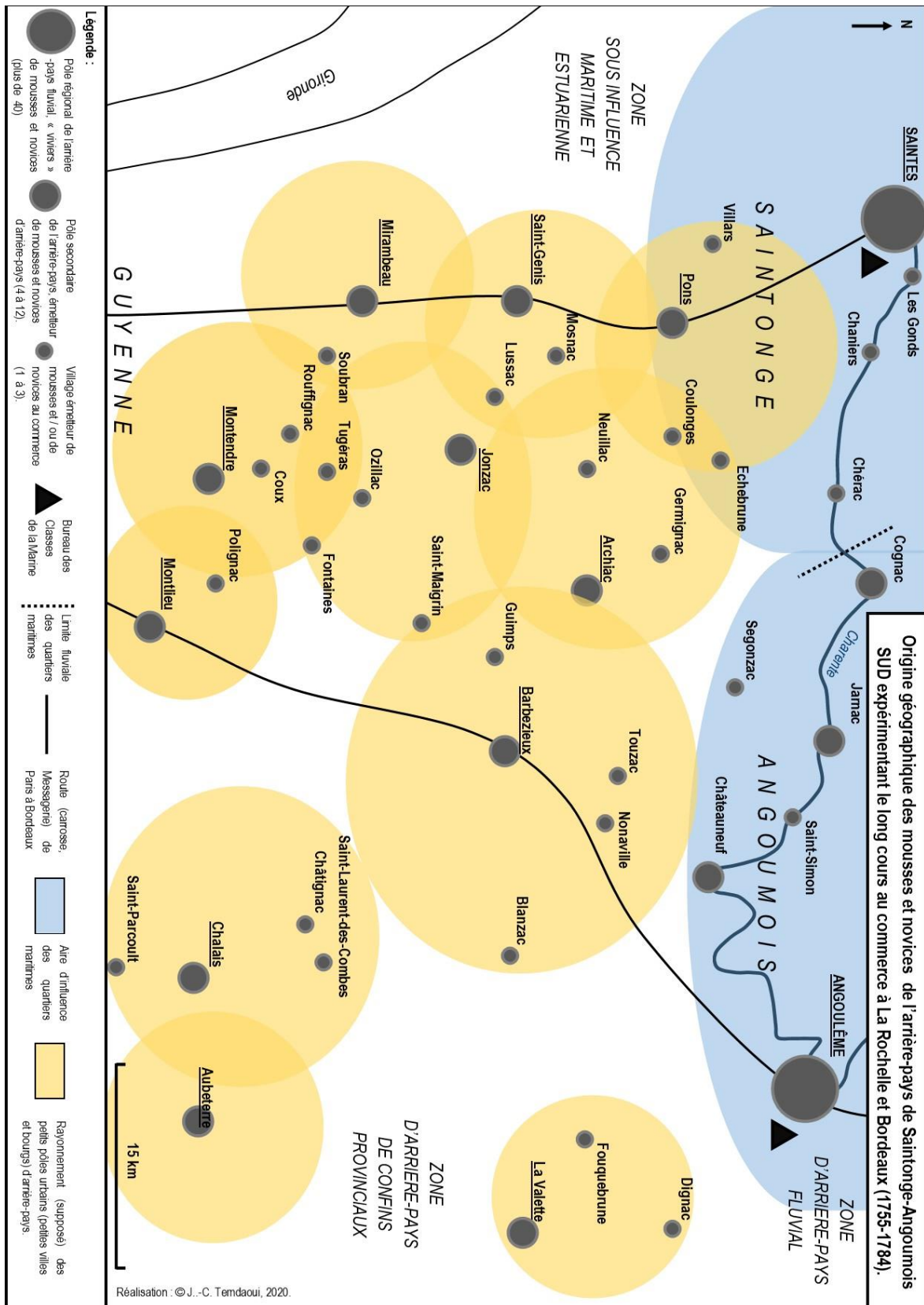
Carte n°1 : gens de mer des quartiers maritimes de Rochefort et Saintes (1727).



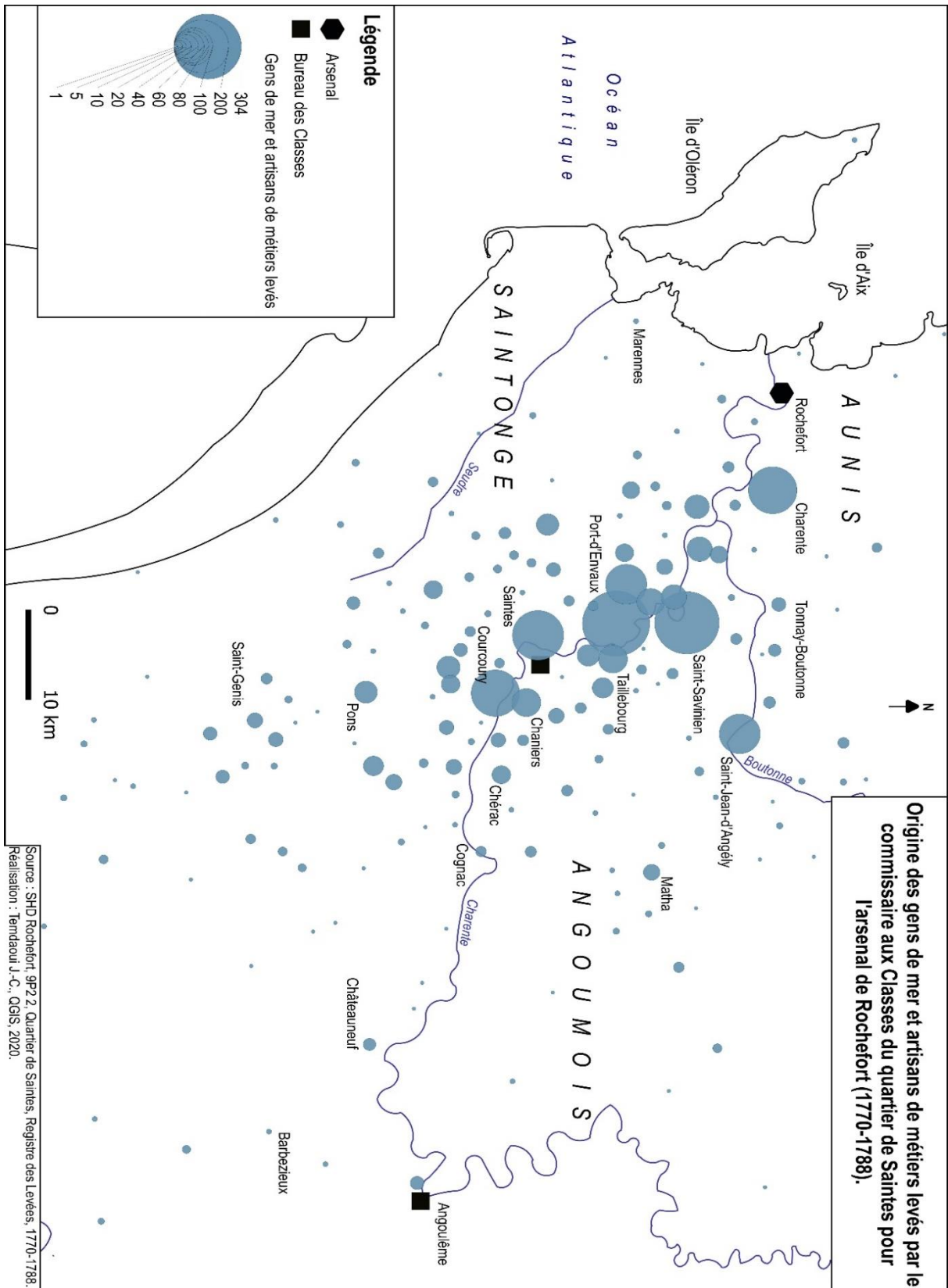
Carte n°2 : origines géographiques des apprentis maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois Nord (1755-1784).



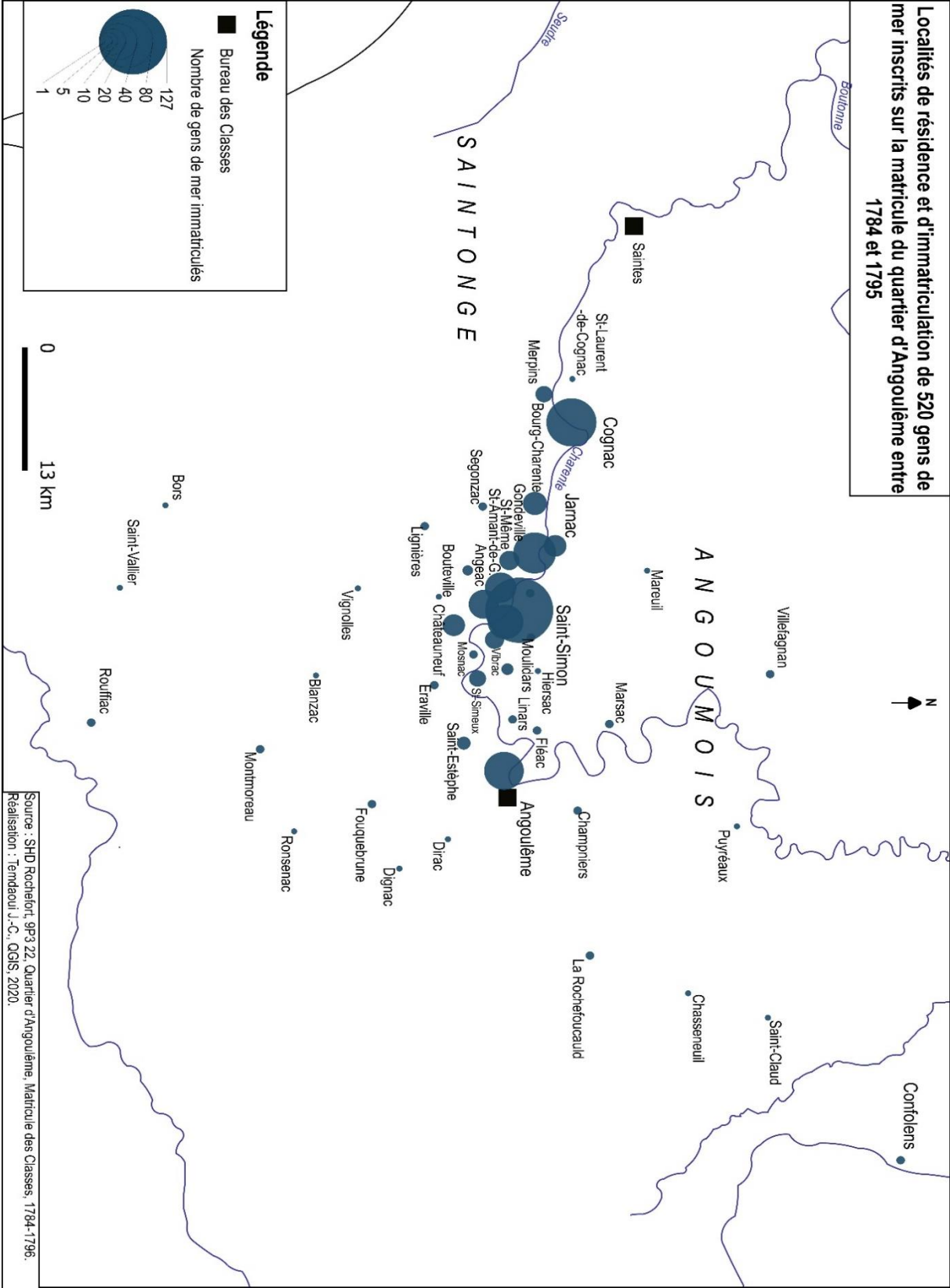
Carte n°3 : origines géographiques des apprentis maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois Sud (1755-1784).



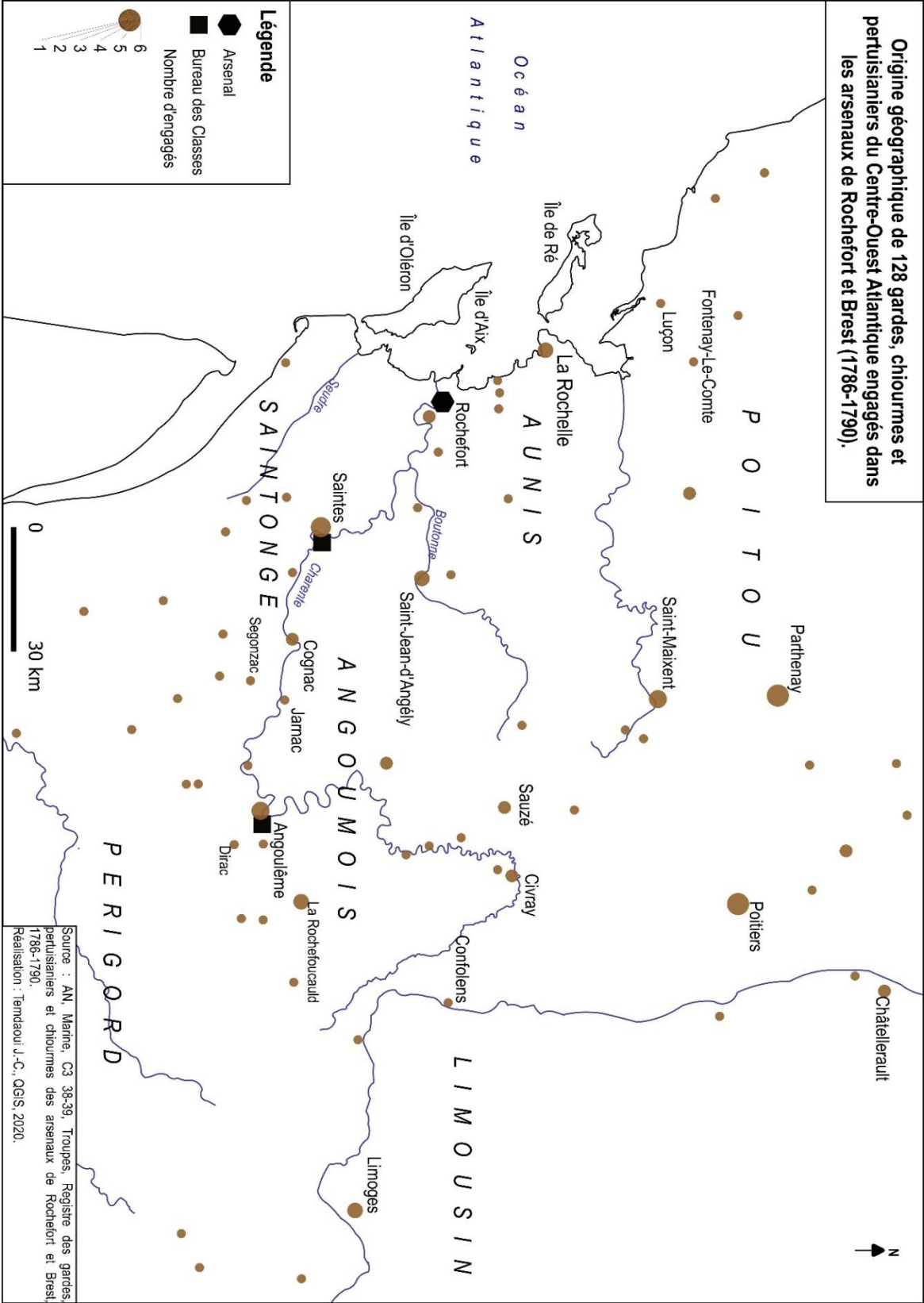
Carte n°4 : origines des gens de mer et artisans de métier levés pour l'arsenal de Rochefort par le commissaire aux Classes de Saintes (1770-1788).



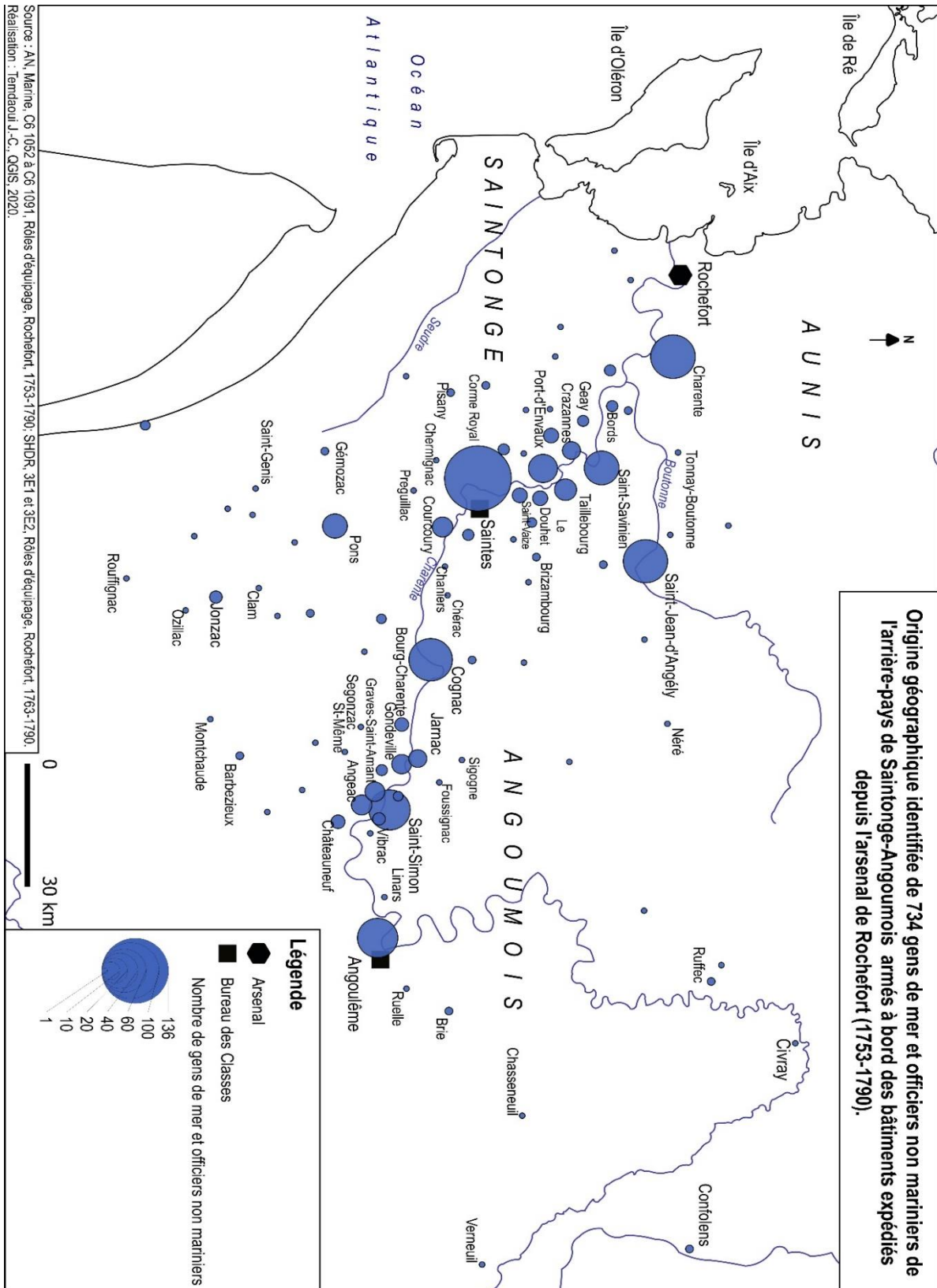
Carte n°5 : localités de résidence et d'immatriculation de 520 gens de mer du quartier d'Angoulême (1784-1795).



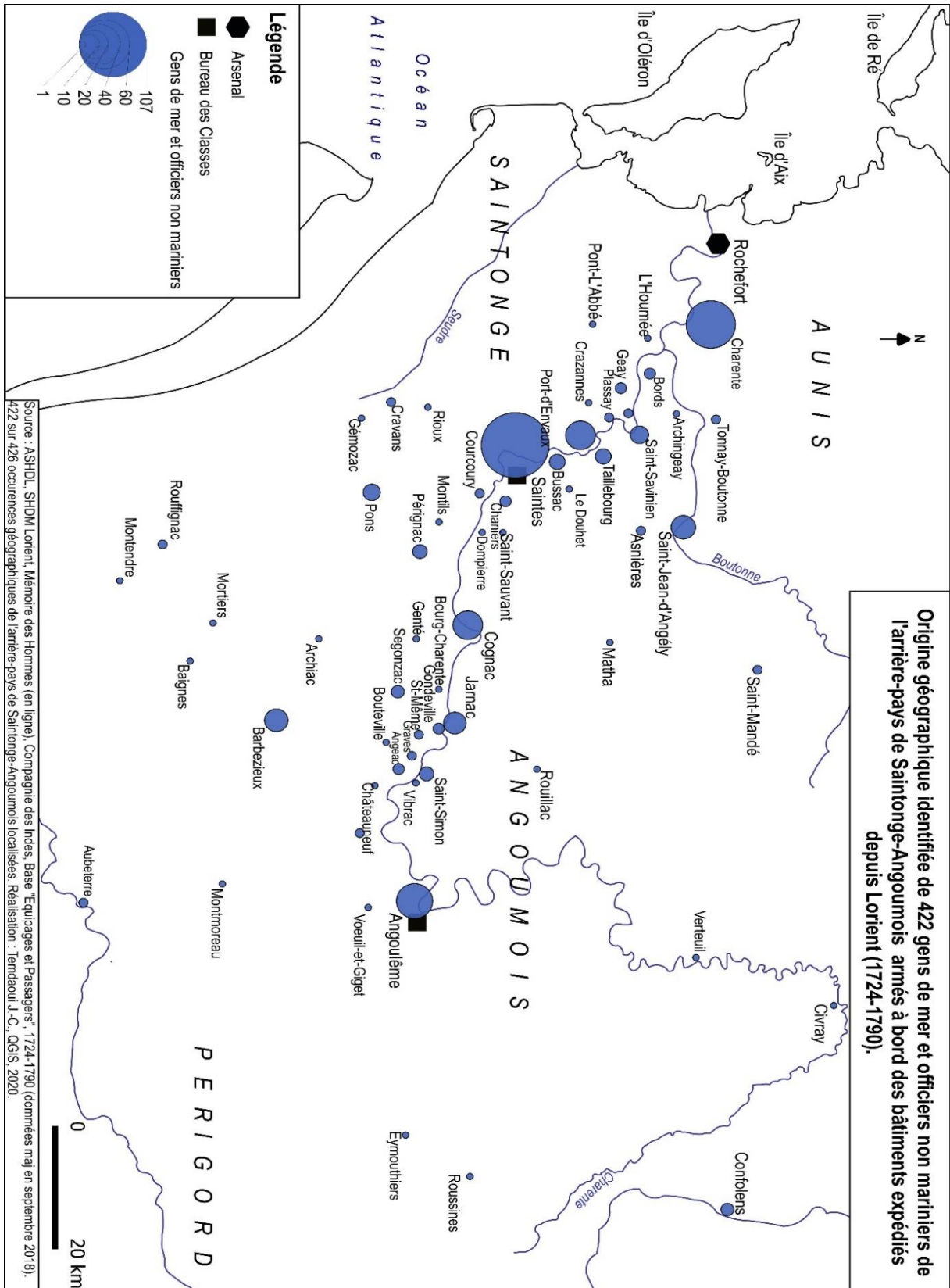
Carte n°6 : origines des gardes, chiourmes et pertuisaniers du Centre-Ouest atlantique engagés à Rochefort et Brest (1786-1790).



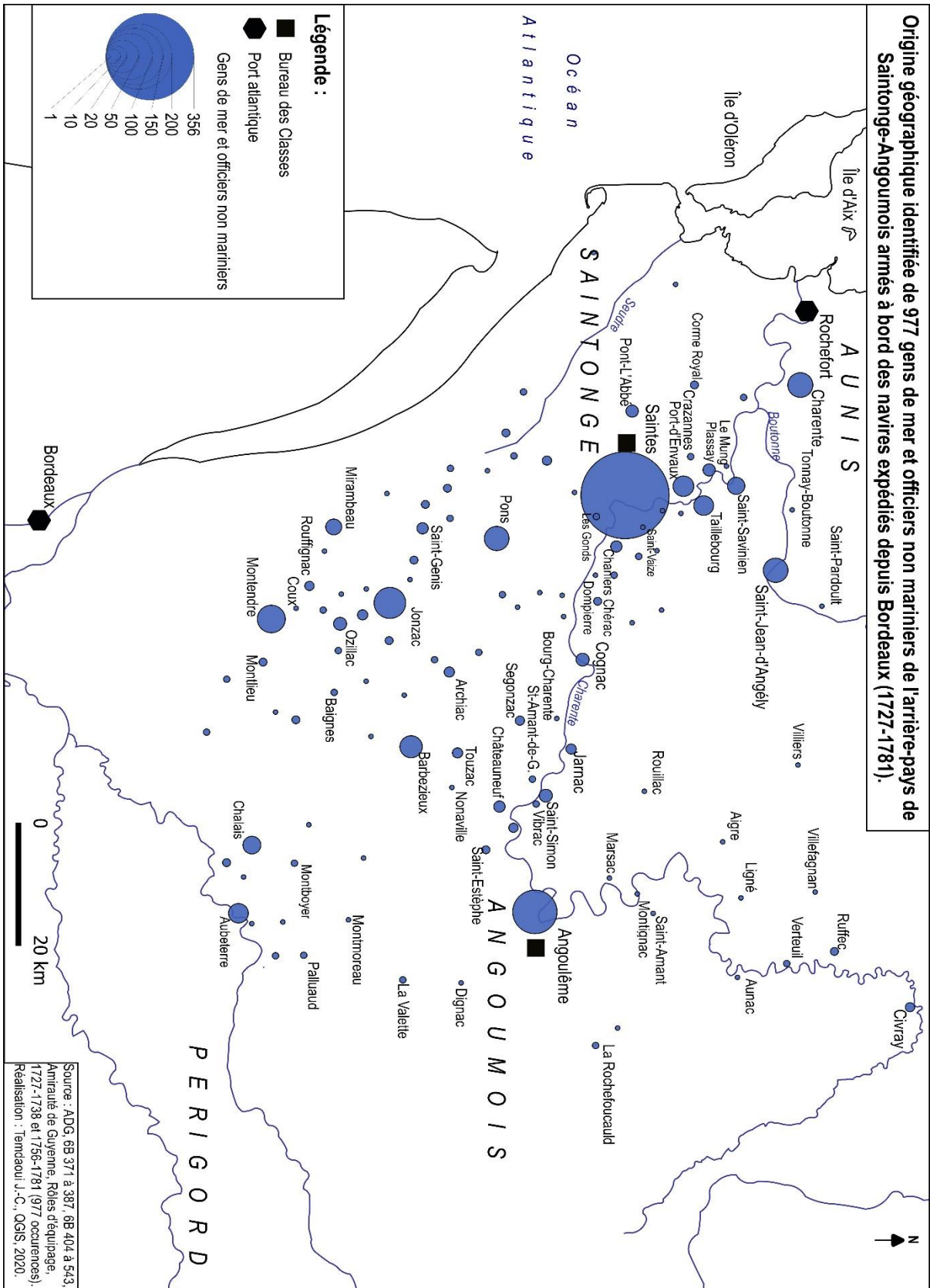
Carte n°7 : gens de mer et officiers non marins de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois armés sur des bâtiments expédiés de Rochefort (1753-1790).



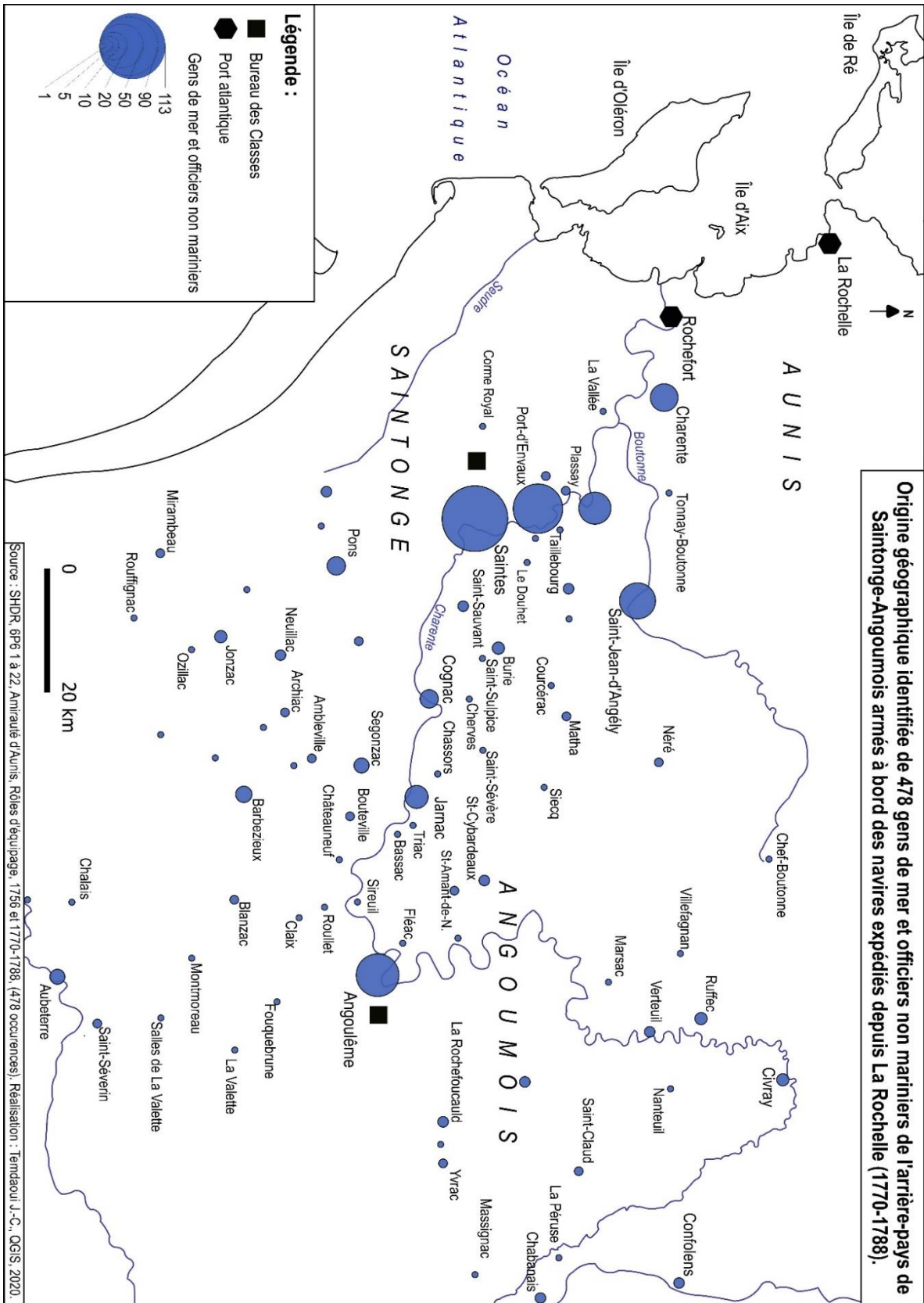
Carte n°8 : gens de mer et officiers non mariniers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois armés à bord de navires expédiés depuis Lorient (1719-1790).



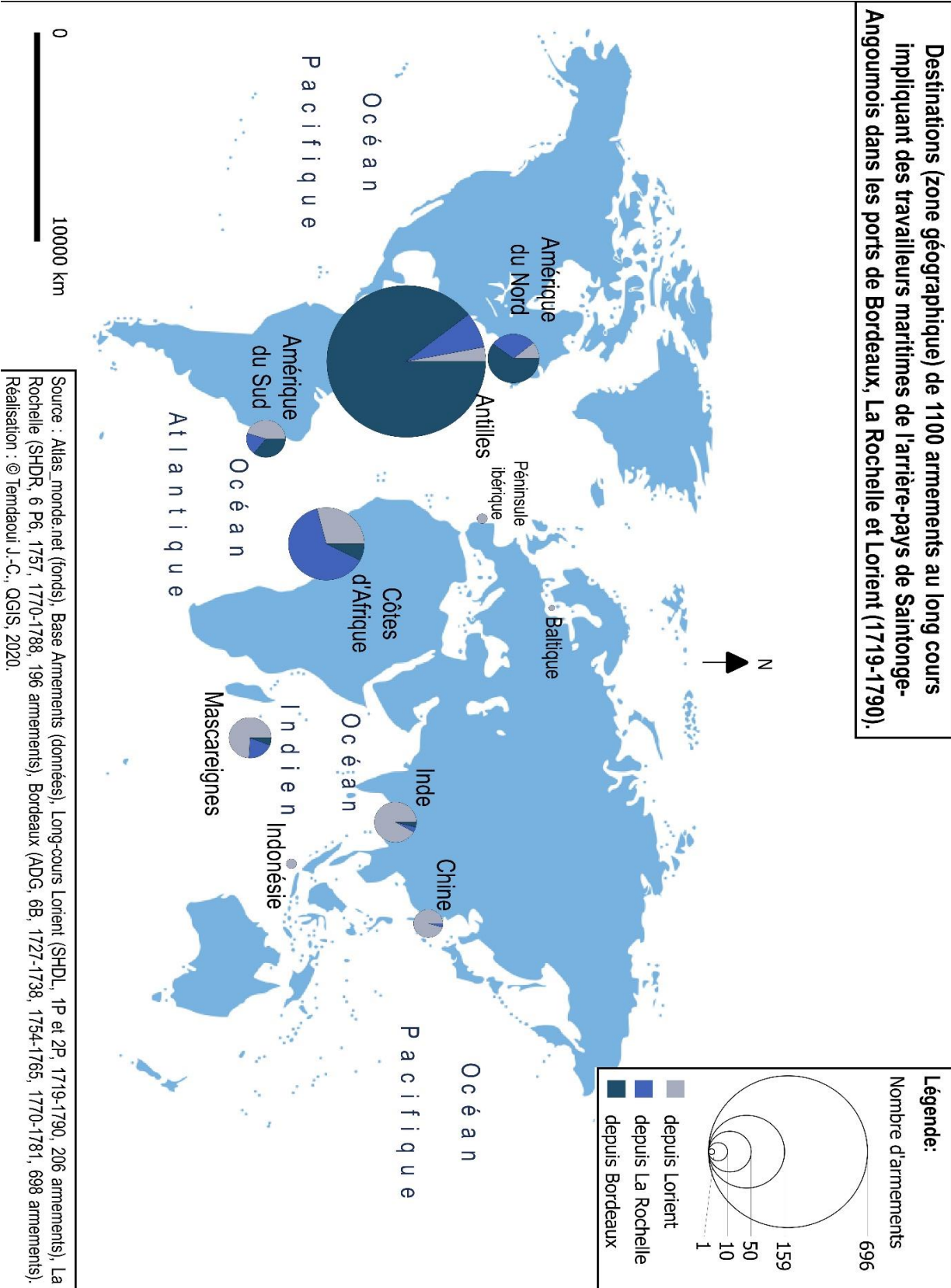
Carte n°9 : gens de mer et officiers non mariners de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois armés à bord de navires expédiés depuis Bordeaux (1727-1781).



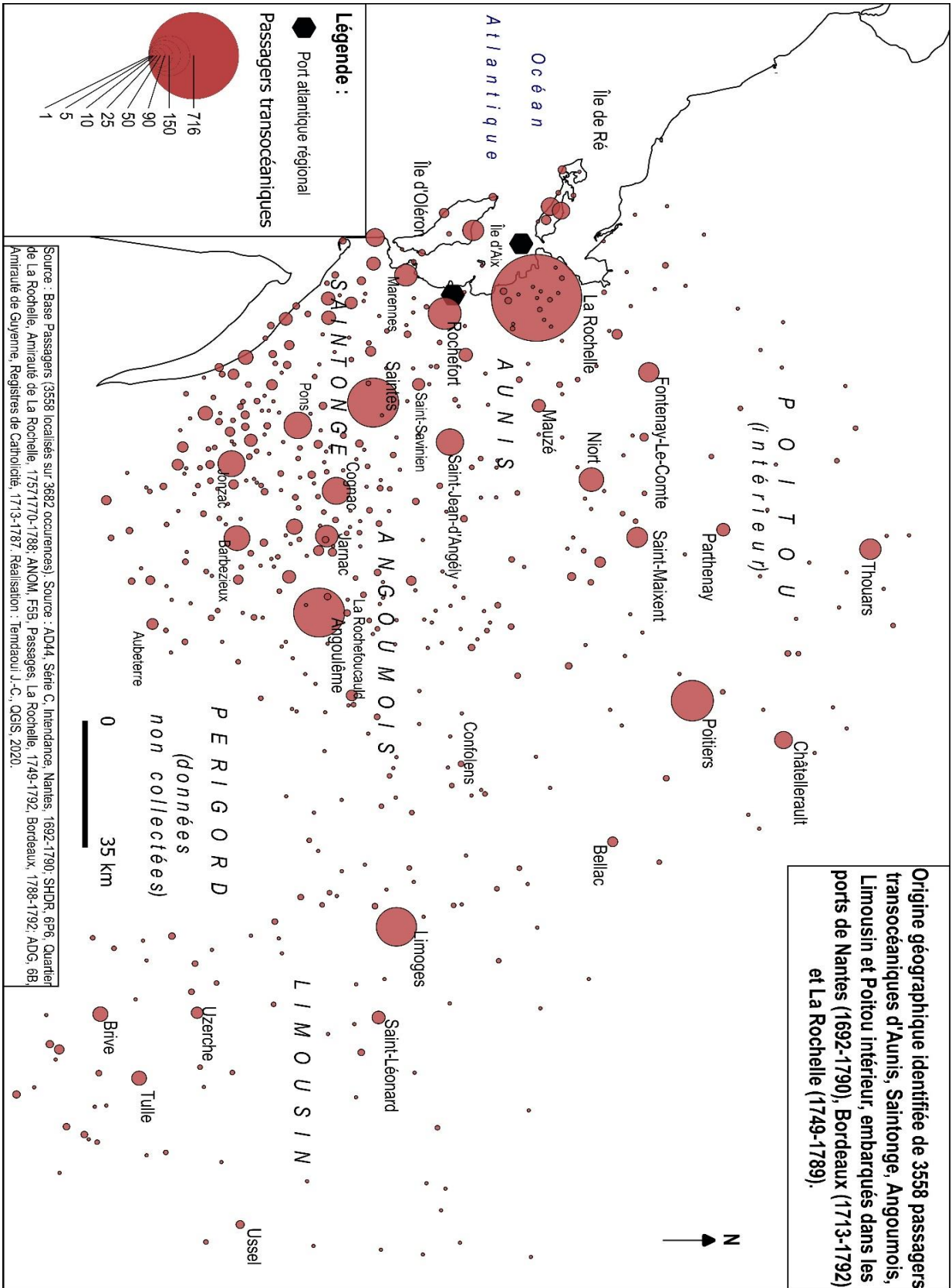
Carte n°10 : gens de mer et officiers non mariners de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois armés à bord des navires expédiés depuis La Rochelle (1770-1788).



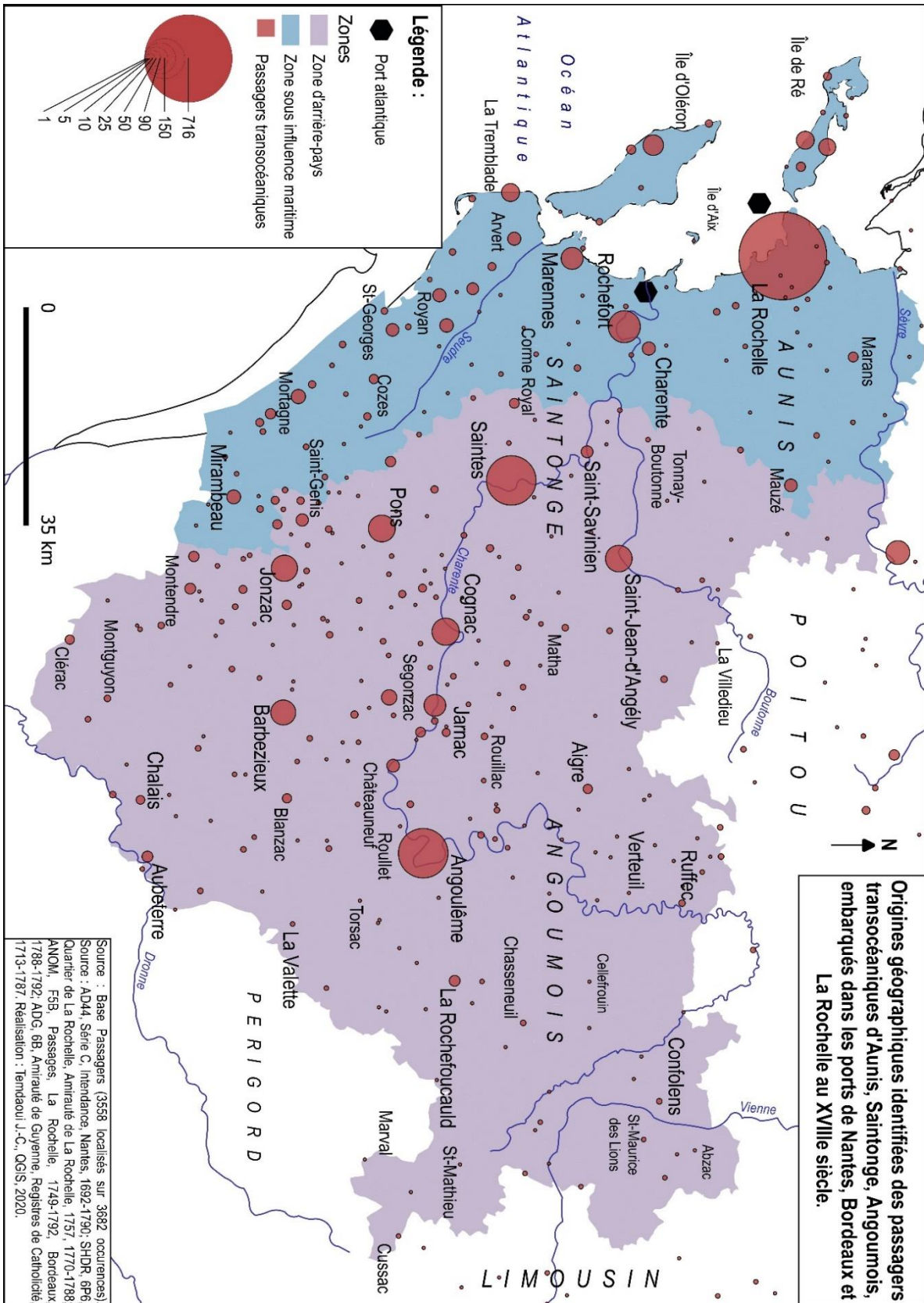
Carte n°11 : destinations de 1100 armements au long cours impliquant des travailleurs maritimes de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1719-1790).



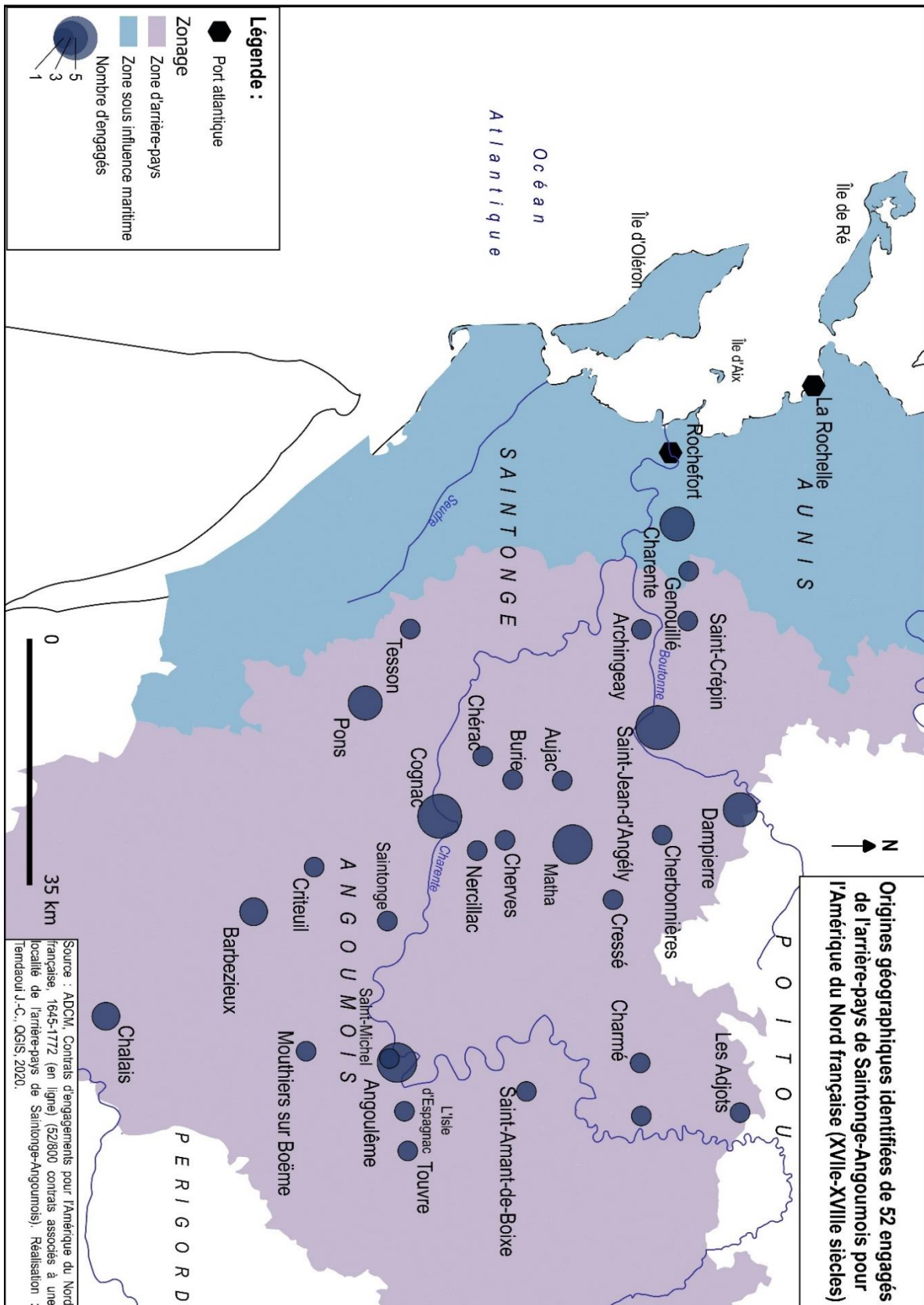
Carte n°12 : origines des passagers transocéaniques du Centre-Ouest atlantique embarqués dans les ports de Nantes, Bordeaux et La Rochelle au XVIII^e siècle.



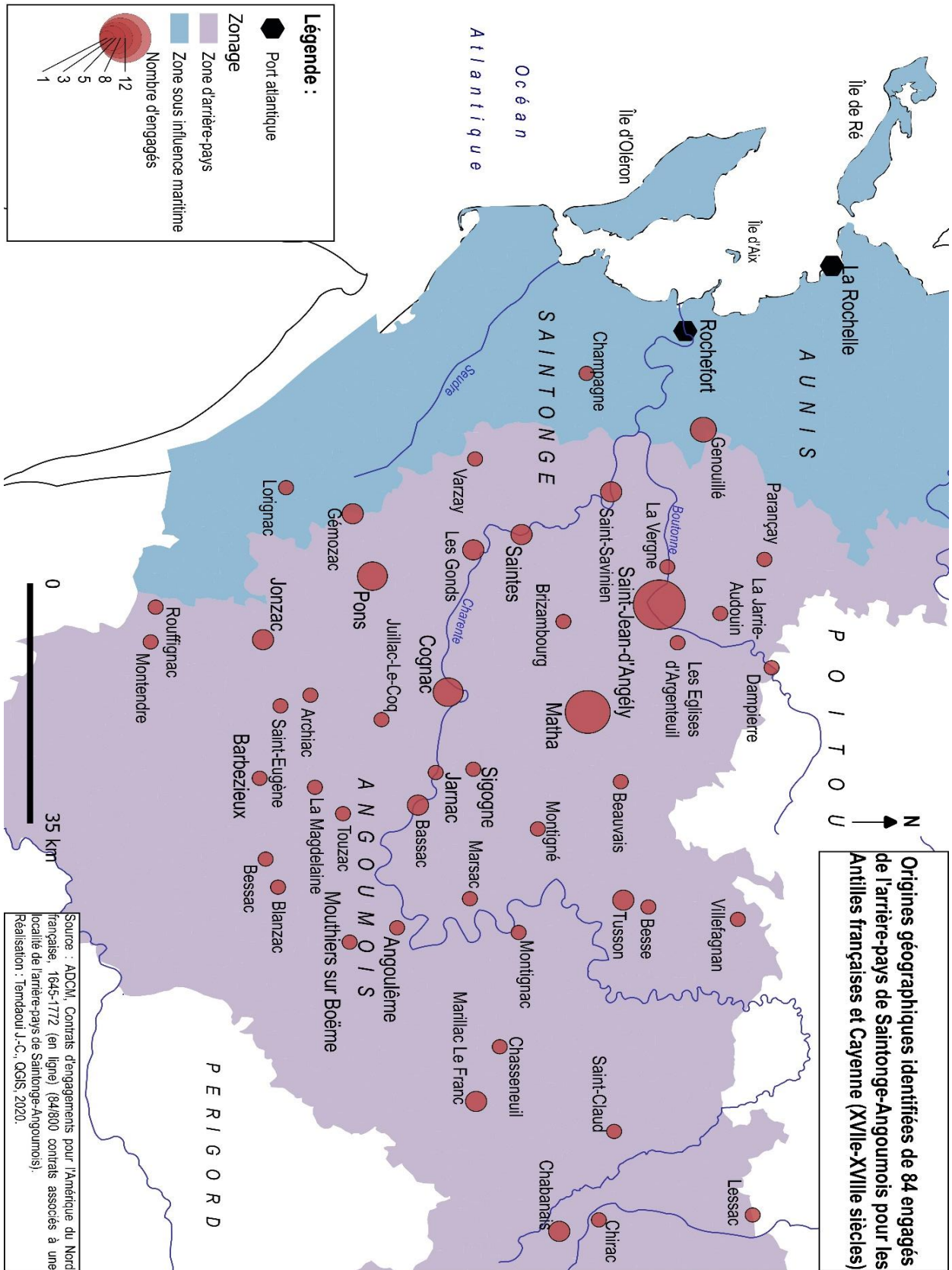
Carte n°13 : passagers transocéaniques d'Aunis, Saintonge et Angoumois embarqués dans les ports de Nantes, Bordeaux et La Rochelle au XVIII^e siècle.



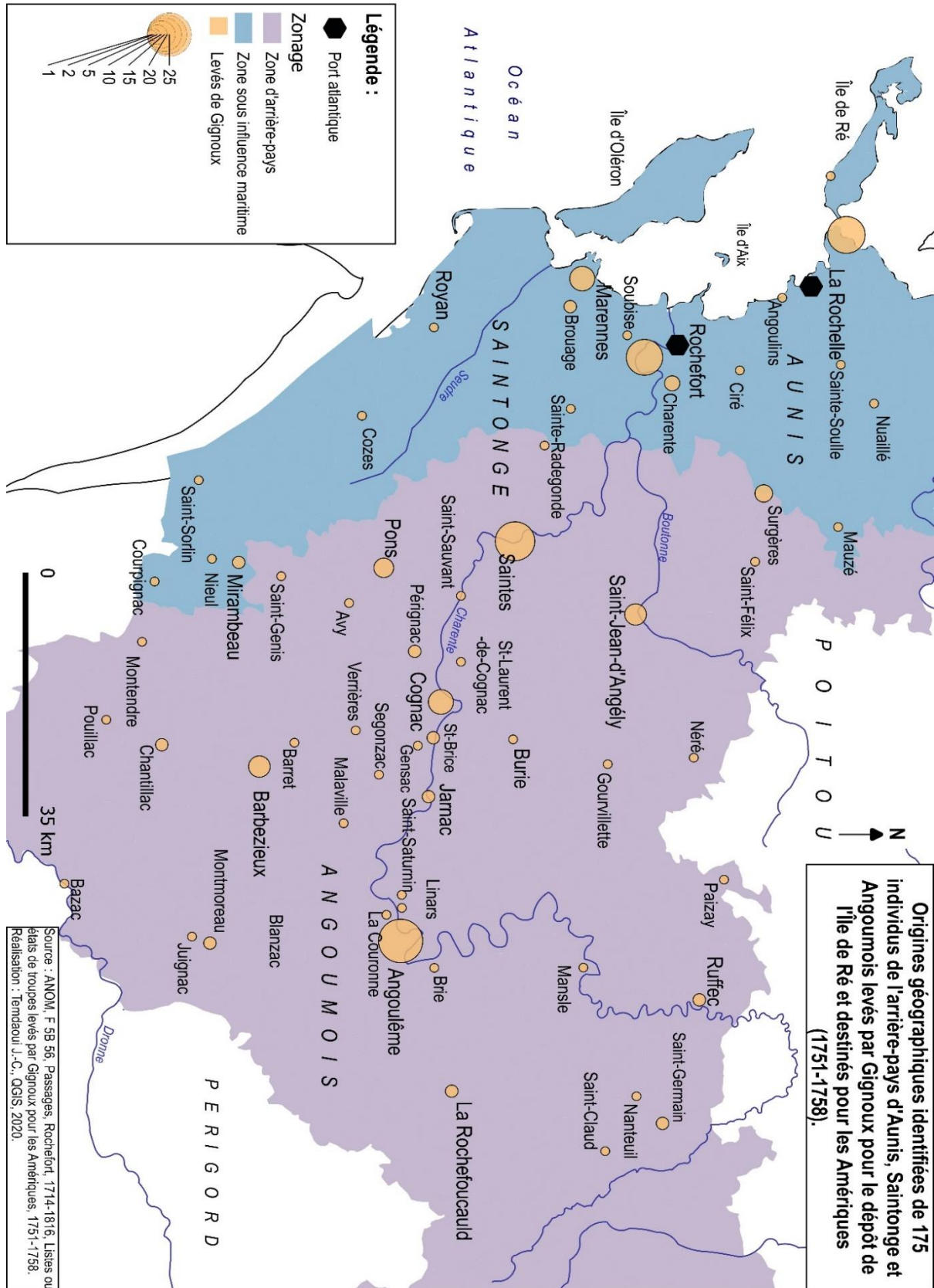
Carte n°14 : origines des engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour l'Amérique du Nord française (XVII^e-XVIII^e siècle).



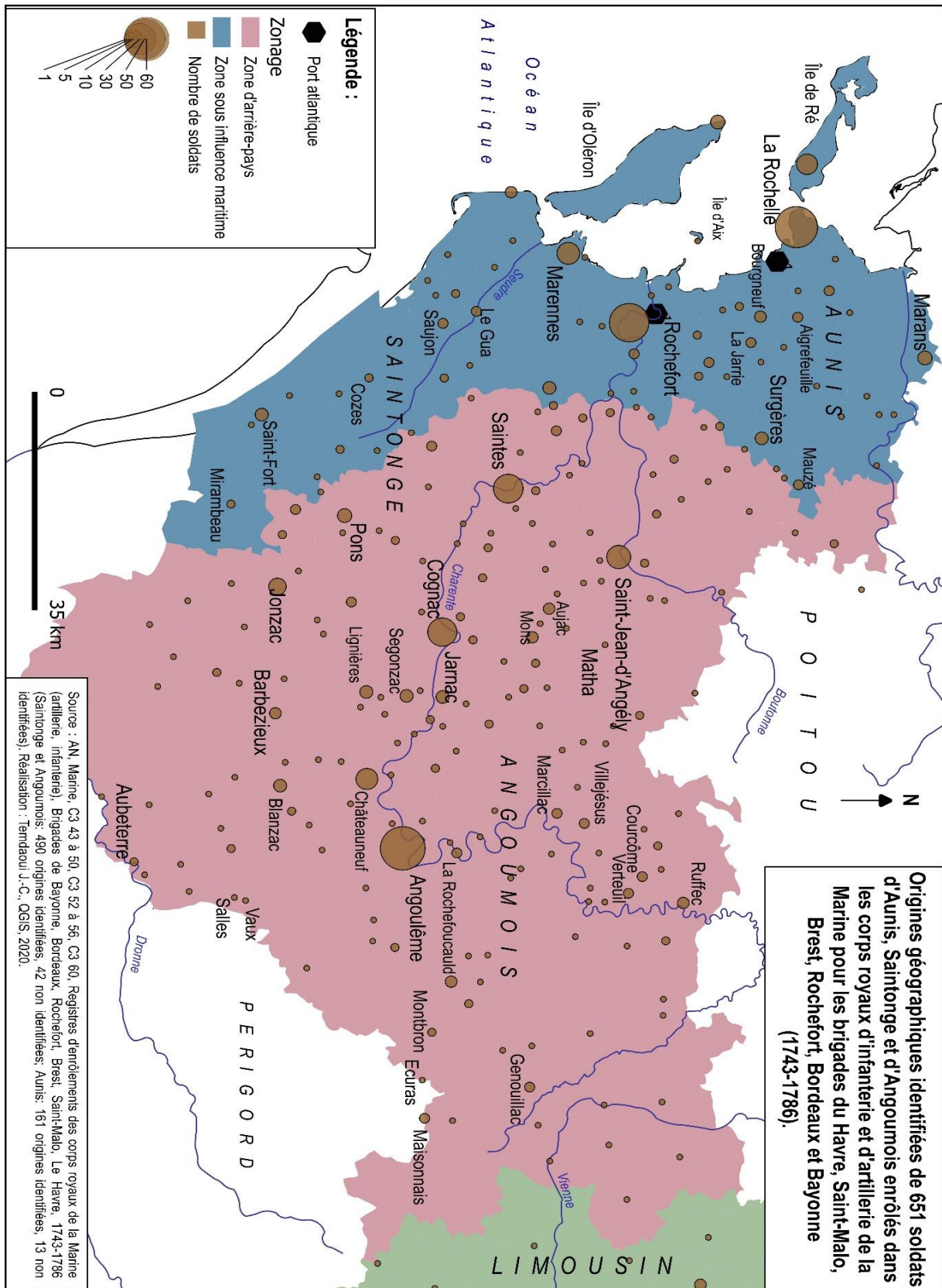
Carte n°15 : origines des engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois pour les Antilles françaises et Cayenne (XVII^e-XVIII^e siècle).



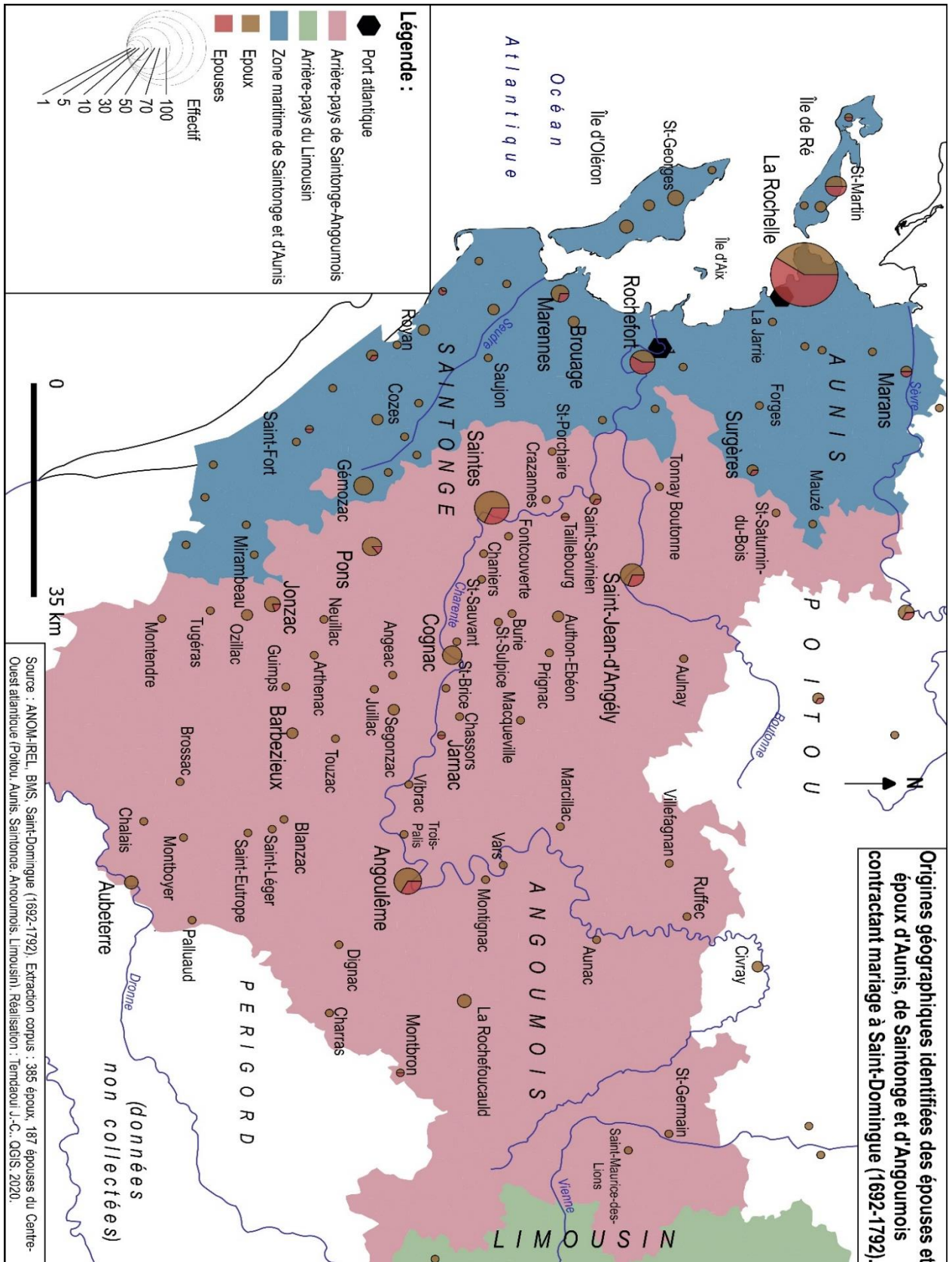
Carte n°16 : origines des individus d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois levés par Gignoux pour le dépôt de l'Île de Ré destinés pour les Amériques (1751-1758).



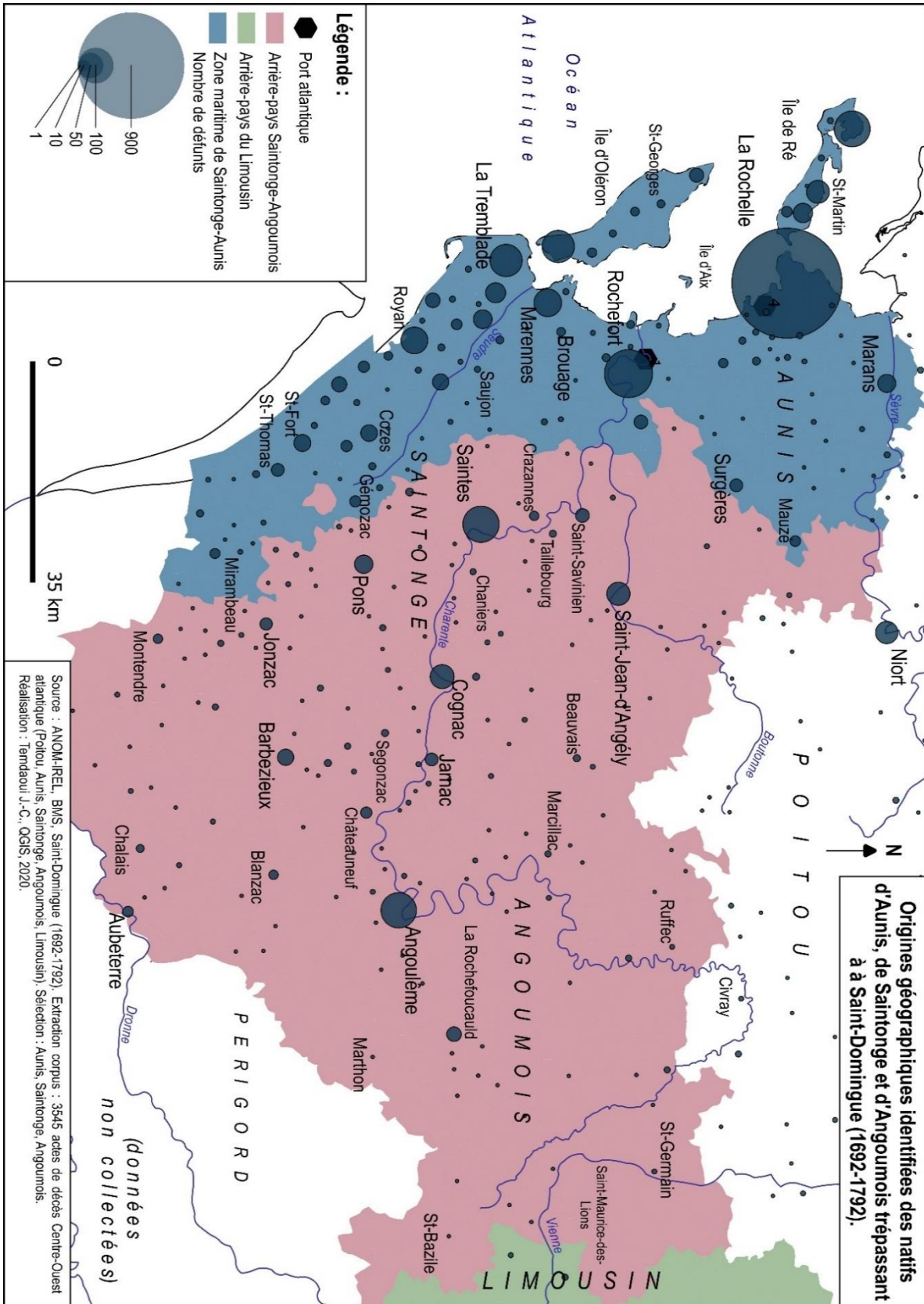
Carte n°17 : origines géographiques des soldats d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois, enrôlés dans les corps royaux d'infanterie et d'artillerie de la Marine (1743-1786).



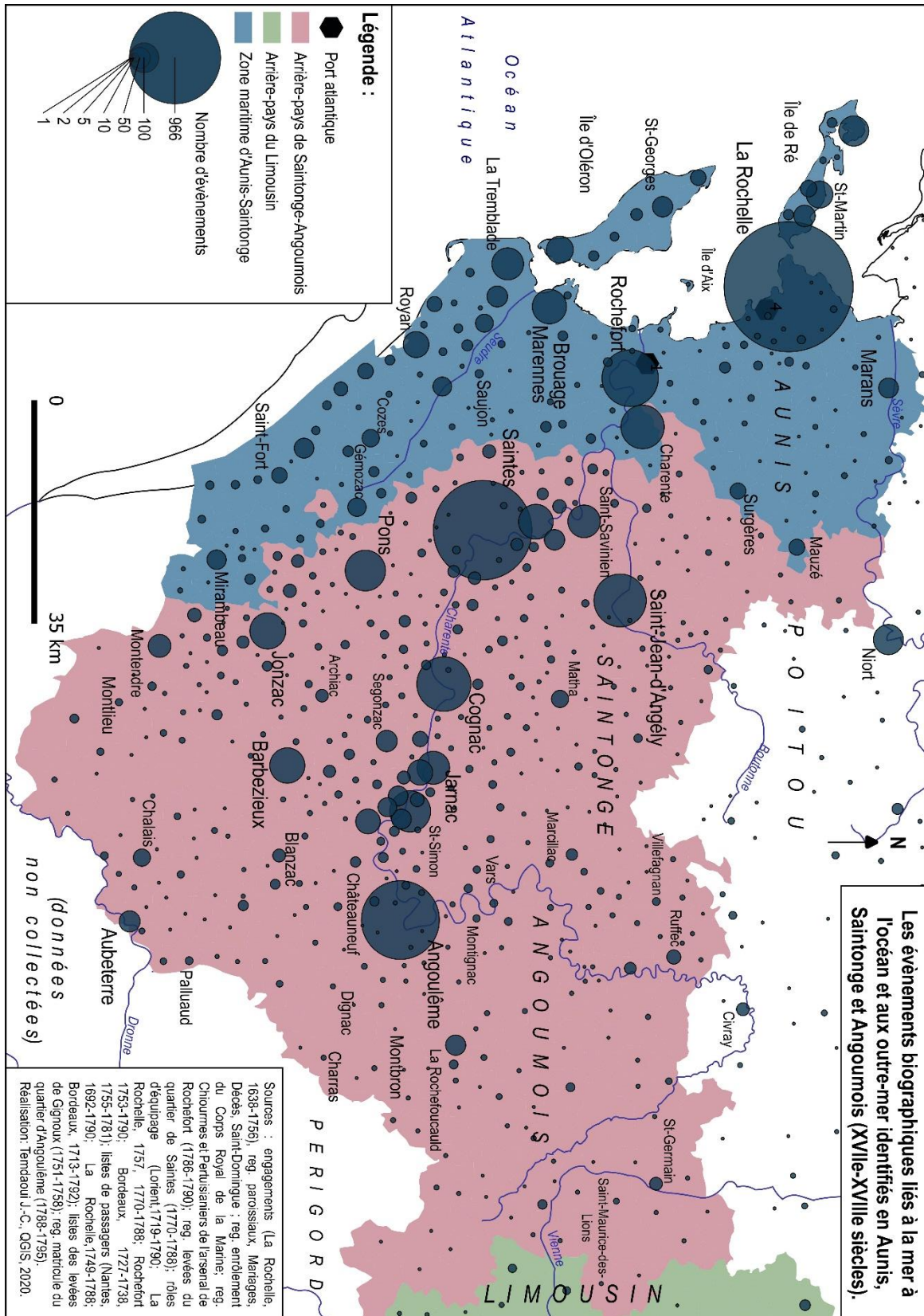
Carte n°18 : origines géographiques identifiées des époux et épouses d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois contractant noces à Saint-Domingue (1692-1792).



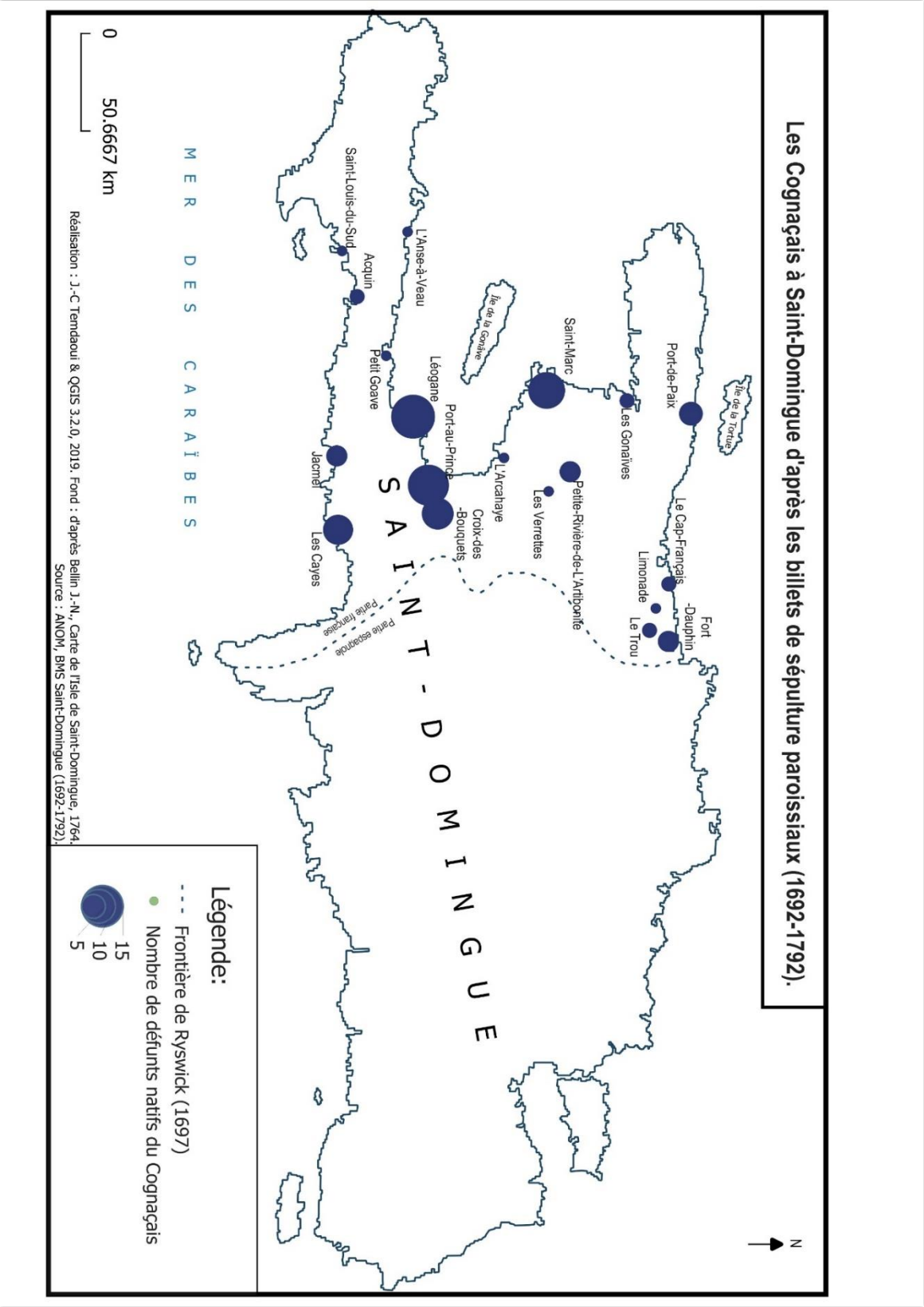
Carte n°19 : origines géographiques identifiées des natifs d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois trépassant outre-mer à Saint-Domingue (1692-1792).



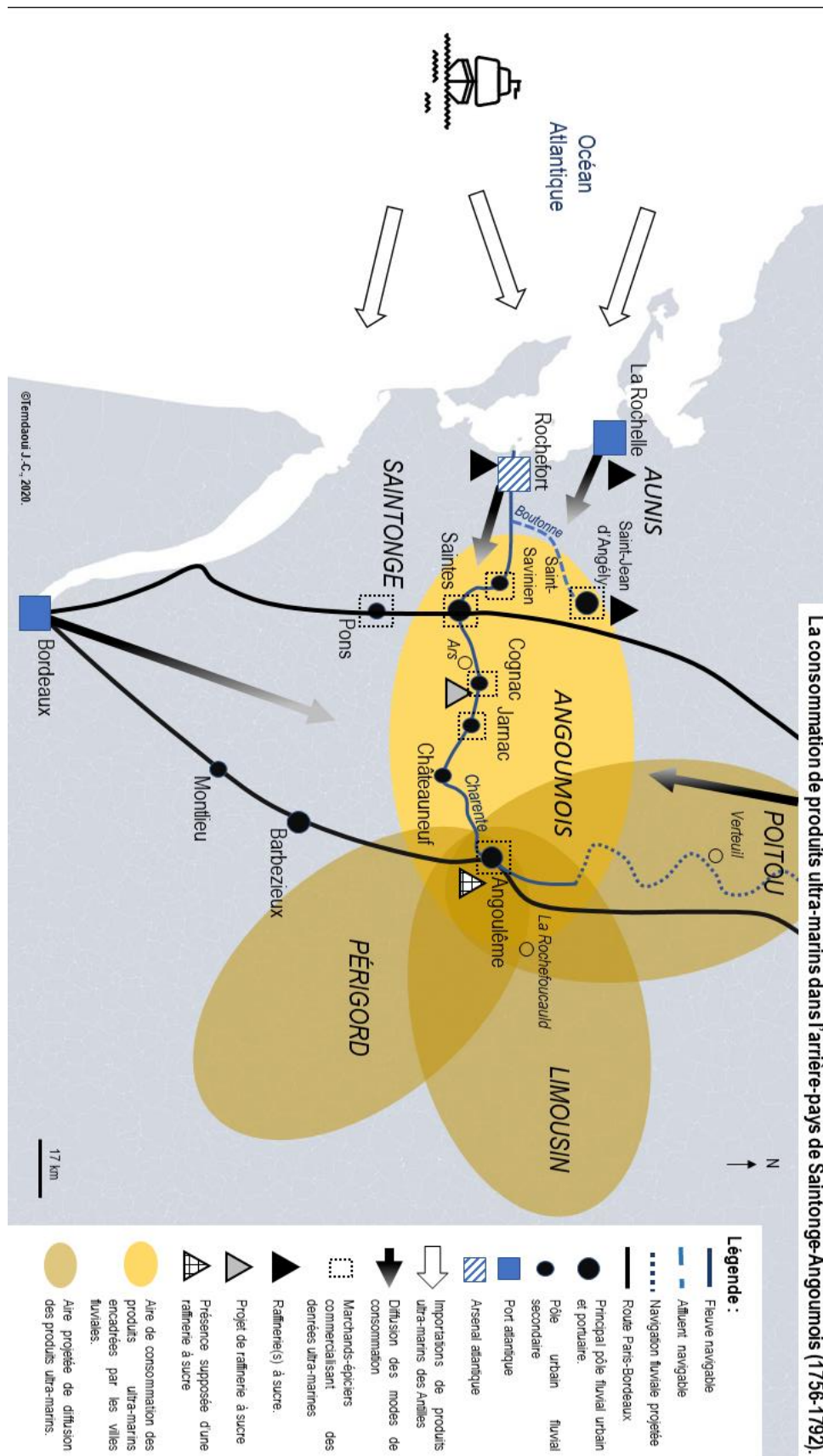
Carte n°20 : événements biographiques liés à la mer, à l'océan et aux outre-mer identifiés en Aunis, Saintonge et Angoumois (XVII^e-XVIII^e siècle).



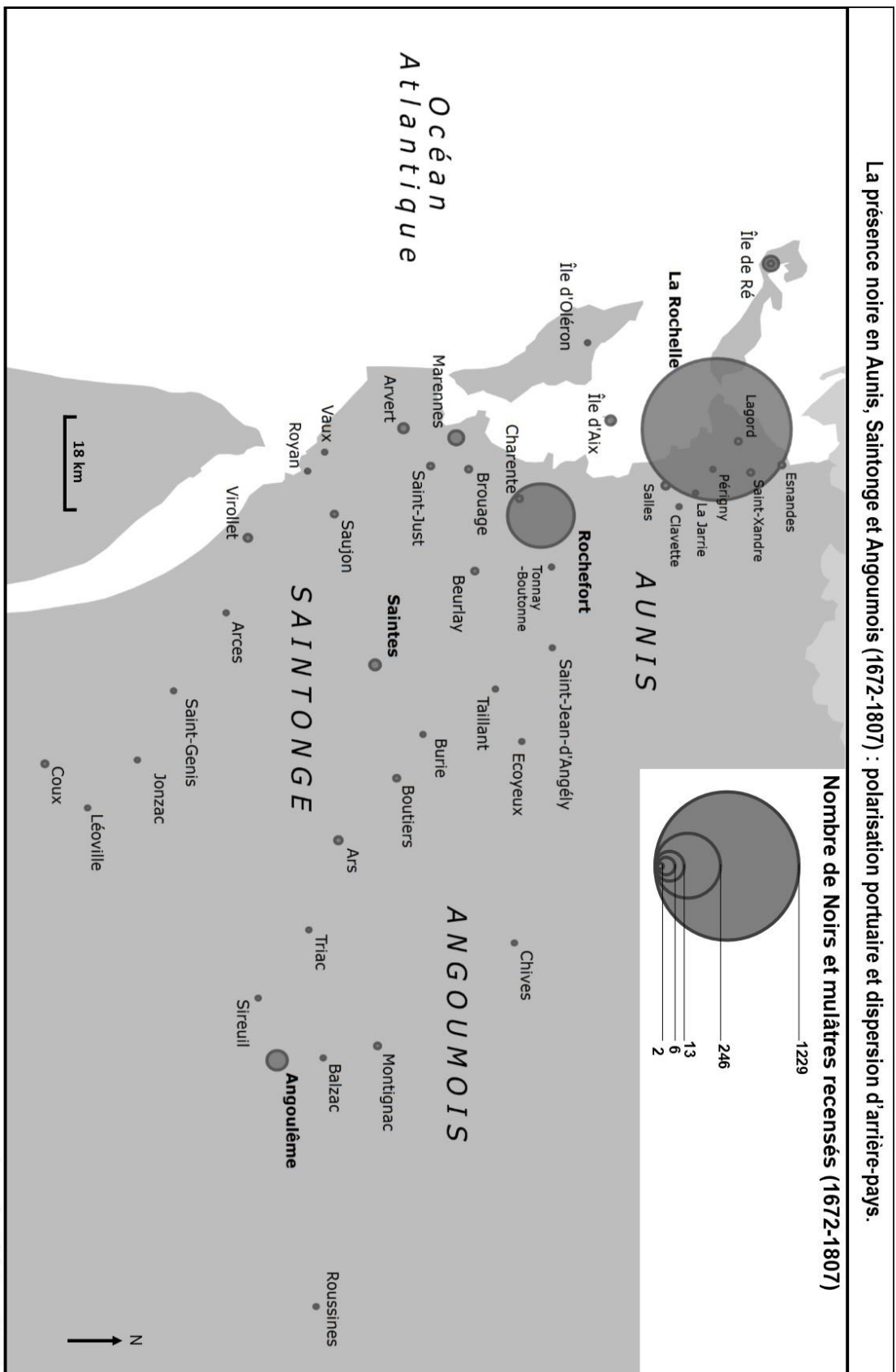
Carte n°21 : Cognaçais à Saint-Domingue d'après les billets paroissiaux de sépulture (1692-1792).



Carte n°22 : consommation de produits ultra-marins dans l'arrière-pays (1756-1792).

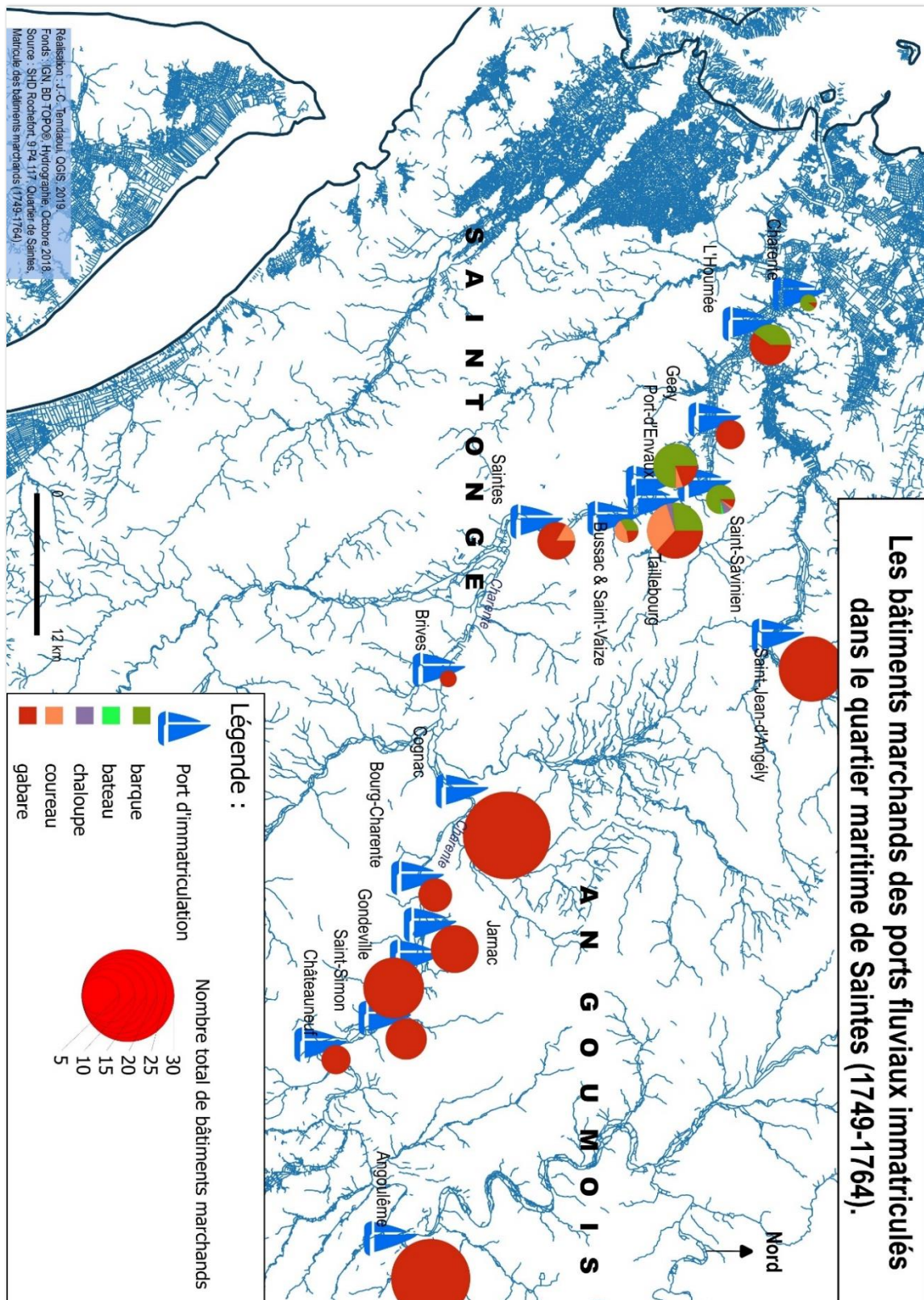


Carte n°23 : présences noires en Aunis, Saintonge et Angoumois (1672-1807).

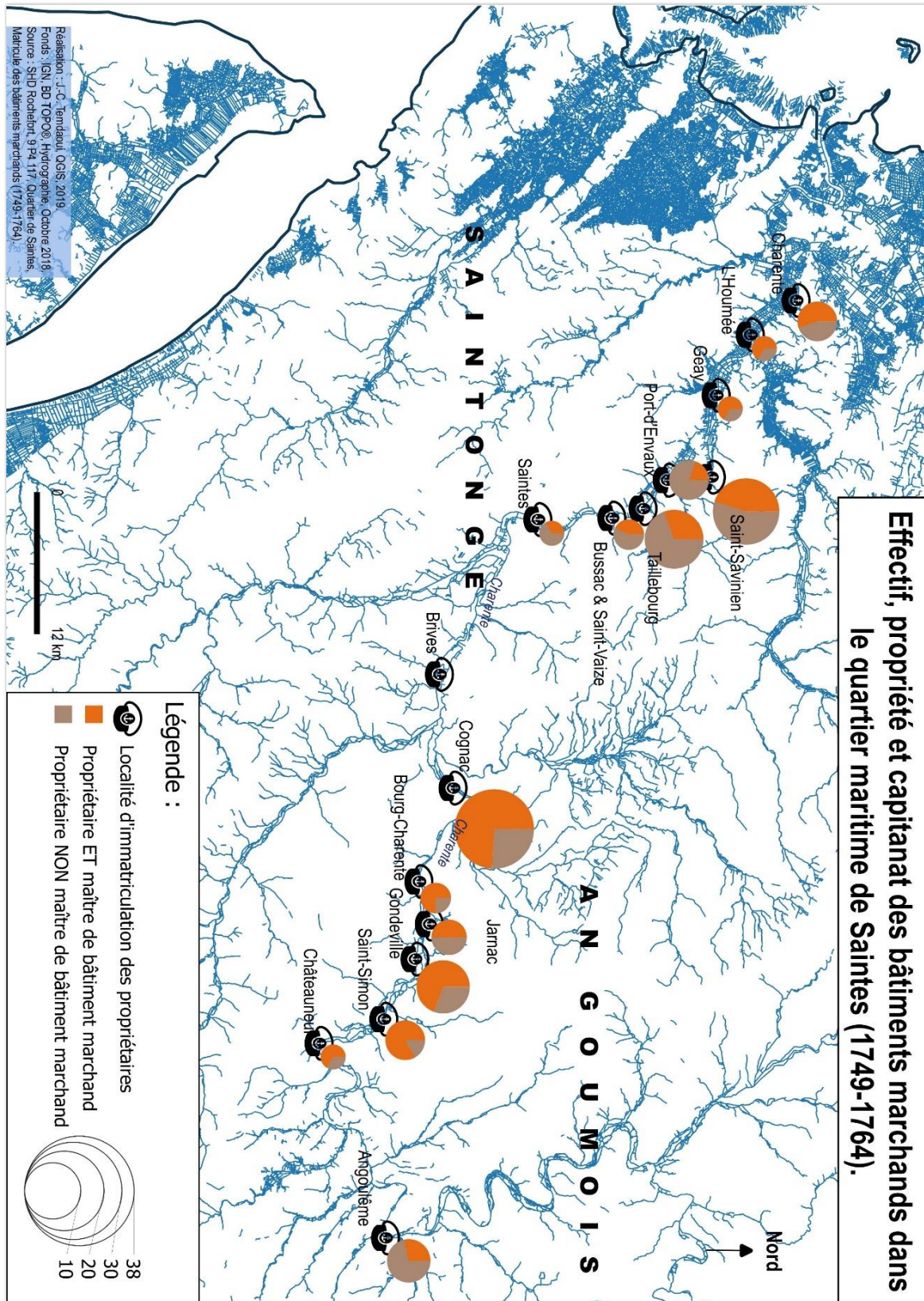


basemap from Admini Express IGN 2017 - NOËL Frick, Dictionnaire des gens de couleurs dans la France moderne, Genève, Droz, 2017 (Angoumois, Aunis, Saintonge), p. 694-1031. CAUDRON Olivier, "La présence noire en Charente-Inférieure sous le Premier Empire: enquête de 1807", *Écrits d'Ouest*, 25, 2017, p.143-153. BREAUSTAD Alain, art. cit., p.69-70. ADCM, B256 et B258; ADC, 3E 60/1, ADC, 2E13 530, 13 644, 14 404, 14 419, 14 425, 20 417.

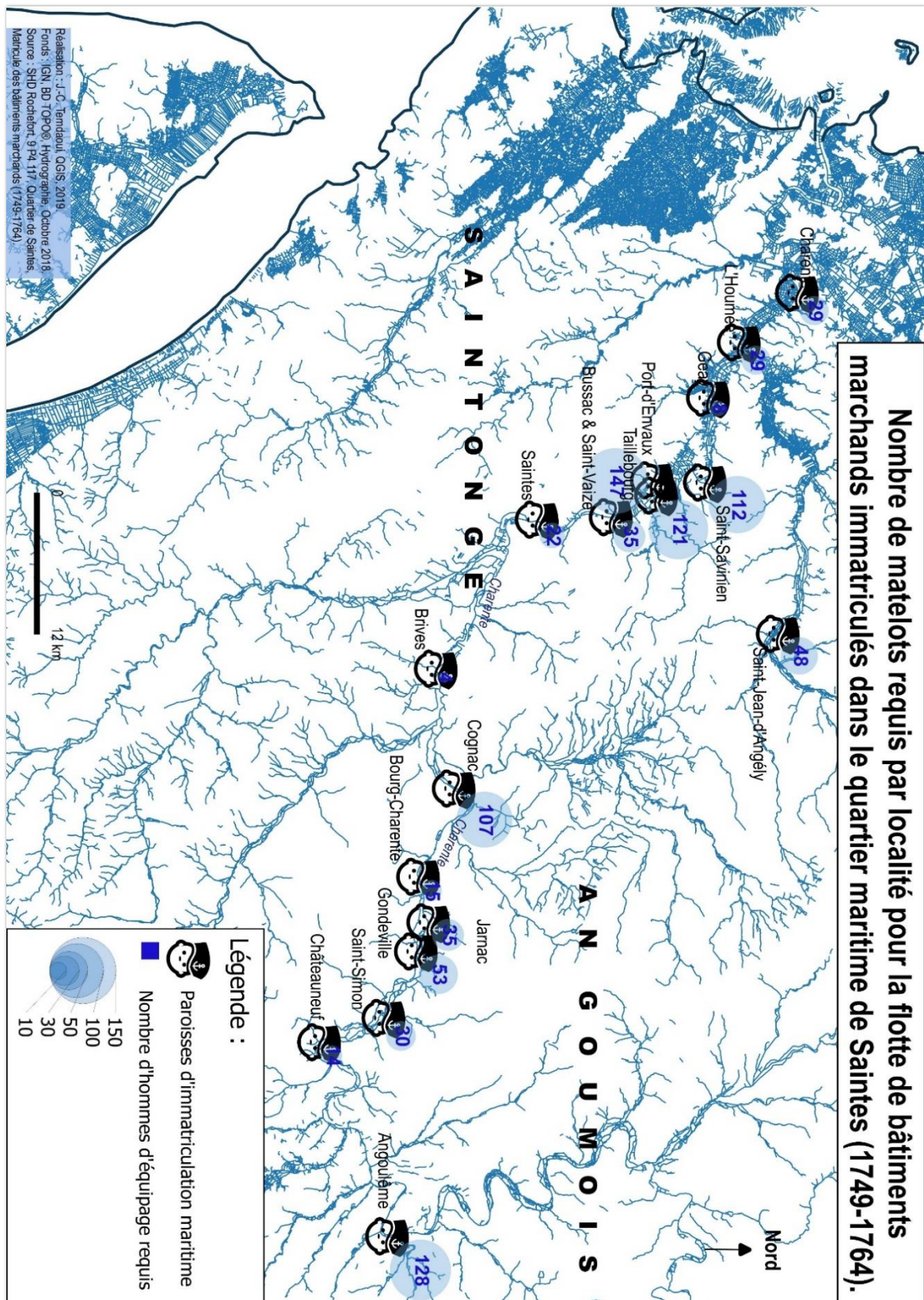
Carte n°24 : bâtiments marchands des ports fluviaux immatriculés dans le quartier maritime de Saintes (1749-1764).



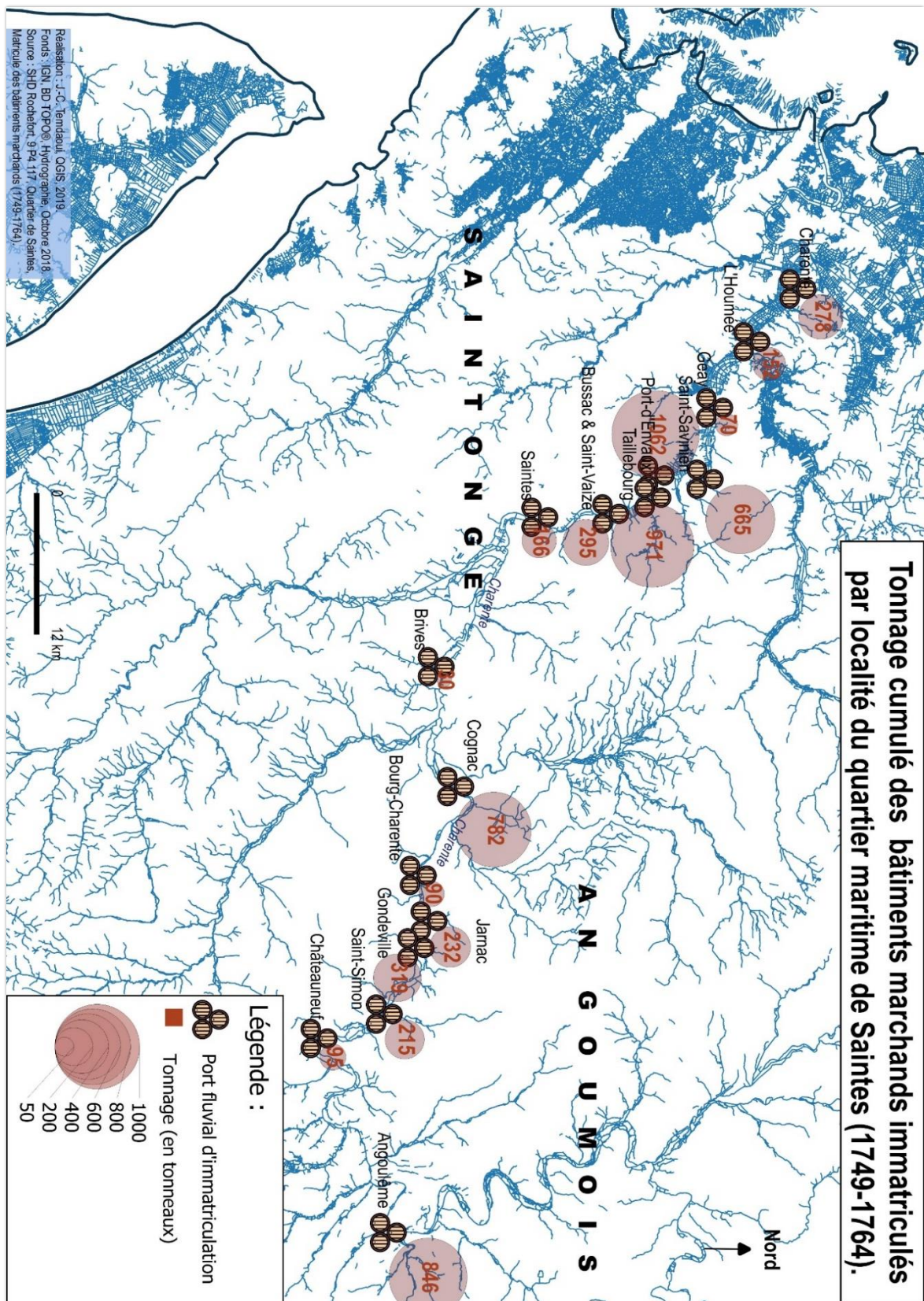
Carte n°25 : effectif, propriété et capitanat des bâtiments marchands dans le quartier maritime de Saintes (1749-1764).



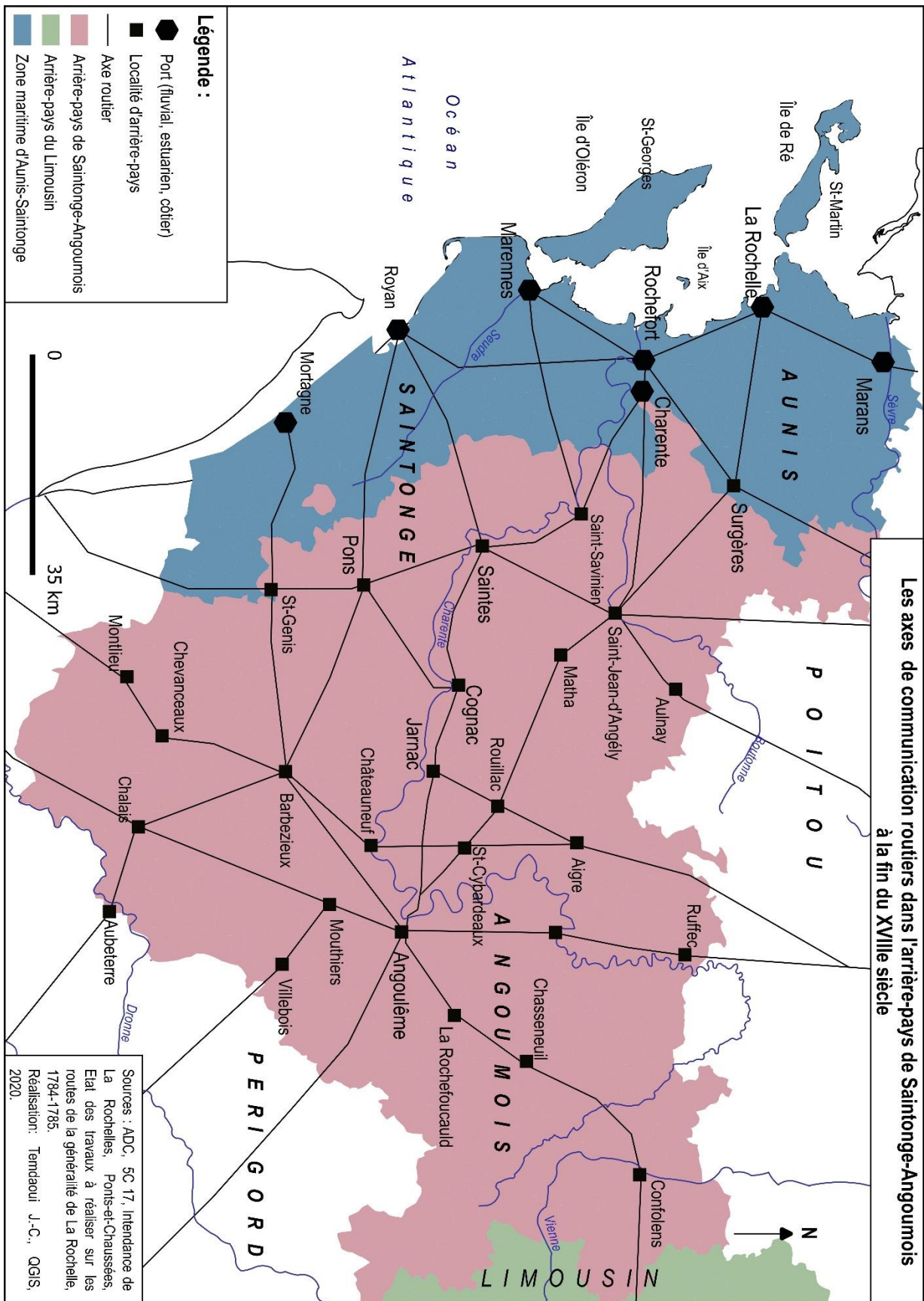
Carte n°26 : nombre de matelots requis par localité pour la flotte de bâtiments marchands immatriculés dans le quartier maritime de Saintes (1749-1764)



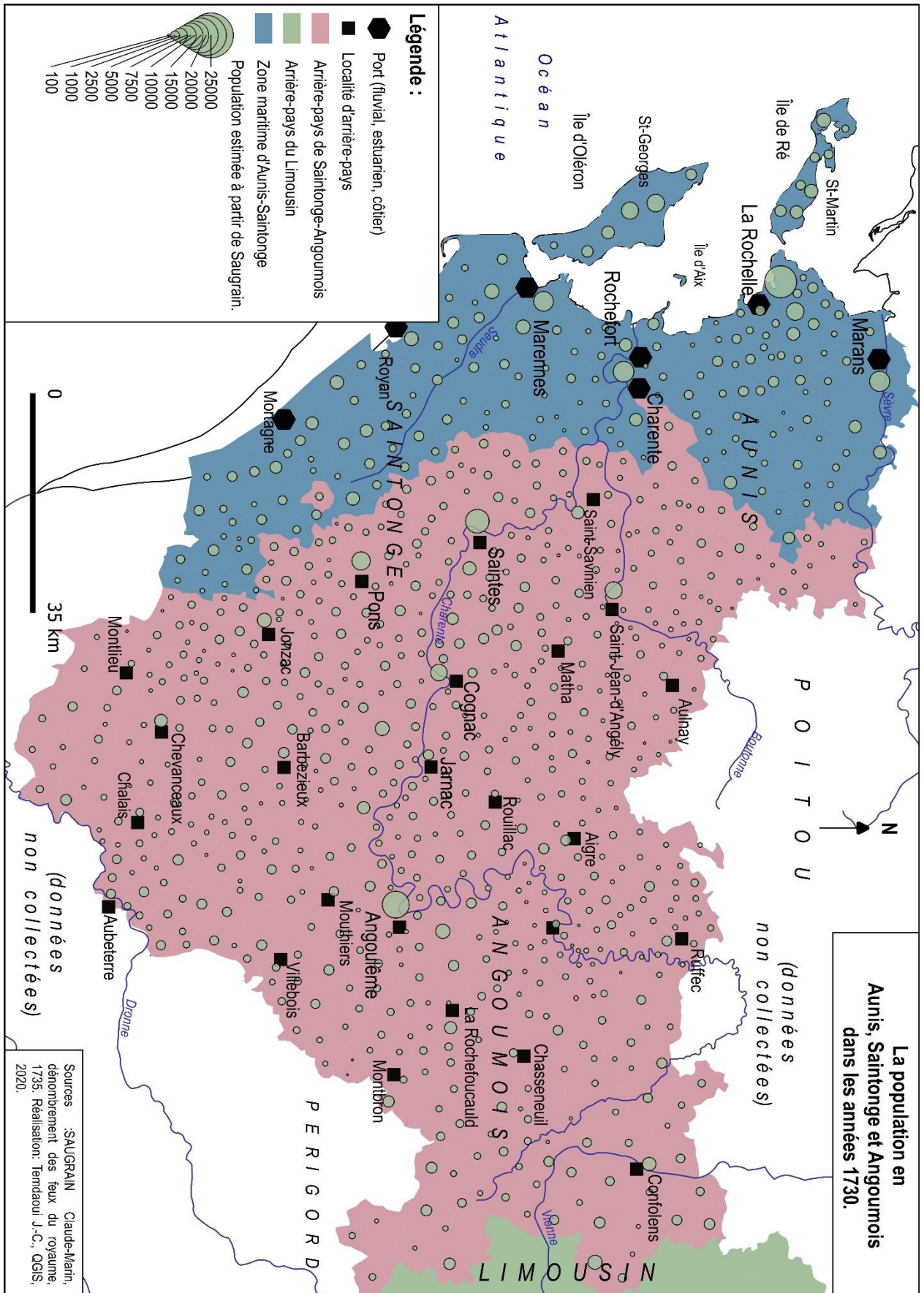
Carte n°27 : tonnage cumulé des bâtiments marchands immatriculés par localité du quartier maritime de Saintes (1749-1764).



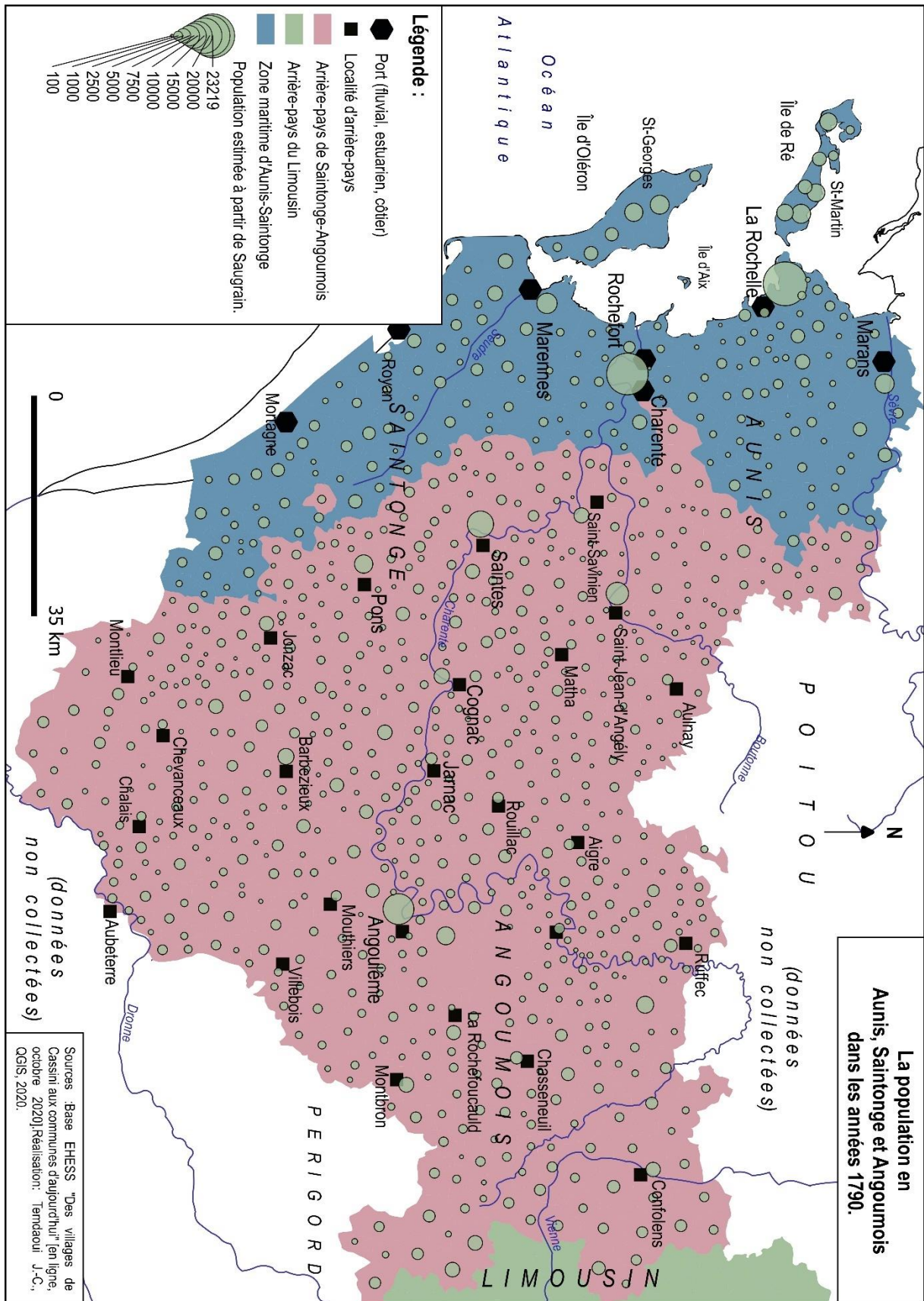
Carte n°28 : l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, routes et localités.



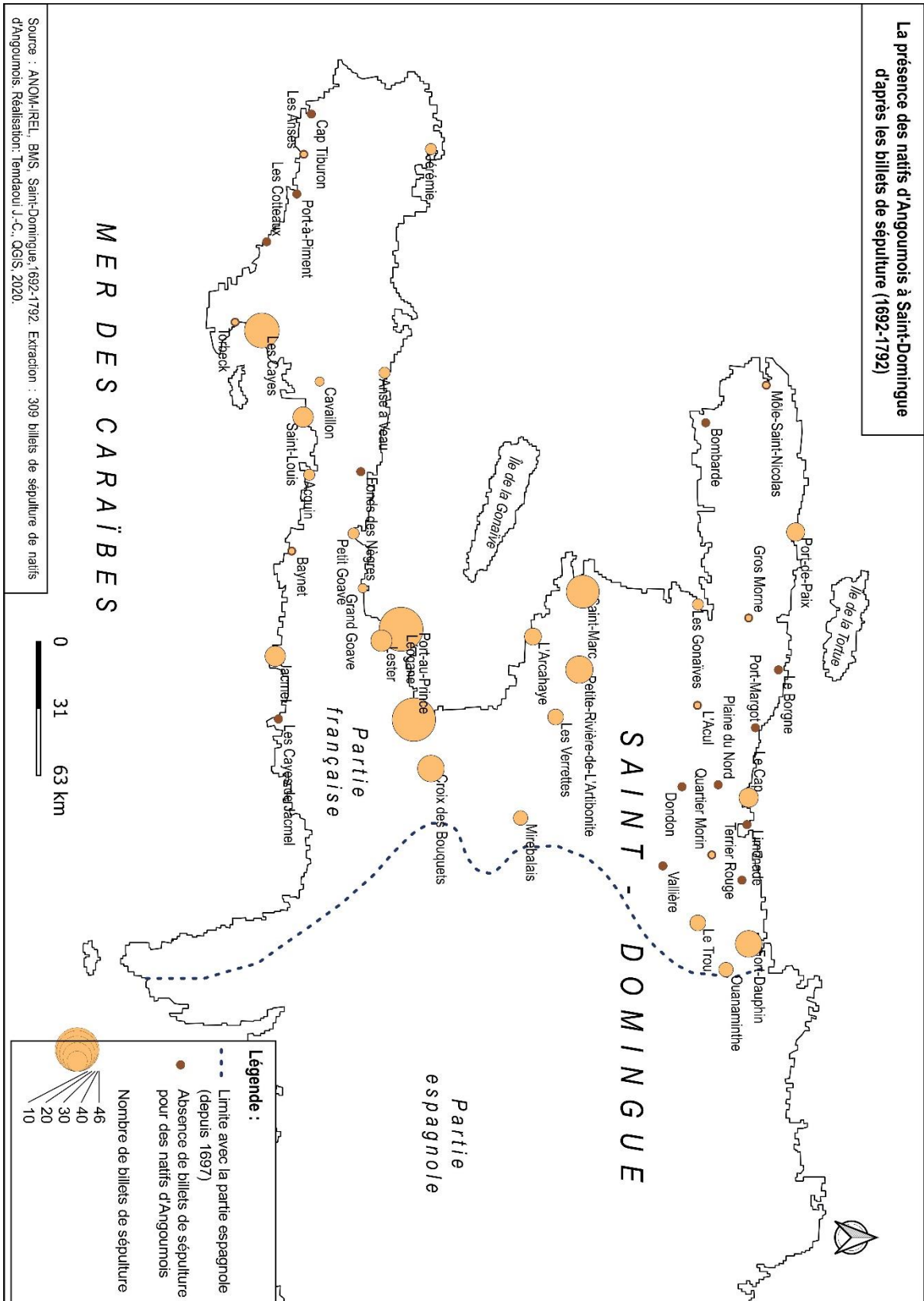
Carte n°29 : la population d'Aunis, de Saintonge et d'Angoumois vers 1730.



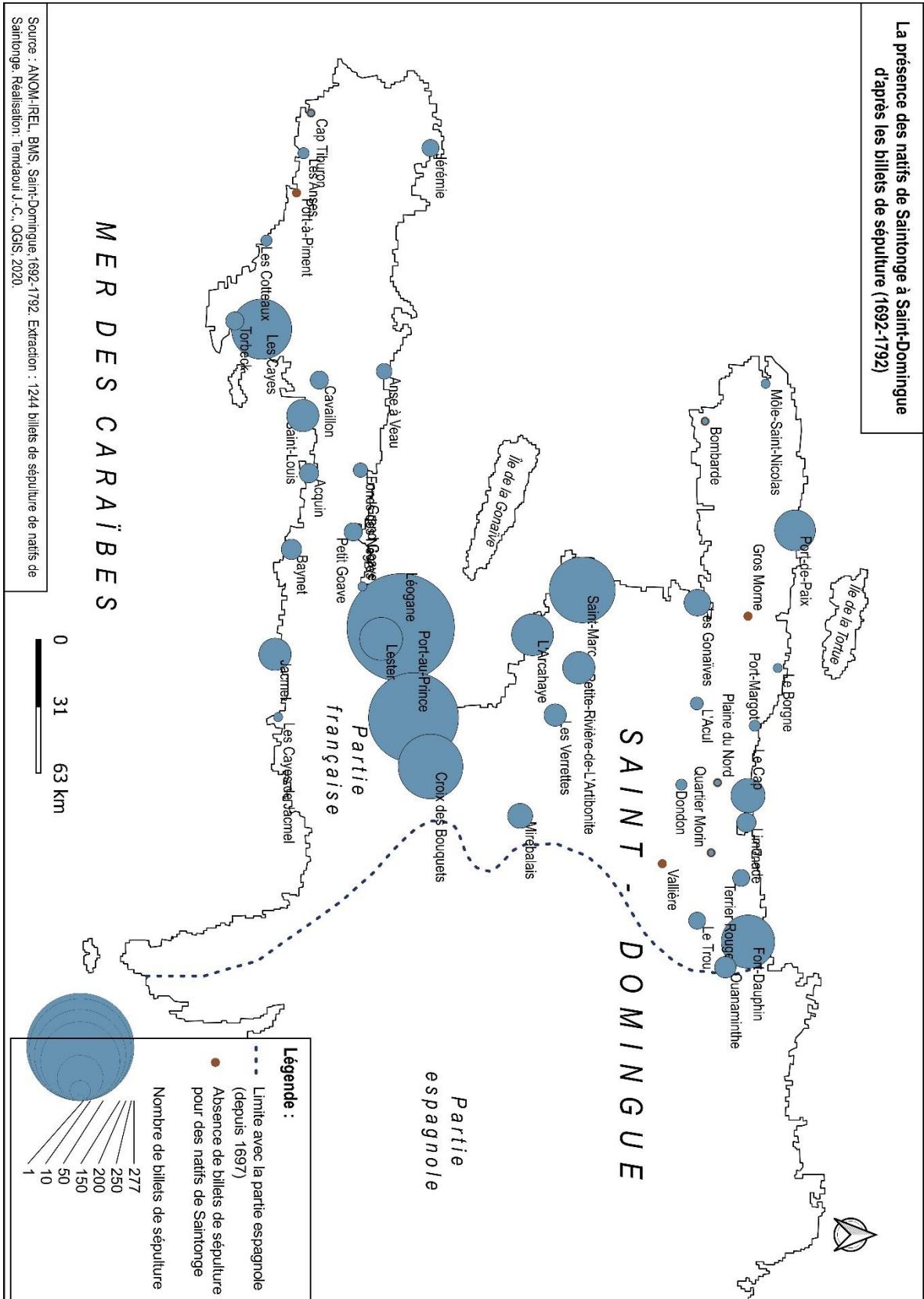
Carte n°30 : la population d'Aunis, Saintonge et d'Angoumois à la fin du XVIII^e siècle.



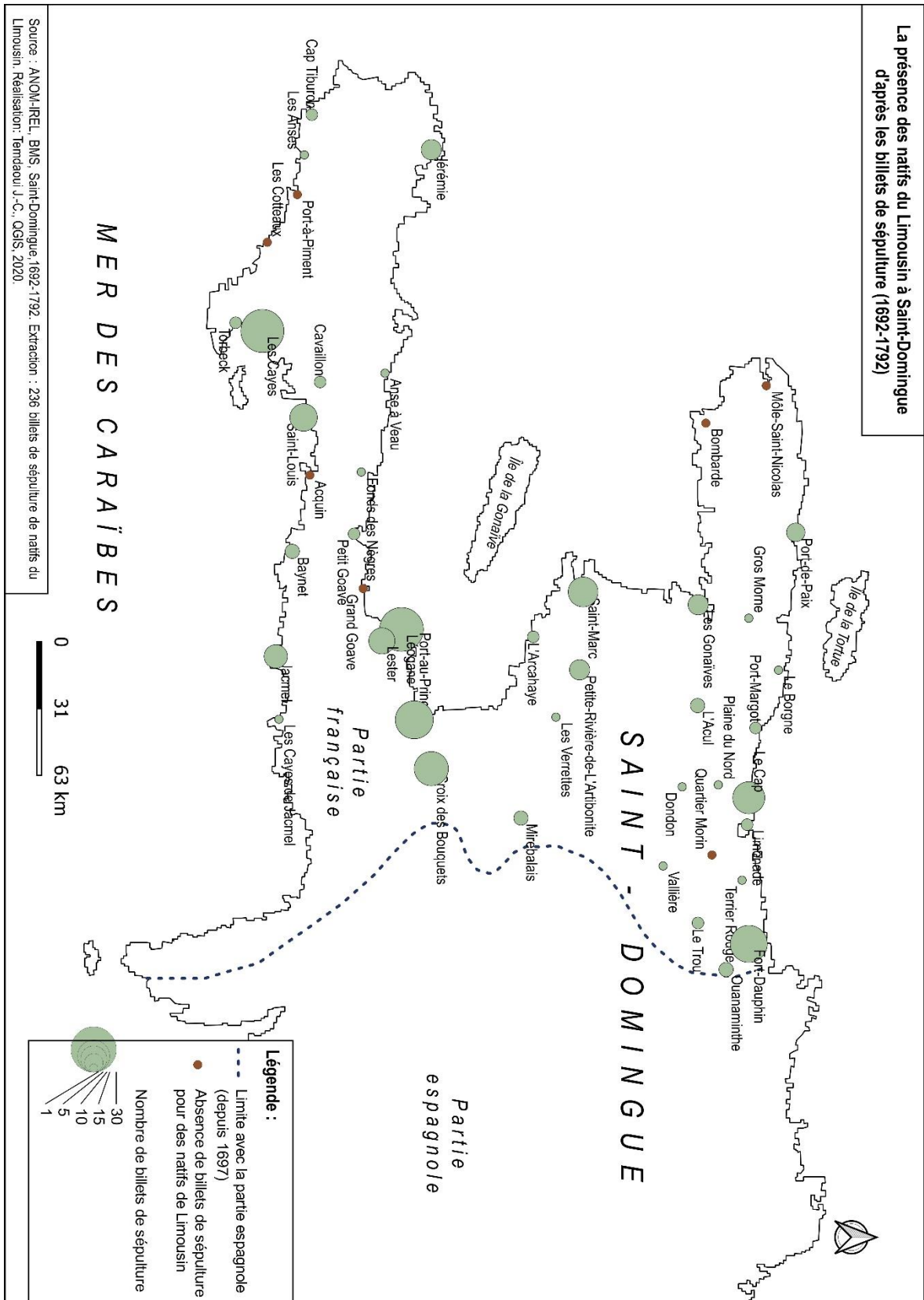
Carte n°31 : la présence angoumoisine à Saint-Domingue d'après les billets de sépulture (1692-1792).



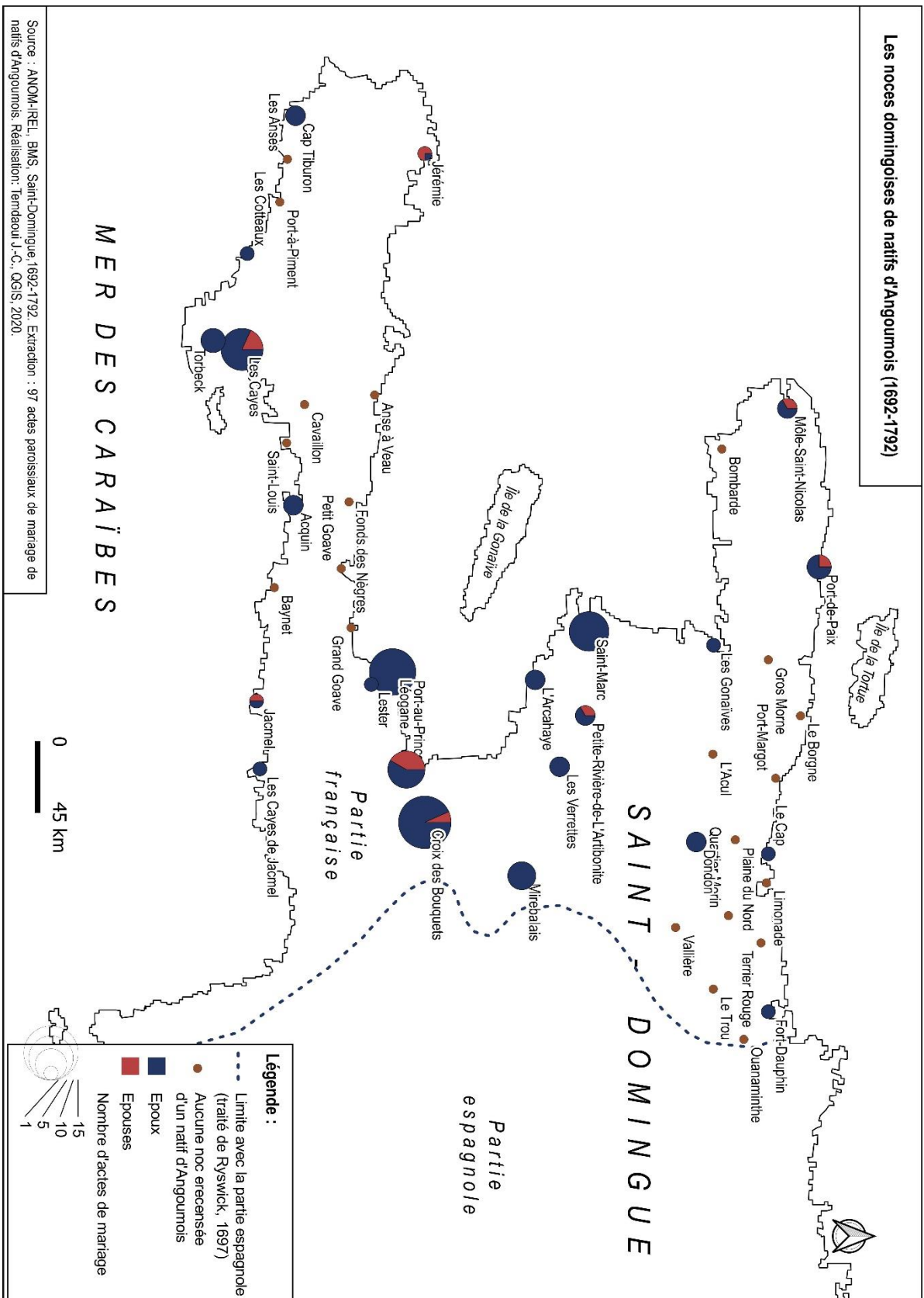
Carte n°32 : la présence saintongeaise à Saint-Domingue d'après les billets de sépulture (1692-1792).



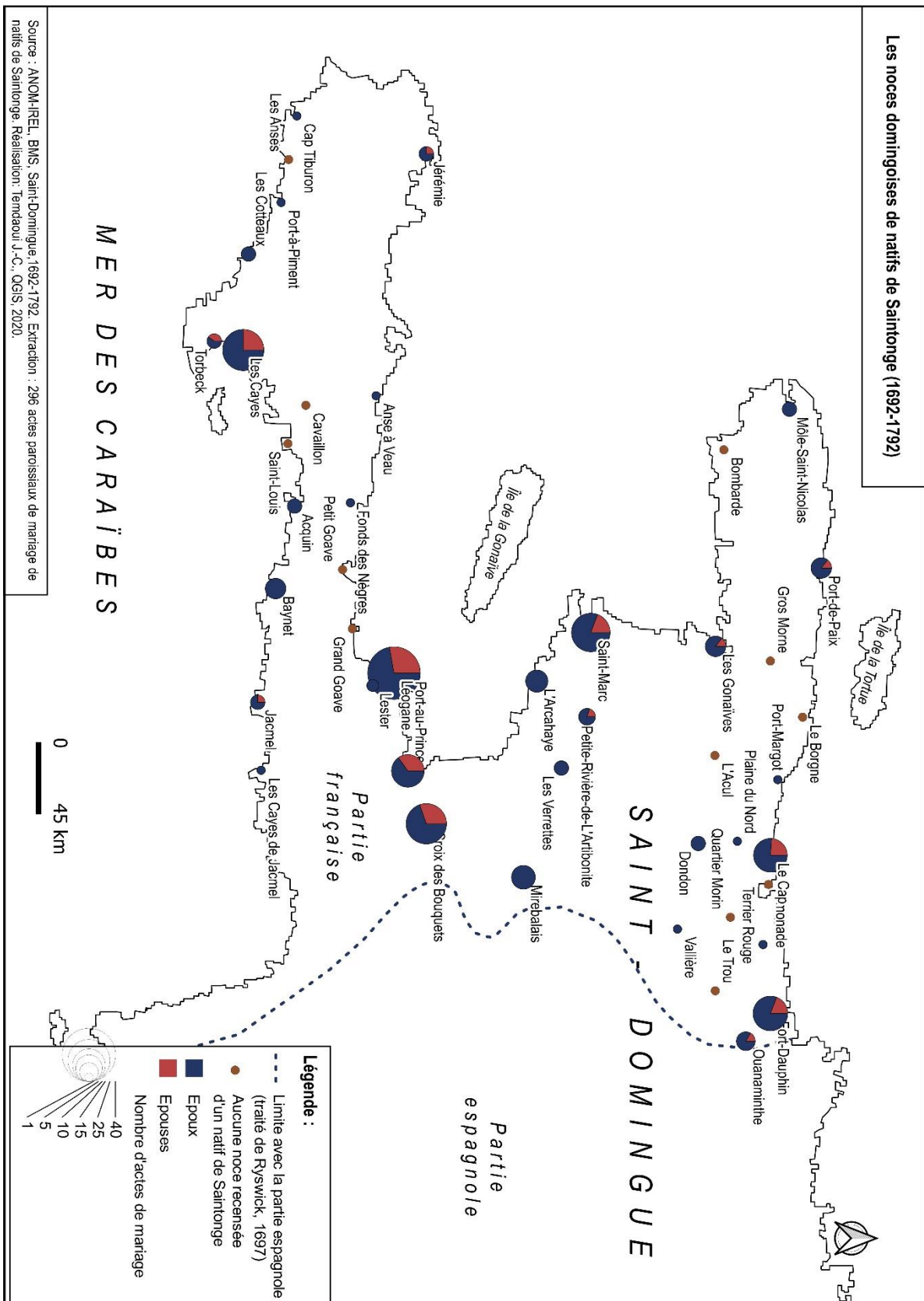
Carte n°33 : la présence limousine à Saint-Domingue d'après les billets de sépulture (1692-1792).



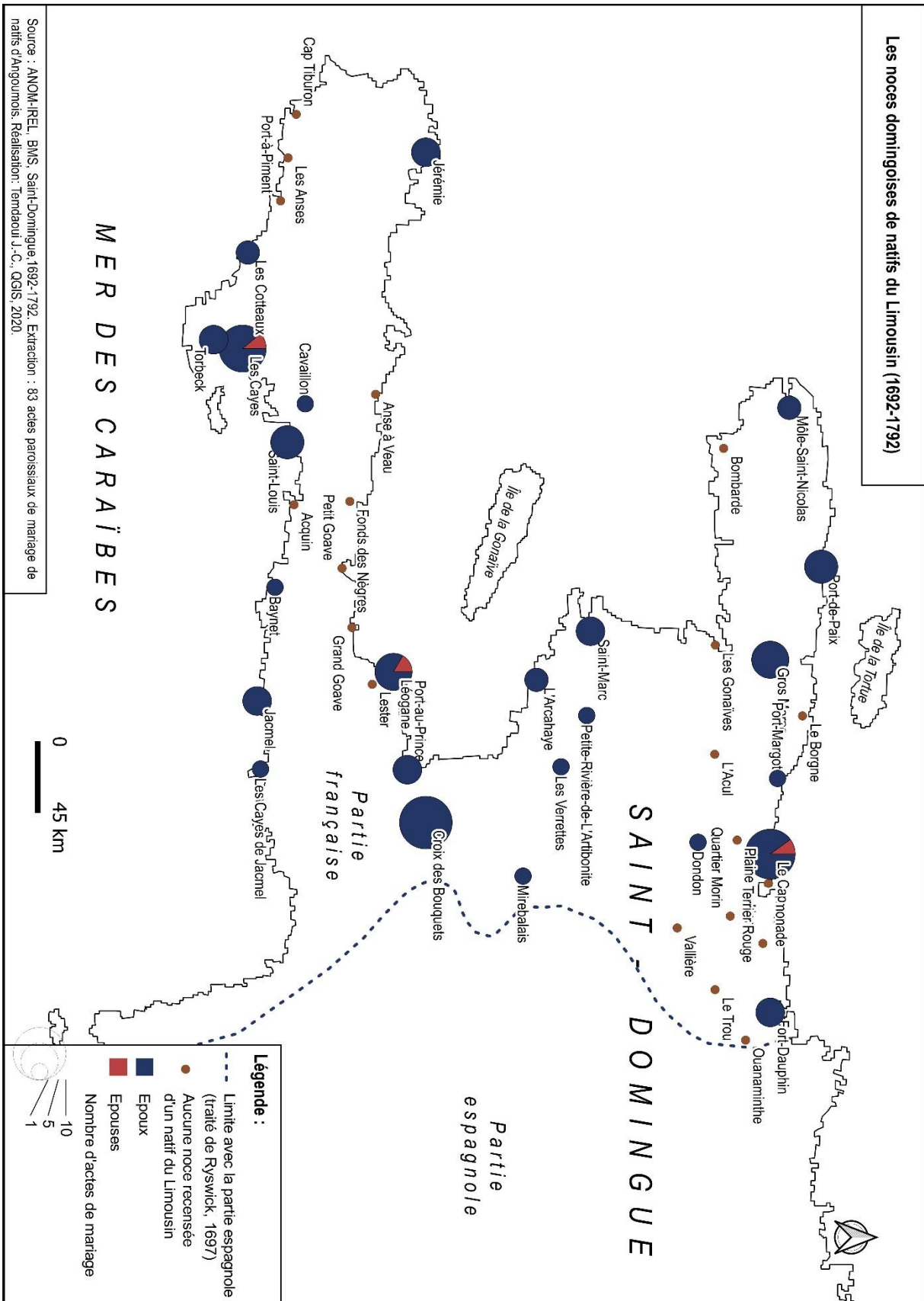
Carte n°34 : l'espace domingois des noces d'Angoumoisins (1692-1792).



Carte n°35 : l'espace domingois des noces de Saintongais (1692-1792).



Carte n°36 : l'espace domingois des noces de Limousins (1692-1792).



Annexe 4 : les traces écrites de la transatlantique de l'arrière-pays

4A : Mathurin Damour, négociant, Saintongeais, demande son passage pour le Cap-Français (Saint-Domingue).

« À Monseigneur

Monseigneur le Marquis de Castries

Ministre & secrétaire d'État de la Marine

Supplie humblement, le Sieur Mathurin Damour, négociant, de Saint-Martial en Saintonge,

Disant que, devenu victime de la guerre, les ennemis de l'État ont consommé sa ruine, et aujourd'hui il se trouve sans ressources, sans moyens, n'ayant pour patrimoine que la misère & ses larmes. Néanmoins, Monseigneur, le suppliant ne se livrera point à la honte du désespoir, et votre amour pour le bien vous rendra facile le moyen de l'aider dans une position aussi cruelle.

Dans le fait, le suppliant faisait le commerce de France en Espagne, sur les toiles & soierie, ainsi que les laines, et il s'était embarqué le 28 juillet dernier à Rochefort, avec ses effets, sur un vaisseau marchand armé en brick, & commandé par le capitaine Bâtard de l'île d'Yeu pour se rendre à Bayonne. Le suppliant était passager. Il eut le malheur d'être pris, il fut dépouillé de sa propriété par un corsaire anglais, on sait comment cette nation a exercé ses pirateries en tous les temps... Le suppliant fut mis à terre, & aussitôt son arrivée, il se retira au Bureau de la Marine, d'où il obtint le certificat ci-joint.

Le suppliant, Monseigneur, partit de La-Teste-de-Buch pour se rendre à l'île de Ré, il s'embarqua le 26 janvier dernier à Saragosse pour se rendre à La Rochelle, et deux mois avant il avait essuyé une longue maladie de laquelle étant rétabli, il s'occupa de faire rentrer ses fonds dont il acheta des laines pour le commerce de France. Il s'embarqua avec ses marchandises sur un navire appartenant à Messieurs Cantaud de Saragosse où il avait été obligé d'aller s'embarquer. Mais dans la traversée de Saragosse à La Rochelle, le suppliant eut encore le malheur d'être pris par un corsaire anglais monté de dix-huit canons, et dont l'équipage pillait tout.

Des propriétés du suppliant, Monseigneur, l'ennemi ne respecta que sa personne qu'on fit mettre à terre dans un esquif, pour ne pas consommer les vivres du corsaire. Enfin, le suppliant transporté à Brest par un maître de barque de Carnac en Bretagne, a inutilement cherché les moyens de se subvenir, il n'en a trouvé aucun, et il ne lui reste que la bienveillance de votre grandeur pour l'arracher au malheur qui se poursuit.

Le suppliant, Monseigneur, est sans ressource. Dans sa patrie, il lui reste un frère au Cap Français, il n'a pas les moyens de payer un passage pour s'y rendre et partager avec lui les avantages que sa fortune peut lui procurer. Il apprend que le gouvernement y fait passer une flotte, il ose solliciter votre grandeur de lui être propice, en lui procurant à titre gratuit un passage, il ne négligerait rien pour se rendre utile pendant le voyage, et pour lui en faciliter les moyens, le suppliant réclame avec la plus respectueuse confiance, ce considéré :

Qu'il vous plaise, Monseigneur, vu les malheurs du suppliant, ordonner qu'il lui sera donné passage sur l'un des navires armés au compte de Sa Majesté au port de Brest, pour se rendre au Cap Français, & le suppliant redoublera ses vœux au Ciel pour la prospérité de votre grandeur, & de votre illustre famille.

Damour

Besnè de La Hauteville
Avocat au parlement
Honoraires gratis

Saint-Brieuc 28 mai 1782. »

Source : ANOM, COLE 106 [en ligne], Secrétariat d'État à la Marine, Personnel colonial ancien : « Damour (Mathurin) natif de Saintonge, ancien négociant, demande son passage pour le Cap-Français [à Saint-Domingue], recommandé par M. Besné de la Hauteville, subdélégué honoraire et directeur des économats à Saint-Brieuc (1782) ». URL : <http://anom.archivesnationales.culture.gouv.fr/ark:/61561/up424iljic>

4B : acte de liberté de Pierre Laumont, esclave de l'Amérique, octroyé par le vicomte d'Ars (1763).

« Aujourd'hui vingt six mai mil sept cent soixante trois avant midi pardevant les notaires royaux en Angoumois soussignés réservés pour la ville de Cognac a été présent haut & puissant Seigneur Messire Léon de Brémont Vicomte d'Ars Chevalier de l'ordre royal militaire de Saint Louis demeurant actuellement au lieu de la meulte paroisse de Cherves lequel nous a dit et déclaré que lors de son retour des îles en France en l'année mil sept cent cinquante un il avait amené avec lui un nègre esclave appelé Raimond dit Laumont actuellement Pierre Laumont ayant chargé de nom lors du sacrement de confirmation icelui dit Laumont cuisinier s'étant très bien comporté pendant son séjour en France depuis ladite année mil sept cent cinquante un, s'étant aussi acquitté de tous devoirs de religion catholique apostolique et romaine, servi très fidèlement ledit Seigneur Vicomte d'Ars et voulant l'affranchir de servitude a par ces présentes déclaré qu'il entend que ledit Pierre Laumont jouisse de toute liberté sans pouvoir dorénavant être regardé comme esclave quoiqu'il passe avec lui en l'île de la Grenade, consent que le présent acte soit enregistré à tous greffes de l'amirauté ou tous autres endroits qu'il conviendra donnant à cet effet tout pouvoir au porteur d'icelle de laquelle déclaration ledit Seigneur Vicomte d'Ars nous a requis acte que nous lui avons octroyé pour valoir et servir audit Laumont ainsi que de raison. Fait et passé audit lieu de la meulte les jours et an susdits et a ledit Seigneur Vicomte d'Ars signé avec nous dits notaires.

L. Vicomte Dars
Lanchère notaire royal
Bernard l'aîné notaire royal »

Source : ADC, 2E 13530, Notariat, Étude Bernard, Cognac, « acte de liberté donnée par Messire le vicomte d'Ars à Pierre Laumont nègre de l'Amérique du 26 mai 1763 ».

4C : une procuration pour Saint-Domingue (1789).

« Pardevant les notaires royaux en la ville de Cognac soussignés

Ont comparu M^e François Pierre Gautier avocat en Parlement et en la Sénéchaussée de cette ville, dame Claudine Josias son épouse de lui bien & dûment autorisée à sa réquisition, S. Jean Baptiste et demoiselle Françoise Legette Josias mineurs émancipés par justice procédant sous l'autorité de M^e André Robin l'ainé, procureur en ladite sénéchaussée, leur curateur à conseil & icelui dit M^e Robin qui déclare les autoriser, demeurant tous en cette ville de Cognac.

Lesquels dits S^{rs} et demoiselles Gautier & Josias habiles à se dire & porter héritiers du S^r Jacques Josias leur père et beau père avec dame Victoire Josias épouse du S^r Cristain leur sœur & belle sœur, en adhérant & ajoutant aux pouvoirs par eux donnés au S^r Thomas négociant aux Gonaïves près S^t Marc dans l'île Saint Domingue par leur procuration du quatorze avril dernier reçue Fournier l'un des dits notaires contrôlé à Cognac le lendemain par Delafare et en révoquant à part & à plein la procuration par eux ci devant donnée audit S. Cristain leur beau frère, par acte reçu Duprat & son confrère notaires à Bordeaux, pour la régie de l'habitation en café qu'il possède en commun avec son épouse en l'île S^t Domingue dans la dépendance de S^t Marc quartier du Montrouis, déclarent donner plein & entier pouvoir audit S^r Thomas de régir et administrer pour eux ladite habitation du Montrouis c'est-à-dire pour les trois quarts dont ils y amendent, d'y placer & déplacer tout économe, gérant & chirurgien qu'il avisera, de se charger de trois quarts des revenus de ladite habitation revenant aux Constituants & de les leur faire passer en café en provenant ou en toutes autres denrées de la colonie à l'adresse de M. Loriague négociant à Bordeaux.

Donnent également pouvoir les Constituants audit S. Thomas leur procureur constitué de faire rendre compte des fruits & revenus de ladite habitation tant au S^r Cristain qu'au S. Larue qui l'ont successivement gérée, le dernier en vertu d'une procuration à lui donnée par ledit feu S^r Josias en mil sept cent quatre vingt huit, de procéder à l'apurement des comptes soit à l'amiable ou en justice, d'en recevoir les débits et de les faire passer aux Constituants en denrées de la colonie toujours à l'adresse dudit S^r Loriague négociant à Bordeaux, & de donner bonnes & valables quittances et décharger aux reliquataires.

Et en cas de refus de la part des dits S^{rs} Cristain & Larue de rendre amiablement les dits comptes, de former action contre eux et de les poursuivre jusqu'à sentences & arrêts définitifs qu'il ramènera à exécution ou dont il appellera, écrira, produira, traitera, transigera, constituera procureurs & avocats, les révoquera et en constituera de nouveaux, passera tous actes requis & nécessaires et généralement de faire tant pour la régie de ladite habitation du Montrouis que pour faire rendre les dits comptes, ainsi que pour l'exécution des pouvoirs à lui donnés par sa procuration du quatorze avril dernier, tout ce que sa prudence, ses lumières & sa droiture qui sont très connues des Constituants lui conseilleront de faire pour leur plus grand avantage, promettant l'avoir pour agréable & de l'en relever indemne. Et vaudra la présente procuration jusqu'à révocation expresse nonobstant surannation de laquelle les parties l'ont relevé & qui pour son entière exécution, ont obligé & hypothéqué tous leurs biens présents & à venir renonçant. Fait & passé en ladite ville de Cognac Étude Fournier l'un des dits notaires le quatorze octobre mil sept cent quatre vingt neuf avant midi & ont les parties signé après lecture faite.

Approuvé pour valoir le renvoi ainsi que quatre mots interlignés et rejeté deux mots rayés
Gautier

Josias-Gautier

Legette Josias Josias

Bardon notaire royal

Fournier notaire royal. »

Source : ADC, 2E 10923, Notariat, Étude Fournier, Cognac, Procuration, Josias à Thomas, 14 octobre 1789, n°237.

Annexe 5 : la paie des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au désarmement du Cérés (1787).

5A : François Cailleateau, patron de Canot, du quartier de Saintes.

Cailleateau, François		Le Cérés	1784-1787
Officier marinier, patron de canot		14 mois	23 jours
Quartier de Saintes	livres	sous	deniers
Base paie + demi-ration	31	0	0
Avances			
Revue	124	0	0
Acompte aux familles	31	0	0
Déductions			
<i>Hôpital (Port-au-Prince, 19 jours)</i>	16	0	0
Dépenses de bord	144	48	25
vin (au commis de bord)	80	8	6
inventaire (Louis Barot)	25	8	10
contre-maître	15	15	0
logement, nourriture (Catherine Péronneau, hôtesse)	24	17	9
Retour de mer			
1 mois au désarmement	31	0	0
Demi-solde armement	2	16	0
Parfait paiement (différé)			
Temps de service (14 mois 23 jours)	14,74		
Base paie + demi-ration	31	0	0
Solde de campagne total (estimé)	457		
Avances	155		
Déductions	160		
Retour de mer	33		
Parfait paiement (estimé)	109		

5B : Pierre Morin , mousse du quartier d'Angoulême

Morin, Pierre		Le Cérés	1784-1787
Mousse		33 mois	4 jours
Quartier d'Angoulême	livres	sous	deniers
Base paie	8	0	0
Avances			
Conduite armement	4	0	0
Revue	30	0	0
Acompte aux familles	52	10	0
Acompte reçu au Cap argent brut de France	38	2	9
Déductions			
Hôpital (Port-au-Prince, 17 jours)	1	5	0
Hôpital (Les Cayes, 20 jours)	5	10	0
Hôpital (Le Cap, 12 jours)	3	5	0
Hôpital (Le Cap, 6 jours)	1	13	0
Retour de mer			
1 mois au désarmement	30	0	0
Conduite désarmement	4	0	0
Parfait paiement (différé)			
Temps de service (33 mois 4 jours)	33,13		
Base paie	8	0	0
Solde de campagne total	255	17	0
Avances	167		
Déductions	11		
Retour de mer	80		
Parfait paiement	105	4	3
Promotion			Novice, 11#

5C : Pierre Lavreau, matelot sans spécialité, du quartier d'Angoulême.

Lavreau, Pierre		Le Cérés	1784-1787
Matelot sans spécialité, 18 livres		33 mois	7 jours
Quartier d'Angoulême	livres	sous	deniers
Base paie	18	0	0
Avances			
Conduite armement	4	0	0
Revue	72	0	0
Acompte aux familles	91	10	7
Déductions			
Dépenses de bord	11	13	11
inventaire (Galibert)	10	3	5
inventaire (Charles Lacroix)	1	10	6
Retour de mer			
1 mois au désarmement	72	0	0
Demi-solde armement	4	5	0
Conduite désarmement	4	0	0
Parfait paiement (différé)			
Temps de service (33 mois 7 jours)	33,23		
Base paie	18	0	0
Solde de campagne total	598	4	0
Avances	167		
Déductions	11		
Retour de mer	80		
Parfait paiement	417	3	5
Promotion		Matelot sans spécialité, 21#	

Annexe 6 : les produits ultra-marins chez les boutiquiers de l'arrière-pays d'Angoumois au XVIII^e siècle.

6A : Marguerite Richard veuve d'un serger, teint à l'indigo (1782)

L'inventaire après décès de la communauté de Marguerite Richard, veuve de Jean Longueau, marchand serger, signale à Angoulême, dans le faubourg Saint-Pierre, paroisse Saint-Ausone, une teinturie de laine utilisant de l'indigo.

« Nous sommes descendus au bâtiment appelé la teinturie où il y a deux chaudières servant à la teinturie, l'une est grande et de cuivre rouge tenant cinquante sceaux, et l'autre petite de cuivre jaune, elle tient quatorze à quinze sceaux, un moulin à moudre l'indigo, un mortier de fonte avec sa masse de fer battu, une champagne de fer, un trépied, deux mauvais filtats, le tout estimé 160,0,0 ».

Source : ADC, 2E 189, Notariat, Etude Bernard, Angoulême, Inventaire de la communauté Richard-Longueau, 13 janvier 1783.

6B : Guillaume Lesparvin vend ses cafetières paroisse Saint-paul d'Angoulême (1759)

Au trépas de son mari, Guillaume Lesparvin, marchand-faiencier, Marie Nouzerat, sa veuve, inventorie devant notaire la production de la boutique.

- 75 cafetières estimées 15 livres
- 54 autres cafetières estimées 21 livres 12 sous
- 97 grandes cafetières de cailloux, estimées 56 livres
- 55 petites cafetières de cailloux estimées 21 livres.

Source : ADC, 2 E 10 136, Notariat, Etude Crassac, Angoulême, Inventaire de la communauté Lesparvin-Nouzerat, novembre 1759.

6C : des indiennes colorées sur l'étal de Jean-Marie Sargedas (1777)

La boutique Sargedas à Angoulême proposait une grande variété d'étoffes, parmi elles une gamme d'indiennes comprenant une sélection d'articles ci-dessous :

- 30 pièces d'indienne commune à 22 livres 10 sols la pièce, soit 672 livres
- 5 autres pièces d'indienne pour meubles sur siamoise faisant 58,5 aulnes à 3 livres l'aulne, soit 175 livres 2 sous 6 deniers
- 2 autres pièces d'indienne en siamoise de qualité inférieure tirant 28 aunes, à 55 sols l'aulne soit 77 livres
- 7 pièces d'indienne camaïeu chacune tirant 10 aulnes fond blanc à fleurs, à 36 livres pièce soit 252 livres.
- 4 autres pièces d'indienne qualancat fin, 10 aulnes chacune, à 46 livres, soit 184 livres,
- 3 autres pièces d'indienne, 10 aulnes chacune, à 48 livres, soit 143 livres,
- 2 autres pièces d'indienne, 10 aulnes demi-qualancat fin, à 42 livres, soit 84 livres
- 1 autre pièce d'indienne, 10 aulnes, 54 livres
- 1 autre pièce d'indienne qualancat, 10 aulnes, 45 livres
- 4 pièces d'autre indienne sur Guinée, ensemble 60 aulnes, 58 livres l'aune, soit 179 livres
- 28 aulnes et demi d'autre indienne sur coton, à 59 sols l'aulne, soit 84 livres,
- 9 aulnes d'indienne filet, 3 livres l'aulne, soit 35 livres
- 21 aulnes d'indienne à petite raie, à 55 sols l'aulne, soit 59 livres 16 sous 9 deniers
- 7 pièces d'indienne les fonds de couleur, 114 aulnes, à 3 livres 12 sols l'aulne, soit 412 livres 13 sous
- 3 pièces d'indienne fonds blanc à grand dessin, 50 aulnes, à 3 livres 8 sols l'aulne, soit 170 livres

8 pièces d'indienne commune pour meuble sur coton, 4 aulnes, à 26 livres la pièce, soit 208 livres
2 pièces d'indienne pour robe, 10 aulnes chacune, à 47 livres l'aulne, soit 94 livres.
1 pièce d'indienne pour robe, fond blanc, 60 livres.
1 pièce d'indienne pour robe, fond blanc et bleu, 60 livres.
75 aulnes d'indienne fond blanc, brun et mordoré, 3 livres 12 sols l'aulne, 269 livres 12 sous.
16 aulnes 3 quarts indienne à petite raies rouges, 3 livres sept sous l'aulne, 56 livres 3 sous

La part des indiennes représentent 65,34% de la valeur totale de la boutique (7583 livres sur 11 583 livres d'étoffes recensées).

Source : ADC, 2 E 6437, Notariat, Etude Lescallier, Inventaire de la communauté Courteau-Sargedas, 28 mars 1777.

6D : les denrées de la boutique du marchand Coulon à Cognac en 1768.

Parmi les inventaires de marchands de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, celui de Coulon répertorie des denrées ultra-marines commercialisées dans la cité fluviale. Ci-dessous la sélection, parmi les effets listés, des denrées vendues dans une échoppe qui est également un atelier de graisserie pour produire des chandelles.

1 quart d'huile veltant 14 veltes contenant 18 pots d'huile de noix de bonne qualité – 36 livres
28 pots de faïence remplis de confiture liquide de différents fruits – 21 livres
2 livres de truffes sèches – 6 livres
1 bocart presque plein d'abricots à l'eau-de-vie – 3 livres
6 bouteilles de pinte pleine de sirop – 12 livres 5 sous
3 livres de clous de girofle – 33 livres
2 livres de cannelle – 22 livres
5 livres et demie tant de thé vert que de thé bouis – 27 livres 10 sous
9 livres de coriandre – 4 livres 10 sous
2 livres de noix de muscade – 22 livres
13 livres de riz – 3 livres 18 sous
1 quart de poivre en mignotte – 1 livre 4 sous
80 livres de beurre – 40 livres
2 petits barils d'anchois dont un moitié vide – 8 livres 7 sous
35 livres d'amandes en coque – 12 livres 5 sous
8 livres de café Moka – 8 livres
14,5 livres de fromage et gruyère – 7 livres 5 sous
1 baril de cassonnade noire pesant net 8 livres – 28 livres 2 deniers
1 autre baril de cassonnade grise pesant 40 livres – 16 livres 15 sous
5 livres 14 onces de noix de Galles – 8 livres 16 sous
2 petits caissons de raisins pesant 35 livres
1 caisson de figues pesant 15 livres – 17 livres (avec les 2 caissons de raisins)
150 livres de morue sèche – 26 livres 10 sous
445 boisseaux de sel – 1001 livres 5 sous
40 bouteilles d'eau de fleur d'oranger cachetées – 60 livres
30 livres de poivre en grains – 227 livres 10 sous
24 livres de poivre giroflé – 28 livres 16 sous
256 livres de gros sucré en gros pains – 115 livres 4 sous
29 livres d'amandes sans coque – 17 livres 8 sous
217 livres de sucre en pains ordinaires – 146 livres 9 sous 6 deniers
34 livres de cassonnade fine – 15 livres 6 sous
51 livres de prunes de Provence – 7 livres 3 deniers

Annexe 7 : le fleuve Charente en cartes et plans (XVIII^e siècle)

7A : Planche n°59 de Trésaguet, « port et fauxbourg de L'Houmeau », 1^{er} projet, 1773.



Source : ADC, 1C92, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Corpus des planches de Trésaguet, n°59, « Port et fauxbourg de L'Houmeau », 1773.

7B : Planche n°59 de Trésaguet, « port et faubourg de L'Houmeau », 2nd projet, 1773.



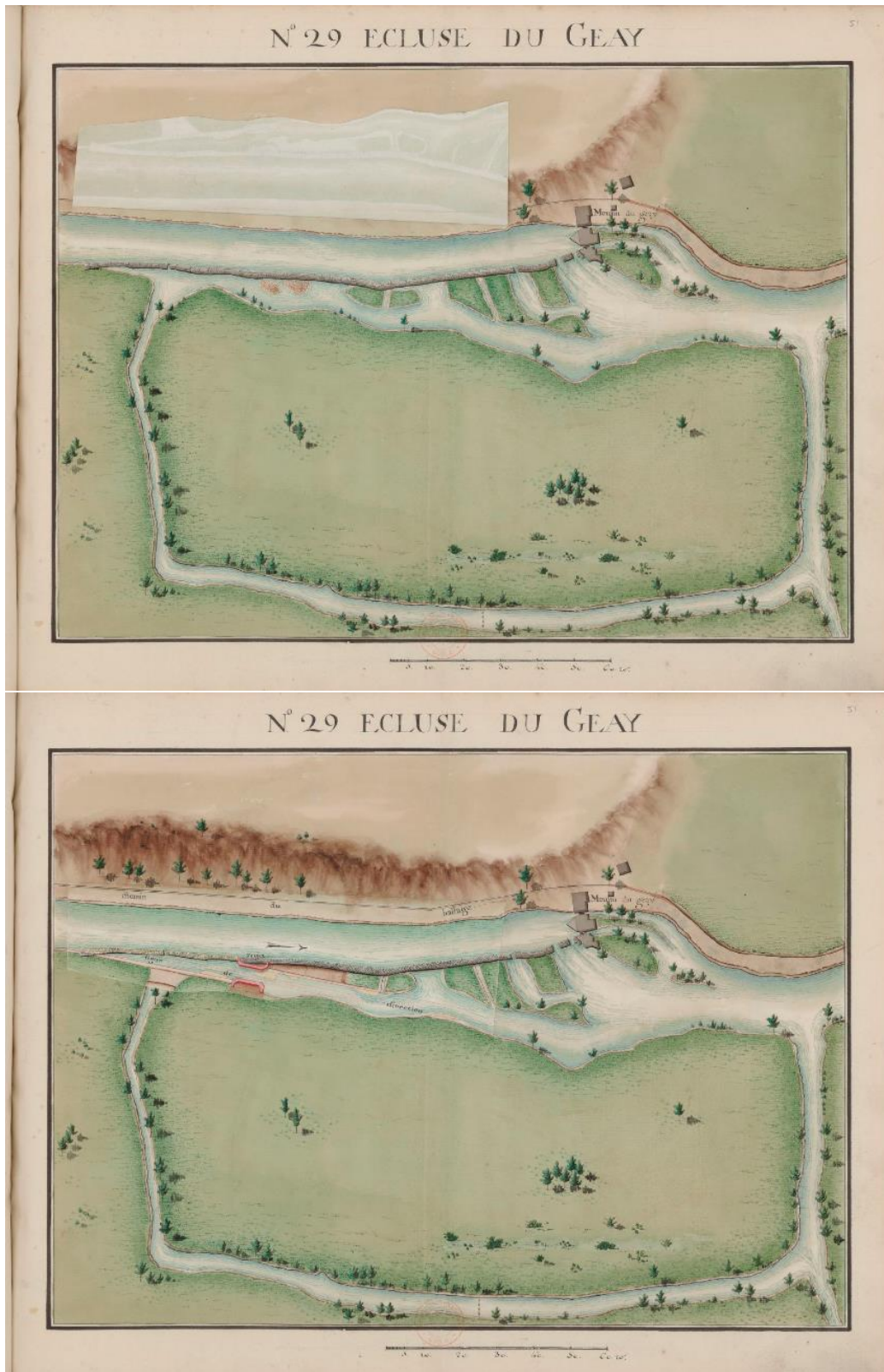
Source : BnF, [en ligne sur Gallica], CP, GE DD-742 [BIS RES], Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente, Limoges, 6 janvier 1773, 2nd projet pour le port de L'Houmeau, planche n°59.

7C : Planche n°59 de Trésaguet, « port et fauxbourg de L'Houmeau », situation du port, 1773.



Source : BnF, [en ligne sur Gallica], CP, GE DD-742 [BIS RES], Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente, Limoges, 6 janvier 1773, Port de L'Houmeau avant projet, planche n°59.

7D : Planche n°29 de Trésaguet, « écluse de Geay » [secteur non navigable], situation et projection d'aménagement d'une écluse à sas.1773.



Source : ADC, 1C92, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Corpus des planches de Trésaguet, n°29, « Ecluse de Geay », 1773.

7E : Planche n°18 de Trésaguet, « du Portal à Guyssal » [amont d'Angoulême, secteur non navigable, navigation projetée], profil général du méandre.



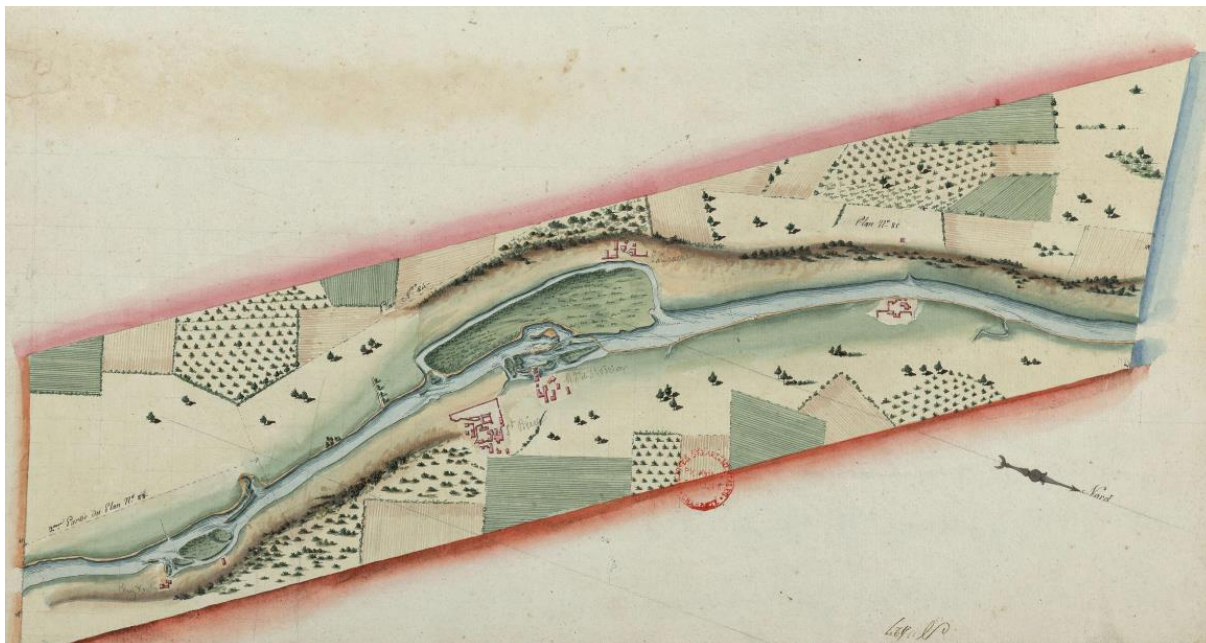
Source : ADC , IC 93, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Planche 18 (du Portal à Guyssal commune de) Plan n° 41 et partie du plan N° 43, 1773.

7F : Planche n°5 de Trésaguet, « de Condacq aux écluses de Cuchet » [amont d'Angoulême, secteur non navigable, navigation projetée], profil général de 3 méandres.



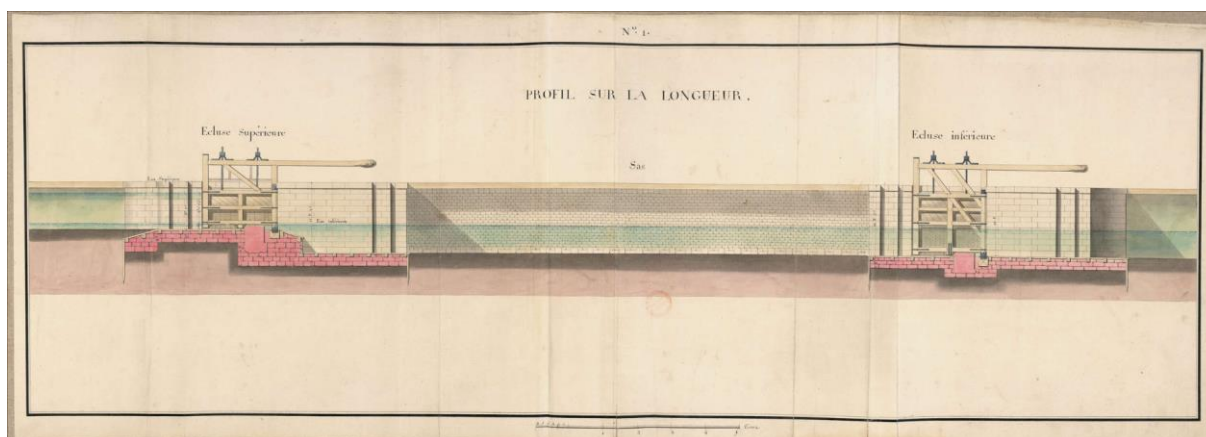
Source : ADC , 1C 93, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Planche 5 (de Condacq aux écluses de Cuchet), 1773.

7G : Planche n°33 de Trésaguet, « de Chez Verdun au Moulin de Saint-Brice » [aval de Cognac, secteur navigable, navigation à moderniser], situation de corridor fluvial.



Source : ADC , 1C 93, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Planche 33 (de chez Verdun au Moulin de Saint-Brice) 2ème partie du plan N° 83, plan N° 84 et plan N° 85, 1773.

7H : Profil sur la longueur du type d'écluse à sas projetée en 1773 pour étendre et moderniser la navigation sur la Charente, par l'ingénieur des Ponts-et-Chaussées Trésaguet.



Source : ADC , 1C 92, Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Plans de Trésaguet, « N° 2 Profil sur la largeur du côté d'Amont », 1773.

Annexe 8 : carte anonyme du cours de la Charente depuis Verteuil, liée aux articles de Richer pour étendre la navigation sur la Charente, vers 1696.

8A : secteur fluvio-maritime Candé-Les Gonds [navigable]



Source : SHDV, 1VE 47, Carte du cours de la Charente depuis Verteuil jusqu'à son embouchure dans la mer, cartographe anonyme, fin XVII^e siècle.

8B : secteur fluvial Saint-Simon-La Chapelle [navigable jusqu'à Montignac, non navigable en amont, navigation projetée]



Source : SHDV, 1VE 47, Carte du cours de la Charente depuis Verteuil jusqu'à son embouchure dans la mer, cartographe anonyme, fin XVII^e siècle.

8C : secteur fluvial Montignac-Verteuil [non navigable, navigation projetée]

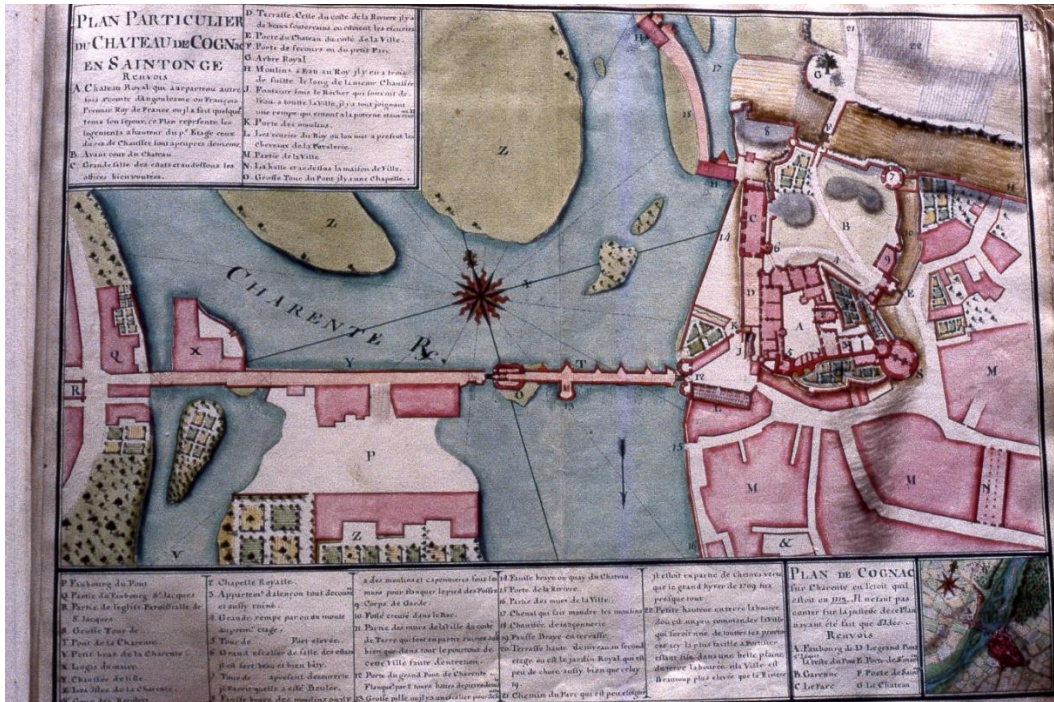


Source : SHDV, 1VE 47, Carte du cours de la Charente depuis Verteuil jusqu'à son embouchure dans la mer, cartographe anonyme, fin XVII^e siècle.

Annexe 9 : le fleuve et la ville, les cartes de Claude Masse (début XVIII^e siècle)

Source : SHDV, Bibliothèque du Génie, Ms. 503, MASSE Claude, *Recueil des plans de Saintonge*, début XVIII^e siècle.

9A : « Plan particulier du château de Cognac en Saintonge », début XVIII^e siècle.



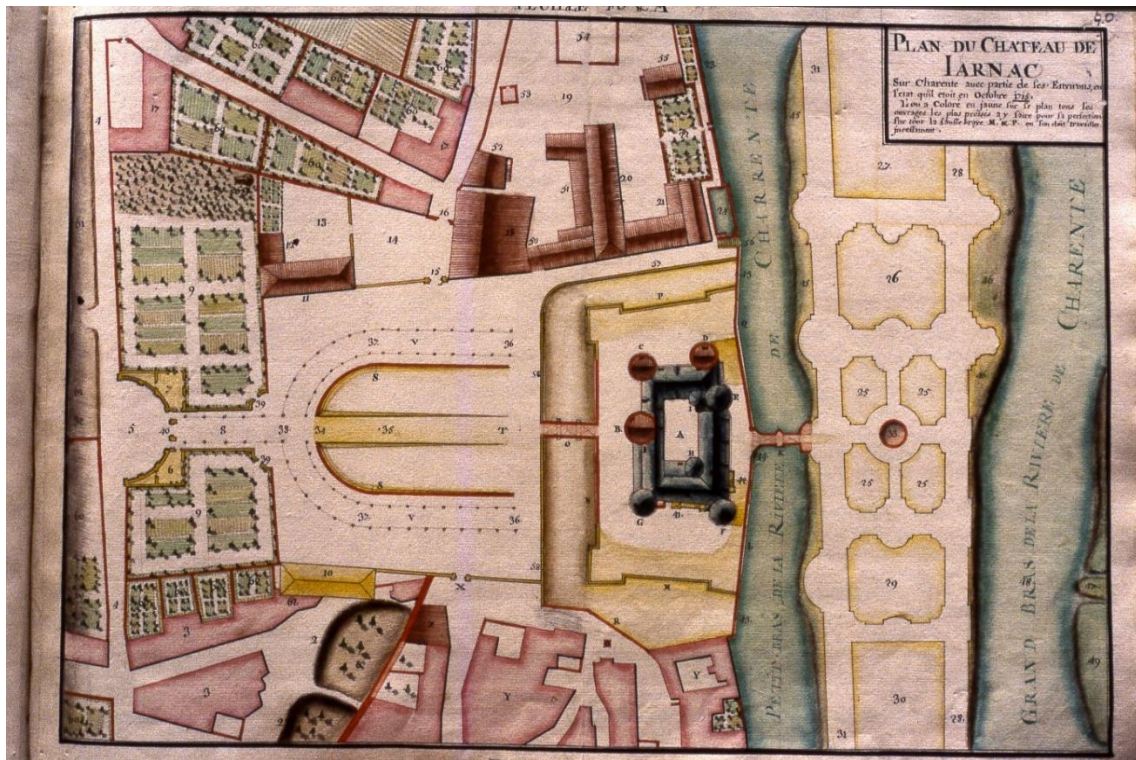
(© Jean-Paul Gaillard)

9B : « Plan de la ville et vestige de la citadelle de Saintes [...] », début XVIII^e siècle.



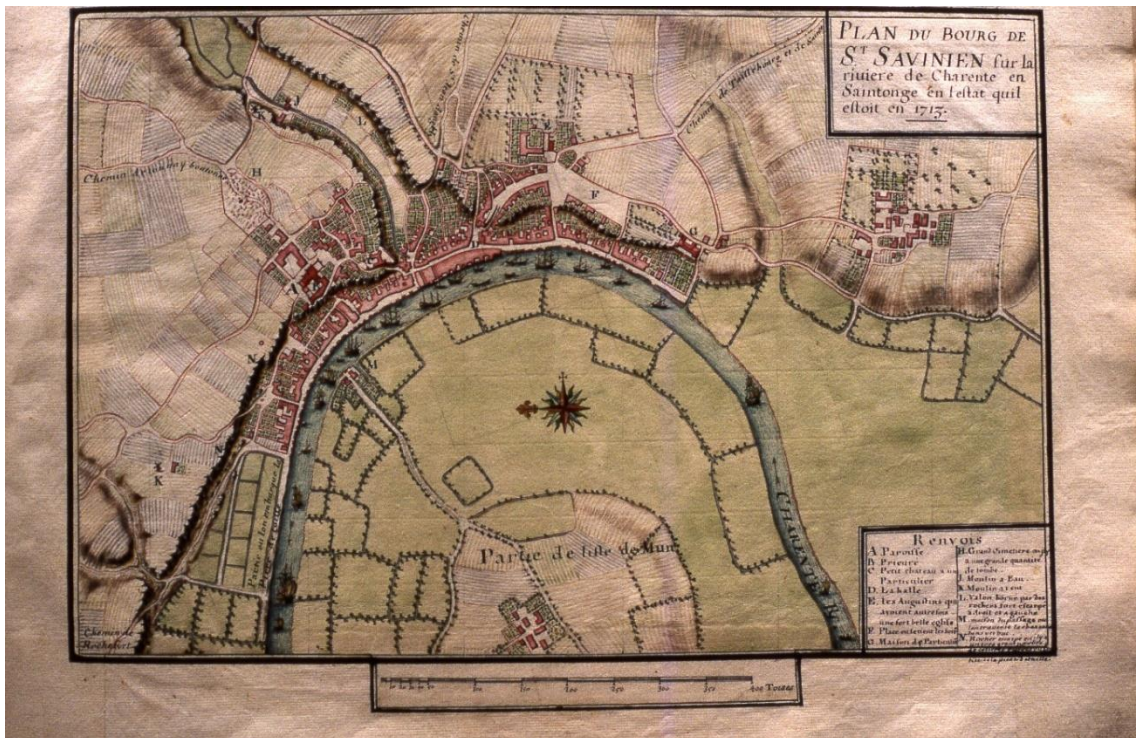
(© Jean-Paul Gaillard)

9C : « Plan du château de Jarnac sur Charente », début XVIII^e siècle.



(© Jean-Paul Gaillard)

9D : « Plan du bourg de Saint-Savinien sur la rivière de Charente », début XVIII^e siècle.



(© Jean-Paul Gaillard)

1. Sources manuscrites

Archives Nationales

Marine

B1 1 : Conseil de Marine, 1715.

B2 1 : ordonnance pour l'enrôlement des matelots de Saintonge, 1666.

B2 32 : Seignelay à Demuin, 23 octobre 1676, 6 novembre 1676, 13 novembre 1676

B2 62 : De Mauclerc à Landouillette, 28 octobre 1687

B2 64 : propositions du sieur Jean-Baptiste Bigeon pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Angoulême jusqu'à sa source, 1688.

B2 68 : ordre du roi qui enjoint aux armuriers de la ville de Bordeaux de travailler en payant aux platines et serpentins des fusils et mousquets qui se fabriquent pour le service de Sa Majesté pour l'arsenal de Marine de Rochefort, 31 octobre 1689.

B2 72 : mémoire pour servir d'instruction au sieur de Pointis, commissaire général de l'artillerie et capitaine entretenu de la Marine, f°219.

B2 73 : De Bouville, 15 mars 1690, f°294.

B2 253 : Maurepas à Ségonzac, 20 octobre 1733, f°1169.

C2 42 : liste générale des officiers civils de la Marine, 1765.

C2 53 : revues Laffilard, Rochefort, 1670-1749.

C2 83 : liste des commissaires généraux, commissaires ordinaires de la Marine, commis principaux et commis ordinaires des Classes, 1716 ; revues des officiers de port et de plumes, Rochefort, 1751, 1753 ; état des appointements des officiers de port et de plume, Rochefort, 1754, 1756.

C2 89 : revues des officiers d'administration de la Marine, 1786, 1788.

C3 6, Compagnies franches de la Marine, Liste des quartiers d'hiver des 25 compagnies franches de la Marine du département de Rochefort.

C3 38-39 : enrôlements, signalements, revues et états de mutations des pertuisaniers de la Marine, 1749-1809.

C3 41 à 47 : enregistrement des noms et signalements des bombardiers et canonniers du corps royal d'artillerie de la marine : brigade de Missiessy, régiments de Marseille, du Havre, de Bayonne, brigade de Bordeaux, régiment de Saint-Malo, brigades de Toulon, Brest et Rochefort.

C3 48 à 50 : enregistrement des noms et signalements des fusiliers du corps royal de la marine : Brest, Rochefort, 1746-1786.

C3 51 : enregistrement des noms et signalements des fusiliers du corps royal de la marine : Brest, Rochefort, 1746-1786. Communication bloquée en raison de l'état du document.

C3 52, C3 60 : enregistrement des noms et signalements des fusiliers du corps royal de la marine : Brest, Rochefort, 1746-1786.

C3 61 à 69 : revues d'inspection et contrôles du corps royal d'infanterie de la marine : divisions de Brest et de Rochefort, 1775-1786.

C3 70 à 72 : contrôles et états de situation des bombardiers, canonniers et fusiliers du corps royal de la marine : brigades de Bayonne, Brest, Saint-Malo, Rochefort, Bordeaux, Le Havre, 1772-1777.

C4 1 : Travail du Ministre, 1721-1725.

C4 35 à 39 : Décisions, 1785-1790.

C4 40 : Dépêches, 1692-1717.

C4 41 : Dépêches, 1722-1725.

C4 42 : Dépêches, 1726.

C4 77 à 123 : Dépêches, 1756-1790.

C4 130 : Correspondance des Classes avec le Ministre, 1729.

C4 136 à 156 : Lettres et documents reçus, 1756-1783.

C4 175 : Inspection Chardon, Amirautés de La Rochelle et de Marennes, 1783.

C4 218 : Matricule des capitaines et pilotes du quartier de La Rochelle, 1749-1760.

C4 219 : Matricule des gens de mer du département de la Rivière de Charente, 1727-1738.

C4 220 : Recensement des gens de mer du département de la Rivière de Charente, 1727-1738.

C4 221 : Matricule des gens de mer du quartier de Rochefort, 1737-1748.

C4 223 : listes de gens de mer décédés, déserteurs, morts ou blessés au combat, 1712-1790.

C6 1051 à 1095 : rôles d'équipage du port de Rochefort, 1691-1789, *dont C6 1054, 1074, 1075, 1076, 1080, 1081, 1084, 1092, 1093 : communication bloquée en raison de l'état du document.*

C7 20 : Personnel, Bazagier Louis Guillaume.

C7 60 : Personnel, Lainé Clément.

C7 69 : Personnel, Cochelin Mathieu.

C7 73 : Personnel, Correnson Bertrand Jérôme François.

C7 90 : Personnel, Dubois-Grenot Jacques.

C7 104 : Personnel, Faures François Eutrope Jean.

C7 145 : Personnel, Huon de L'Etang Jean.

C7 161 : Personnel, La Martinière.

C7 163 : Personnel, Pierre Lamoureux.

C7 169 : Personnel, Delattre François Marie.

C7 335 : Personnel, Valliet Nicolas-Marcellin

D2 34 : Navigation de la Charente, Réponse au mémoire concernant la visite de la rivière de Charente depuis Rochefort jusqu'à Angoulême pour constater les difficultés que l'on éprouve à faire les voitures sur cette partie et reconnaître les moyens d'y remédier, 1756.

D2 57 : Navigation de la Charente, Procès-verbal qui constate que la rivière de Charente est navigable depuis le port de L'Houmeau en remontant à sa source jusqu'à La Terne et même jusqu'à la ville de Verteuil par une nouvelle découverte, 1768.

Série F

F12 753 : Corporations et métiers d'arts d'Angoumois, 1777-1785.

F12 828 : Droits intérieurs, dont : Angoulême, 1783.

F14 536 : Fleuve Charente.

F14 1189/1 : Navigation de la Charente.

F14 1189/2 : Navigation de la Charente.

F14 1512 : Navigation intérieure (Charente).

Série H

H4 2945/2 : États du nombre des péages et des bacs, confirmés ou supprimés et de ceux qui restent à juger dans chaque généralité jusqu'au 1^{er} janvier 1767.

H4 2949/1 : États par généralité de moulins construits sur des ponts, envoyés par les intendants et transmis par Trudaine à Maboul, procureur général de la commission, 1746-1747.

H4 2935/2 : États des péages et bacs confirmés et restant à juger par ordre alphabétique de généralité : Limoges, Poitiers, La Rochelle, vers 1770.

H4 3015/1 : Dossier 434 – Cognac et Gademoulin

H4 3018 : Dossier 507 A - Cognac

H4 3018 : Dossier 507 B – Cognac

H4 3018 : Dossier 507 - Jarnac & Moulineuf

Minutier Central

MC/ET/XXVII/370 : Inventaire après le décès de Messire Charles de la Guarigue Savigny, 12 avril 1774.

MC/ET/XXVII/411 : Inventaire de Marie Anne De Pérès du Plessis, femme de M. De La Ville, 10 août 1780.

Série R

R1 354 : correspondance de Pierre-François Chevallier, négociant à Rochefort, sur un projet de raffinerie à sucre au château du Solençon, 1774-1783.

Série V

V2 43 : Information des vies et mœurs de Pierre Bernard Delaville, 9 février 1754.

Série Y

Y140 23 : Scellés après le décès du Sieur Pierre de La Ville, secrétaire du Roi, par le commissaire Hubert, 14 mars 1757.

Archives Nationales de l'Outre-Mer

Série C

213 MIOM 86 : Mémoire d'observation des habitants de la ville du Port-au-Prince sur celui présenté par les habitants de la plaine de Léogane à la Chambre mi-partie d'Agriculture et de Commerce du Port-au-Prince, 1762.

214 MIOM 22 [C 9B 14] : réflexion d'un habitant de Saint-Domingue sur l'état présent de cette colonie, 1760 ; mémoire de Beudet à Monseigneur le Duc de Choiseul, 23 avril 1760 ; mémoire du sieur de Rochefort au duc de Choiseul, septembre 1760.

215 MIOM 6 : Mémoire sur la situation de Saint-Domingue, vers 1760.

Série D

ANOM, D2B 14, Matricule des familles destinées aux colonies, Second registre, 1763.

Série E

COL E33 : Personnel colonial ancien, contrat d'engagement de Pierre Blanchard, 1765.

COL E55 : contrat d'engagement de François Brun, 1769.

COL E100 : contrat d'engagement de Jacques Christophe, 1767.

COL E106 : Damour Mathurin, natif de Saintonge, ancien négociant, passage pour Saint-Domingue, 1782.

COL E115 : Delaville, Pierre-Nicolas, capitaine à la suite de la compagnie des dragons blancs de Mirault, dans les milices de Saint-Domingue, après 1773.

COL E136 : contrat d'engagement de Jean Douars, 1765.

ANOM, COL E199 : Pierre Gaspar, 1770.

COL E206 : contrat d'engagement de François Giraud, 1765.

COL E207 : Glace, Charles-François, juge-consul et négociant à Angoulême, demande un emploi à Saint-Domingue, 1787.

COL E216 : Guiot des Varennes, Pierre, capitaine de dragons milices à la Guadeloupe, 1775-An VIII.

COL E277 : contrat d'engagement de Pierre Raymond, 1750.

COL E283 : Huon de L'Étang, sous-commissaire de la Marine et des colonies à la Guadeloupe, 1765-An III.

COL E307 : Maulévrier, Léon de, marquis, major de milices à Saint-Domingue, 1779-1787 ;

COL E315BIS : contrat d'engagement d'Antoine Montenot, 1760.

COL E334BIS : Perrin du Fief, écrivain de la Marine à Saint-Domingue, 1737-1760.

COL E337BIS : contrat d'engagement de Pierre Poirier, 1765.

COL E345 : Rancougne de, colonel de milices à Saint-Domingue, 1711-1724.

COL E345BIS : Ransanne, Jean-François de, capitaine aide-major au Petit-Goave à Saint-Domingue, 1747-1783.

COL E348BIS : contrat d'engagement de Martin Renu, 1765.

COL E354 : Robuste de Frédilly, capitaine à Saint-Domingue, 1731.

COL E375 : Tabois, Jean, capitaine de milices à Saint-Domingue, 1783-1789.

COL E385BIS : Vezeaux, Charles de, seigneur de Rencogne, colonel de milices à Saint-Domingue, généalogie, 1708 ; Vezeaux de Rencogne, Charles-François-Louis de, habitant de Saint-Domingue, 1749 ; Vezeaux de Rencogne, Pierre-Charles de, capitaine à Saint-Domingue, 1766-1778.

COL E399 : contrat d'engagement de Pierre Gaspary, 1770.

Série F

F 5B 39 à 42 : Passagers pour les colonies, Bordeaux, 1749-1792.

F 5B 53 : Passagers pour les colonies, Nantes, 1764-1791.

F 5B 55 à 56 : Passagers pour les colonies, Rochefort, 1714-1829.

F 5B 57 : Passagers pour les colonies, La Rochelle, 1718-1823.

F 5B 14 à 17 : Passagers pour la métropole, Bordeaux, 1765-1791.

F 5B 23 : Passagers pour la métropole, Nantes, 1764-1789.

F 5B 29 : Passagers pour la métropole, La Rochelle, 1763-1830.

F 5B 31 : Passagers pour la métropole, Rochefort, 1749-1829.

DPPC

6 DPPC 22 : greffes de Saint-Domingue, successions Cochin, Doublet, 1789.

6 DPPC 23 : greffes de Saint-Domingue, successions Godineau, Tourtarel, 1790.

6 DPPC 26 : greffes de Saint-Domingue, succession Béchet, 1792.

6 DPPC 27 : greffes de Saint-Domingue, succession Delagroix, 1793.

6 DPPC 30 : greffes de Saint-Domingue, successions De Taponnat, 1780.

DPPC 5 SUPSDOM 4-5 : Saint-Domingue, recensement des biens domaniaux et urbains, Port-au-Prince, 1775.

10 DPPC 188 : Saint-Domingue, recensement des biens domaniaux et urbains, Nord, An VI.

10 DPPC 189 : Saint-Domingue, recensement des biens domaniaux et urbains, Nord, An III-IV.

10 DPPC 192 : Saint-Domingue, recensement des biens domaniaux et urbains, Sud, An X-XI.

Service Historique de la Défense de Rochefort

MR 1E 594, Intendance de la Marine de Rochefort, Lettres reçues, 1763.

MR 3 E1 3 : Rôle d'équipage, Le Warwick,1765.

MR 3 E1 4 : Rôle d'équipage, L'Utile,1763.

MR 3 E1 5 : Rôle d'équipage, Le Vigilant,1767.

MR 3 E1 6 : Rôle d'équipage, La Tamponne,1770.

MR 3 E1 7 : Rôle d'équipage, La Terpsicore,1772.

MR 3 E1 8 : Rôle d'équipage, La Terpsicore,1772.

MR 3 E1 9 : Rôle d'équipage, La Tourterelle,1772.

MR 3 E1 10 : Rôle d'équipage, La Terpsicore,1775.

MR 3 E1 11 : Rôle d'équipage, La Terpsicore,1776.

MR 3 E1 12 : Rôle d'équipage, La Terpsicore,1777.

MR 3 E1 13 : Rôle d'équipage, La Terpsicore,1778.

MR 3 E1 14 : Rôle d'équipage, Le Vaillant,1779.

MR 3 E1 15 : Rôle d'équipage, Le Saint-Michel,1781.

MR 3 E1 20 : Rôle d'équipage, Le Généreux,1790.

MR 3 E2 2 : Rôle d'équipage, La Perdrix,1787.

MR 3 E2 6 : Rôle d'équipage, L'Apollon,1790.

MR 3 E2 7 : Rôle d'équipage, L'Orion,1790.

MR 3 E2 8 : Rôle d'équipage, Le Pluvier, 1790.

MR 3 E2 9 : Rôle d'équipage, L'Aglaé, 1790.

5 E2 1 : Approvisionnements, fer, 1737-1738.

5 E2 15 : Fournitures, bois, 1721-1730.

5 E2 18 : Fournitures, bois, 1735-1743.

5 E2 20 : Fournitures, bois, 1761-1771.

5 E2 21 : Fournitures, bois, 1772-1776.

5 E2 22 : Fournitures, bois, 1777-1782.

6 E2 23 : Fournitures, vivres, 1703.

1 H3 17, Artillerie, 1728.

1 H3 40, Artillerie, 1754-1755.

6 P4 92 : Matricule des familles destinées aux colonies.

6 P6 1 à 22 : Rôles d'armement du port de La Rochelle, 1757, 1770-1788.

9 P2 2 : Registre de la correspondance du chargé des Classes du quartier de Saintes, 1781-1819.

9 P3 2 : Registre des levées faites dans le quartier de Saintes, 1770-1788.

9 P3 4 : Mouvements journaliers du bureau des classes de Saintes, 1777-1791.

9 P3 21 : Registre des remises faites par divers ports au quartier d'Angoulême, 1788-1811.

9 P3 22 : Registre des matricules des gens de mer du quartier d'Angoulême, 1785-1796.

9 P4 116 : Matricule des bâtiments de commerce du quartier des classes de Saintes-Angoulême, 1749-1763.

9 P4 117 : Matricule des bâtiments de commerce du quartier des classes de Saintes, 1776-1790.

9 P4 118 : Matricule des bâtiments de commerce du quartier des classes d'Angoulême, 1785-1817.

1R 12 : Passages, Amérique du Nord, Antilles, demandes de particuliers, 1715-1726.

1R 19 : Passages, Antilles, demandes de particuliers, 1722-1725.

1R 25 : Produits ultra-marins, entrées au port de Rochefort, 1731-1738.

Service Historique de la Défense de Vincennes

1 VE 47 : Fleuve Charente, fin XVII^e siècle.

MAR VI, Ms 353 : Copie de lettres, Magnac Frères, 1787-1791.

Génie, MS. 503, Recueil des Plans de Saintonge, par Claude Masse, vers 1715.

GR 6M J10 A274 : Carte des rivières de la France par généralité, échelle 1 : 400 000^e, par Alexis-Hubert Jaillot, Paris, 1645.

Archives Départementales de la Charente

139B 12 : Maréchaussée d'Angoumois, 1752-1759.

139B 14-15 : Maréchaussée d'Angoumois, 1770-1780.

140B 4 : Procès-verbal de bornage des forêts de Braconne et de Bois-Blancs, 1665.

140B 5 : Visite des forêts du Duché d'Angoulême par Dorieu, 1670.

140B 10 : Réformation pour la rivière de Charente, 1674.

140B 12 : Réformation des droits sur les eaux de la Charente, visite et jugements, 1674.

140B 13 : Procès-verbal de visite pour la réformation de la Charente, par P. du Sarlandie, examinateur, 1729.

142B 8 : Procès-verbaux d'assemblées et cahiers de doléances d'Angoulême, 1789.

1 C 6 : Intendance de Limoges, Papeteries d'Angoumois, XVIII^e siècle.

1 C 86 : « Veu par le Roy [...] » [autorisation accordée au duc de La Rochefoucauld pour rendre la Charente navigable], s.n. [vers 1717] ; Arrêt du Conseil d'Etat du Roi qui condamne les sieurs d'Auray de Brie, Raymond et autres à des amendes et indemnités pour dégradation par eux commises sur les travaux de la Charente devant le parc de Jarnac, 25 octobre 1777.

1 C 87 : Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Correspondance relative à l'extension de la navigation sur la Charente, 1775-1777.

1 C 88 : Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Extrait des registres du Conseil d'Etat concernant les ouvrages pour rendre la Charente navigable, 20 décembre 1780 ; Arrêt de règlement concernant la navigation de la Charente, 20 décembre 1780 ; Ordonnance concernant l'exécution de l'arrêt du 20 décembre dernier, 1781 ; Contrôle des ouvrages à faire pour rendre la Charente navigable depuis Civray en Poitou jusqu'à Cognac, 1781 ; commission d'éclusiers, 2 décembre 1788.

1 C 89 : Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Mémoire touchant la navigation de la rivière de la Charente au-dessus d'Angoulême, 6 juillet 1696 ; Mémoire touchant la navigation de la rivière de la Charente au-dessus d'Angoulême, 1720 ; Mémoire du corps de ville s'opposant au flottage de bois proposé par le duc de La Rochefoucauld, 1720 ; Mémoire favorable à la navigation de la Charente avec état estimatif des ouvrages à faire pour rendre la Charente navigable depuis Angoulême jusqu'à Verteuil, 24 août 1720.

1 C 90 : Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Mémoires et correspondances des partisans et opposants à l'extension de la navigation sur la Charente en amont d'Angoulême, XVIII^e siècle.

1 C 91 : Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Devis des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772 ; Détail des ouvrages à faire pour rendre la rivière de Charente navigable depuis Civray, 30 septembre 1772 ; Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente et itinéraire de la rivière depuis Civray jusqu'à Cognac, 6 janvier 1773.

1 C 92 : Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Registre composé d'un mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente, vers 1775.

1 C 93 : Intendance de Limoges, Navigation de la Charente, Registre contenant 33 planches localisant les aménagements à réaliser pour moderniser la navigation, vers 1775.

5 C 2 : Carte de la généralité de La Rochelle

5 C 5 : Commerce des eaux-de-vie d'Angoumois, direction de La Rochelle, états des quantités d'eaux-de-vie expédiés par les ports de ce département à destination des colonies françaises de l'Amérique et de Guinée, 1783.

5 C 6 : Commerce des eaux-de-vie d'Angoumois, Chambre de Commerce de La Rochelle, Prix commun des eaux de vie pendant chaque année depuis 1774, 1784.

5 C 15 : Mémoire sur les changements de poste proposé depuis Chaunay jusqu'à Barbezieux en passant par Angoulême, 1^{ère} moitié du XVIII^e siècle.

5 C 17 : Généralité de La Rochelle, Ponts et Chaussées, Etat des travaux à réaliser sur les chaussées de la généralité de La Rochelle en 1784-1785 ; devis des ouvrages pour l'entretien annuel des chaussées en pavé de blocage sur la route de Paris à Bordeaux [...], sur celle de La Rochelle à Angoulême [...], sur celle de La Rochelle à Limoges [...] et sur les chemins adjacents aux dites routes pour 9 années à commencer du 1^{er} janvier 1786.

5 C 18 : Intendance de La Rochelle, Ponts et Chaussées, état des adjudications des travaux des grandes routes pour l'année 1788, 1787 ; Plan de la traverse de Jarnac, fin XVIII^e siècle.

Notariat

Angoulême

2E 144 à 151 : Bernard ,1756-1762.

2E 175 à 190 : Bernard ,1776-1782.

2E 264 à 276 : Caillaud ,1756-1762.

2E 726 à 729 : Grelon ,1756-1762.

2E 848 à 850 : Jehu ,1756-1762.

2E 895 à 896 : Landraud ,1759-1762.

2E 479 à 482 : Deroullède ,1756-1762.

2E 6436 à 6453 : Lescallier ,1776-1783.

2E 6460 à 6476 : Lescallier ,1786-1792.

2E 6655 à 6661 : Sicard ,1756-1762.

2E 6675 à 6684 : Sicard ,1776-1782.

2E 6687 à 6693 : Sicard ,1786-1792.

2E 10 135 à 10 137 : Crassac ,1753-1762.

2E 10 146 à 10 153 : Crassac ,1776-1782.

2E 10 156 à 10 159 : Crassac ,1786-An II.

2E 10 165 à 10 168 : Bourguet ,1755-1762.

2E 27 176 à 27 182 : Caillaud ,1757-1762.

2E 906 à 907 : Mallat ,1756-1762.

2E 915 à 921 : Mallat ,1775-1783.

Cognac

2E 10 895 à 10 915 : Bardon ,1756-1792.

2E 10 922 à 10 926 : Fournier ,1786-1792.

2E 13 524 à 13 553 : Bernard ,1756-1782.
2E 13 555 à 13 557 : Lhedet ,1783-1792.
2E 14 189 à 14 190 : Delafargue ,1752-1764.
2E 14 266 à 14 278 : Imbaud ,1782-1792.
2E 14 395 à 14 427 : Lanchère ,1756-1792.
2E 20 401 à 20 436 : Chauvin ,1756-1788.
2E 14 428 à 14 439 : Noël ,1759-An II.
2E 14 488 à 14 504 : Robin, 1762-1778.

Châteauneuf

2E 2 255 à 2 256 : Bazagier, 1747-1777.
2E 2 265 à 2 272 : Couprie, 1756-1783.
2E 2 283 à 2 287 : Ferrand, 1751-1758.
2E 2 360 à 2 362 : Rullier, 1749-1773.
2E 2 363 à 2 368 : Tabuteau, 1760-1779.
2E 2 372 à 2 377 : Troullier, 1756-1774.
2E 11683 à 11 684 : Richard, 1784-1792.
2E 18 563 à 18 585 : Ledoux, 1769-1792.
2E 18 643 à 18 645 : Monteaud, 1787-An II.
2E 18 679 à 18 694 : Rullier, 1754-1792.

Jarnac

2E 3114 à 2 E 3115 : Cauroy, 1755-1762.
2E 21 575 à 21 578 : Epagniou-Dezile, 1763-1777.
2E 21 582 à 21 587 : Epagniou-Dezile, 1786-1792.
2E 21 620 à 624 : Gaboriau, 1756-1764.
2E 21 640 à 21 653 : Gaboriau, 1771-1777.
2E 21 670 à 21 681 : Gaboriau, 1786-1792.

2E 13 643 à 2 E 13 645 : Guignebert, 1769-1793.

2E 21 733 à 21 735 : Lauzet, 1753-1764.

2 E 21 737 : Lauzet, 1769-1776.

2E 13 696 à 2E 13 702 : Lhedet

2E 21 854 à 21 857 : Roux, 1756-1764.

2E 21 864 à 21 870 : Roux, 1771-1777.

2E 21 879 à 21 885 : Roux, 1786-1792.

2E 21 895 à 21 896 : Templeraud, 1770-1777.

2E 21 898 à 21 899 : Templeraud, 1783-1792.

2E 22 88 : Vincent, 1760-1764.

2E 22 890 à 22 893 : Vincent, 1770-1777.

Saint-Simon

2E 18 804 à 18 806 : Blais, 1786-1792.

Vibrac

2E 18 861 à 18 867 :Gauron, 1755-1777.

Bassac

2E 1580 à 1584 : Castagne, 1756-1784.

2E 1590 à 1592 : Guignard, 1756-1763.

2E 1601 : Guignard, 1785-1786.

Bourg-Charente

2E 1771 à 1772 : Bonnin, 1760-1772.

2E 13 507 à 13 510 : Préceau, 1749-1774.

2E 1774 : Talon, 1757-1759.

2E 20 385 à 20 386 : Texier, 1754-1760.

Série L

L 152 : Secours et indemnités aux réfugiés des Îles de l'Amérique accordés par le département de la Charente, An III- An VI.

Archives départementales de la Gironde

6B 45 à 6B 58 : Passagers embarqués pour les îles d'Amérique, 1713-1787.

6B 372 à 384 : Rôles d'équipages des navires marchands du port de Bordeaux, 1726-1738.

6B 405 à 433 : Rôles d'équipages des navires marchands du port de Bordeaux, 1754-1765.

6B 466 à 540 : Rôles d'équipages des navires marchands du port de Bordeaux, 1770- 1781.

7B 1007 : Angoulême (Baignoux & Quesnel)

7B 1169 : Boyd Georges, copie de lettres, 1785-1789.

7B 1267 : Saintes (Tixier de Saint-Aubert, Apert)

7B 1347 : Angoulême (Dewarennes & divers)

7B 1357 : Angoulême (Bousiguès, Guyonnet Duperrat, De Rouffignac)

7B 1362 : Cognac (Boutilhier)

7B 1433 : Pons (Goiran)

7B 1435 : Cognac (Thaumur)

7B 1446 : Pons (Goiran)

7B 1524 : Angoulême (Rézé)

7B 1526 : Cognac (Duchaîne)

Archives départementales de la Loire-Atlantique

C 1185 à C 1379 - Passagers embarqués pour les îles d'Amérique [base constituée], 1695-1790.

Archives départementales de la Charente-Maritime

B95 : Etat général des vaisseaux, barques et bateaux de l'amirauté de Saintonge, 1721.

Notariat

Saint-Savinien

3E 82 / 67 à 74 : Boffinet, 1776-1783.

3E 82 / 77 à 82 : Boffinet, 1786-1792.

3E 82 / 85 à 96 : Bergier, 1776-1783.

3E 82 / 101 à 113 : Bergier, 1786-1792.

Série C

C 52 : Lettre de Havel sur la fabrique des poudres de La Rochelle, 1778 annotée « L'ingénieur n'a rien à ajouter au rapport de M. Havez » ; extrait des registres du Conseil d'Etat portant autorisation d'établir un entrepôt pour le commerce des colonies dans le port de Rochefort, 22 décembre 1775, signé De Sartine ; Lettre du comte de Vaudreuil au sujet de 7 gabariers emprisonnés pour avoir effectué le hallage à la main plutôt qu'avec des paires de bœufs, 1785 ; arrêt du conseil d'état du roi qui subroge le nommé Louis Perron dans la permission accordée au sieur Duc de La Rochefoucauld par arrêt du 29 avril 1752, de tenir un bac sur la rivière de Charente au lieu d'Ambérac ; arrêt du Conseil d'état du roi qui ordonne que le tarif inséré ans l'arrêt du conseil du 16 mars 1751 sera réformé définissant le nouveau tarif des droits de menue coutumes sur les bateaux passant sous les ponts de Cognac ; ordonnance de l'intendant condamnant à l'amende plusieurs patrons de barques et matelots fréquentant la rivière de Charente et plusieurs particuliers des paroisses de St-Simon ; arrêt du Conseil d'état du roi du 22 janvier 1754 ; procès-verbal de Mareuil constatant la contravention des gabariers de St-Simon en amont du Pas du Loup.

C 154 : Lettres ministérielles signées par Seignelay, Pontchartrain et Phélyppeaux fils, 1689-1691.

C 183 : Enquête agricole, 1774.

C 210 : Inspection des manufactures de Saintonge et d'Angoumois par Fonfrède, 1740-1741.

Archives municipales de Cognac

4II 1 : Fonds Esrable des Barrières, Affaires de Saint-Domingue, 1748-1786.

Archives numérisées

Archives Nationales

AN, CP, F14 8484, Atlas de Trudaine, Généralité de Limoges, 1745-1780.

AN, CP, F14 8499 à 8501, Atlas de Trudaine, Généralité de La Rochelle, 1745-1780.

Archives Nationales de l'Outre-Mer

15 DF C0348A [en ligne], Carte de la côte du Cap depuis la Petite Anse jusqu'et compris le port français levé par le Sr. Rabié, inspecteur des travaux du roi, 1746.

C7 A28, Secrétariat d'État à la Marine, Correspondance à l'arrivée, Guadeloupe, Administration Nolivos, 18 mai 1767, f°123.

C7 A31, Secrétariat d'État à la Marine, Correspondance à l'arrivée, Guadeloupe, Administration Bouillé du Chariol, 28 février 1770, f°16.

Registres paroissiaux, Baptêmes, Mariages, Sépultures de Saint-Domingue :

Anse-à-Veau, 1764-1792.

Acquin, 1731-1790.

Archaye, 1712-1792.

Baynet, 1718-1792.

Bombarde, 1784-1788.

Cap Tiburon, 1768-1790.

Cavaillon, 1719-1792.

Cayes Jacmel, 1714-1786.

Croix des Bouquets, 1693-1792.

Dondon, 1777-1788.

Fonds des Nègres, 1716-1792.

Fort-Dauphin, 1705-1792.

Grand Goave, 1780-1786.

Grande-Rivière, 1784-1788.

Gros Morne, 1732-1790.

Jacmel, 1709-1792.

Jérémie, 1778-1790.

Jérémie, hôpital

L'Acul, 1701, 1777-1790.

Lester, 1671-1722.

La Fossette, 1777-1788.

Le Borgne, 1777-1788.

Le Cap, 1777-1788.

Le Cap, hôpital de la Charité, 1765, 1775-1779.

Le Môle Saint-Nicolas, 1775-1788.

Le Trou, 1777-1791.

Léogane, 1668-1791.

Léogane, hôpital, 1739-1785.

Les Anses, 1728-1767.

Les Cayes, 1698-1792.

Les Cotteaux, 1752, 1768-1789.

Les Gonaïves, 1728, 1778-1790.

Les Verrettes, 1715-1788.

Limonade, 1777-1791.

Mirebalais, 1723-1791.

Ouanaminthe, 1731-1791.

Petit Goave, 1763, 1777-1790.

Petite Anse, 1777-1788.

Petite Rivière, 1672-1722.

Petite Rivière de l'Artibonite, 1710-1790.

Plaine du Nord, 1777-1788.

Plaisance, 1776-1789.

Port à Piment, 1778-1781.

Port au Prince, 1711-1792.

Port au Prince, hôpital, 1790-1792.

Port de Paix, 1706-1792.

Port-de-Paix, hôpital, 1782.

Port Margot, 1777-1789.

Quartier Morin, 1777-1790.

Saint Louis du Sud, 1703-1791.

Saint Marc, 1716-1788.

Sainte-Croix, 1666-1697, 1709.

Terrier Rouge, 1775-1790.

Torbeck, 1698-1791.

Vallière, 1774-1790.

Registres paroissiaux, Baptêmes, Mariages, Sépultures, Chandernagor, 1790-1791.

Archives départementales de la Charente-Maritime

Contrats d'engagements, 1606-1758.

Minutes de notaires d'études rochelaises et rochefortaises, XVII^e-XVIII^e siècles.

B 226, Registre de majesté, 1742.

B 235, Amirauté de La Rochelle, Rôles d'équipage, 1682-1696.

B 5669, Amirauté d'Aunis, Liasses, Rôles d'équipage, 1670-1671.

B 5671, Amirauté d'Aunis, Liasses, Rôles d'équipage, 1672.

Archives départementales de la Seine-Maritime

7P6 8, Quartier de Rouen, Désarmement, 1786.

7P6 9, Quartier de Rouen, Désarmement, 1787.

Archives municipales de Dunkerque

B 19 : Rolle general des bastimens de mer employez au commerce contenant en dix colonnes leurs noms, ceux des propriétaires, cap[itai]nes, m[âitr]es et patrons qui les navigent, combien lesd. bastimens portent de tonneaux, le nombre de canons ou pierriers dont ils sont armez, le nombre de leurs equipages, le temps auquel ces bastimens ont esté construits et le lieu, avec les divers voyages qu'ils ont fait pendant les années 1683, 1684, 1685 et 1686, le tout divisé par departemens, suivant l'ordre des classes, fin XVII^e siècle.

Bibliothèque Municipale de Bordeaux Mériadeck : Fonds patrimonial.

DU 23073 / 2 Rés. [en ligne], *Annonces, affiches et avis divers pour la ville de Bordeaux*, 3, Bordeaux, Labottière Frères, 19 janvier 1764.

Dble 9227 [en ligne], *Affiches de Bordeaux, Annonces, &c.* 21, Bordeaux, Labottière Frères, 22 mai 1777.

H3442/12 Rés. [en ligne], *Journal de Guienne*, , Bordeaux, Simon de La Court, 16 avril 1790.

Bibliothèque nationale de France

BNF, Mélanges Colbert, 106.

BNF, Mélanges Colbert, 131.

BNF, Mélanges Colbert, 142.

BNF, Mélanges Colbert, 157.

BNF, Mélanges Colbert, 167.

BNF, Mélanges Colbert, 176.

BNF, Ms., Fr. 8 148 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Mémoire sur la généralité de La Rochelle dressé par M. Bégon en 1698.*

BNF, Ms., Fr. 11 412 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Mémoire sur diverses généralités de France. II. Bordeaux : « Limoges, par M. Bernage (1698) ».*

BNF, LB 39-337-A [en ligne sur Gallica-Bnf], *Voyage de Louis XVI dans sa province de Normandie*, par Le Tellier, [Paris], s.n. 1824.

Service Historique de la Défense de Lorient

Compagnie des Indes Orientales, Base « Équipages et passagers » (140 609 enregistrements, mise à jour le 7 septembre 2018).

2. Sources imprimées

Cartes et plans

BNF, Estampes et Photographies, EST-VA-16 (1) [en ligne sur Gallica-Bnf], « Plan de la Ville et des Faubourgs d'Angoulesme », estampe anonyme, 46 x 58 cm, plume, encre de Chine, lavis d'encre de Chine et aquarelle, XVII^e siècle.

BNF, GE-DD-655 (128RES) [en ligne sur Gallica-Bnf], « Saintes », s.n., s.n., 1560.

BNF, CP, GE C-1470 [en ligne sur Gallica-Bnf], « Portrait de la ville et forteresse de Saint-Jean d'Angély, ... avec l'assiette de ladite ville et des batteries qui y sont faites », Paris, J. Le Clerc le Jeune, 1621.

BNF, Estampes et photographies, EST-VA-17 (7) [en ligne sur Gallica-Bnf], « St Jean d'Angely [...] », estampe, 58 x 40 cm, plume, encre de chine et aquarelle, s.n., s.n., 1621.

BNF, Ars., FOL-H-226 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Théâtre géographique du royaume de France. Contenant les cartes & descriptions particulières des provinces d'iceluy. Œuvre nouvellement mise en lumières. Avec une table, où sont les noms de toutes les cartes de chacune desdites provinces*, Paris, Chez la Veuve Jean Le Clerc, 1632.

BNF, CP, GED DD-2987 (702) [en ligne sur Gallica-Bnf], Carte géographique des Postes qui traversent la France, par Nicolas Sanson, Paris, Melchior Tavernier, 1632.

BNF, CP, CPL GE DD-2987 (594) [en ligne sur Gallica-Bnf], « Xaintonge et Angoumois », par Apud Guiljelmum Blaeú, Amsterdam, 1635.

BNF, Arsenal, 4-H-2358 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Les Plans et profils de toutes les principales villes et lieux considérables de France... par le Sieur Tassin, ... 1^{re}[-2^e] partie*, Paris, s.n., 1638.

BNF, CP, GE DD-2987 (708) [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte des rivières de la France curieusement recherchée*, par Nicolas Sanson, Paris, Chez Melchior Tavernier, 1641.

BNF, CP, GE-DD-4871 (RES) [en ligne sur Gallica-Bnf], DE CHASTILLON Claude, *Topographie françoise ou Représentations de plusieurs villes, bourgs, chasteaux, maisons de plaisance, ruines & vestiges d'Antiquitez du royaume de France designez par deffunst Claude Chastillon*, Paris, Jean Boisseau, 1641.

BNF, Cartes et Plans, GE C-6 380 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte générale des Postes de France ainsy qu'elles sont à présent establies y compris les rivières et principales villes tant du dit royaume que de ses frontières*, Paris, Tavernier, 1643.

BNF, CP, CPL GE SH 18 PF 149 DIV 8 P 1 RES [en ligne sur Gallica-Bnf], « Le Combat du Petit Goüave », par Le Blanc Adrien, 1677.

BNF, Cartes et Plans, GE DD-2 987 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte particulière des Postes de France*, par Alexis-Hubert Jaillot, Paris, Jaillot, 1690.

BNF, Cartes et Plans, GE DD-2 987 (1324) [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte de parties des provinces de Saintonge, Pays d'Aunis et Poictou, cette carte est représentée de haute mer*, attribuée à Claude Masse, XVIII^e siècle.

BNF, Cartes et plans, GE DD-2 987 (743 B) [en ligne sur Gallica-Bnf], *La généralité de La Rochelle*, par Jean-Baptiste Nolin, Paris, 1703.

BNF, Cartes et Plans, GE BB-565 (9,70) [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte du Bourdelais, du Périgord et des Provinces voisines*, par Guillaume Delisle, Paris, chez l'auteur, 1714.

BNF, CP, GE C-9248 [en ligne sur Gallica-Bnf], « Veüe et perspective du Cap François faite et levée par le Chevalier du Sault, lieutenant de vaisseau du roi en 1717 [...] », s.n., s.n., 1717.

BNF, CP, GE BB 565 (7, 34) [en ligne sur Gallica-Bnf], *Nouvelle carte des Postes de France*, par Bernard-Jean-Hyacinthe Jaillot et Louis-Henri de Bourbon, Paris, Chez le Sr. Jaillot, 1726-1738.

BNF, Cartes et Plans, GE C-1 271 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte générale des postes de France*, par Nicolas de Fer, échelle de 30 lieues, Paris, Chez Danet, 1728.

BNF, CP, GE SH 18 PF 150 DIV 4 P 2 D [en ligne sur Gallica-Bnf], « Carte de Bayaha représentant la frontière terminée présentement par la Rivière du Massacre », Joseph-Louis La Lance, 1728.

BNF, CP, GE CC-1569 (RES) [en ligne sur Gallica-Bnf], *Cartes des bureaux des postes établis sur les différentes routes du royaume de France*, s.n., s.n., 1741.

BNF, CP, GE DD-2987 (178) [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte minéralogique où l'on voit la nature et la situation des terrains qui traversent la France et l'Angleterre*, par Philippe Buache et Jean-Étienne Guettard, [Paris], 1746.

BNF, Cartes et Plans, GE C-9 980 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte des Postes de France dressée par ordre et dédiée à Monseigneur Marc Pierre de Voyer de Paulmy, comte d'Argenson, ministre et secrétaire d'État ayant le département de la guerre, Grand Maître et Surintendant Général des Courriers, Postes et Relais de France*, échelle 1 : 160 000, par Jaillot Bernard-Antoine et Aveline Pierre-Alexandre, Paris, Jaillot, 1751.

BNF, CP, GE DD-5400 [en ligne sur Gallica-Bnf], BUACHE Philippe, *Cartes et tables de la géographie physique ou naturelles, présentées au Roi le 15 mai 1757*, Paris, Dezauche, 1757.

BNF, CP, GE C-1270 [en ligne sur Gallica-Bnf], Carte du royaume où sont tracées exactement les routes des postes, par le Sr Robert, s.n., s.n., 1758.

BNF, CP, GE SH 18 PF 151 DIV 3 P 6, Carte topographique des environs de Léogane dans l'île de Saint-Domingue, par l'ingénieur Antoine, 1765.

BNF, CP, GE SH 18 PF 151 DIV 3 P 12, Carte des quartiers de Nippes et du Rochelais levée par nous Off[icier] d'Inf[anterie], Ingénieur Géographe des Camps et armées du Roy [...] Sorrel, 1768.

BNF, Cartes et Plans, GE DD-2 987 (706B) [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte des Postes de France*, échelle 1 : 1 610 000°, Paris, Jaillot, 1770.

BNF, CP, GE FF-18595 (69) [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte générale de la France*, par Louis Capitaine, Louis-René Luce, sous la direction de César-François Cassini de Thury, 1772-1777, n°069, feuille 117, Angoulême.

BNF, CP, GE DD-742 (BIS RES) [en ligne sur Gallica-Bnf], *Mémoire sur le projet relatif à la navigation de la Charente*, par Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, Limoges, 6 janvier 1773.

BNF, CP, GE C-2408 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte de la généralité de Limoges levée géométriquement*, par Pierre Cornuau et Louis Capitaine, s.n., s.n., 1781.

BNF, CP, GE C-262 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Rivières de France pour servir à la navigation intérieure et principalement à la jonction par eau du Berry avec les autres provinces*, par Georges-Louis Le Rouge, Paris, s.n., 1780.

BNF, CP, GE C-6324 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte générale des fleuves, des rivières (...) de la France, avec les canaux actuellement construits*, par Jean-Louis Dupain-Triel, Paris, s.n., 1781.

BNF, CP, GE C-6325 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte des chaînes de montagnes de la France, de ses principales rivières et des principaux canaux de sa navigation faits ou à faire*, dessiné sous la direction d'Émiland-Marie Gauthey, par Pourcher François, Dijon, s.n., 1782.

BNF, Cartes et Plans, GE D-24 951 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Tableau général des postes, dressé par ordre de M. Claude Jean Rigoley, baron d'Ogny, intendant général des Courriers, Postes, Relais et Messageries de France*, échelle 1 : 1 950 000^e, gravée par J.-B.-L. Aubert, 1787.

BNF, CP, GE D-15621 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte géométrique des routes de postes du royaume*, par Joseph-Dominique Seguin et Claude Roy, Paris, s.n., 1788.

BNF, CP GED-14640 [en ligne sur Gallica-Bnf], « Plan et profil de la Mine de Piégut, dessiné par le Sr. Anjo, ingénieur de l'école royale des mines », s.n., s.n., 1788.

BNF, CP, GE C-11330 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Tableau géographique de la navigation intérieure du territoire républicain français offrant le cours soit de ses fleuves, rivières et ruisseaux ; soit de ses canaux, tant exécutés que projetés, dans ses 86 départements*, par Jean-Louis Dupain-Triel, s.n., s.n., 1795.

BNF, CP, GE D-13619 [en ligne sur Gallica-Bnf], *Carte de France, comprenant le cours des rivières*, par Beaublé fils, Paris, Chez Beaublé, 1817.

Livres imprimés

Textes règlementaires

Édit du roy contenant reiglement sur le fait des eaux & forests, chemins publics, entretenement des rivières, turcies & levées [...], Rouen, s.n., 1583.

Édit du roy portant règlement général pour les eaux et forests [...], Par Louis XIV, Paris, F. Léonard, 1669.

Édit du roi portant règlement général pour les Eaux-et-Forêt, vérifié en Parlement le 13 août 1669, Paris, Chez Frédéric Léonard, 1669.

Lettres patentes sur arrest, qui ordonne l'établissement d'un controlle dans la ville d'Angoulême, données à Versailles le septième mars 1730, Paris, Chez Louis-Denis Delatour, 1730.

Lettres patentes sur arrest, qui ordonne l'établissement d'un controle dans la ville d'Angoulême, données à Versailles le septième mars 1730, Paris, Chez Louis-Denis Delatour, 1730.

Édit du Roi portant établissement à Versailles d'un Dépôt des Papiers Publics des Colonies, donné à Versailles, au mois de juin 1776, enregistré en la Chambre des Comptes le 15 avril 1777, Imprimerie Royale, Paris, 1777.

Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arcenaux de la Marine, Paris, Etienne Michallet, avec Privilège du Roi, 1689.

Ordonnances et règlements concernant la Marine, Toulon, Imprimerie Mallard, 1787.

Règlement du roi pour les capitaines et autres officiers des compagnies franches de la Marine du 29 septembre 1693, Paris, Chez Estienne Michallet, 1693.

Autres textes

État de la Marine. Année 1781, Paris, D'Houry, 1781.

État de la Marine. Année 1783, Paris, D'Houry, 1783.

État de la Marine. Année 1786, Paris, D'Houry, 1786.

Considérations sur l'importance des Classes maritimes de France, présentées à l'Assemblée Nationale par M. Huon, commissaire des Classes de la Marine, Paris, Didot l'Aîné, 1790.

Projet d'établissement d'un corps de trois mille hommes de mer, pour le service courant de la Marine militaire, présenté à l'Assemblée Nationale par M. Huon, commissaire aux Classes de la Marine, Paris, s.n., 1790.

« Mémoire sur l'île Sainte-Croix par Me. Blondel, 1667 », cité dans CARON Aimery, « Personnes et familles à Sainte-Croix au XVIIIe siècle », *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, 107-108, 1996.

BAJOT M., *Annales maritimes et coloniales* [...], Paris, Imprimerie royale, 1822.

BRAASTAD Alain (éd.), *Le copie de lettres (1731-1740) des sieurs Bouniot Père & Fils, négociants à Cognac*, AHSA, t. LXV, SAHSA, 2015.

BRIAND DE VERZÉ, *Nouveau Dictionnaire complet, géographique, statistique [...] de la France et de ses colonies*, Paris, Belin-Leprieur, 1839.

BÜSCHING Anton Friedrich, BÉRENGER Jean-Pierre (éd.), *Géographie de Büsching. Abrégée dans les objets les moins intéressants et augmentée dans ceux qui ont paru l'être retouchée par-tout, et ornée d'un précis de l'histoire de chaque État. Tome Cinquième. Qui comprend toute les Provinces du Royaume de France*, Lausanne, La Société Typographique, 1779.

CLÉMENT Pierre (éd.), *Lettres, mémoires et instructions de Colbert. Première partie. Marine et galères*, t. 3, vol. 1 et 2, Paris, Imprimerie impériale, 1864.

CLÉMENT Pierre (éd.), *Lettres, instructions et mémoires de Colbert*, t. 4, Paris, Imprimerie impériale, 1867.

DAIRE Eugène, DUSSARD Hippolyte (éd.), *Œuvres de Turgot*, vol. IV, Paris, 1844.

DE BLOIS Théodore, *Histoire de Rochefort, contenant l'établissement de cette ville, de son port et arsenal de marine et les antiquitez de son château*, Paris, Chez Briasson, 1733.

VIAL DU CLAIRBOIS Honoré-Sébastien, BLONDEAU Etienne-Nicolas, *Encyclopédie méthodique. Marine. T.3 [Nadir-Zopissa]*, Paris, Chez Panckoucke, 1783.

DIDEROT Denis, LE ROND D'ALEMBERT Jean (dir.), *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, vol. III, Paris, 1753.

ESTIENNE Charles, *Le guide des chemins de France*, Paris, C. Estienne, 1552.

FOURNIER Georges, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris, Chez Jean Dupuis, 2^e édition, 1667.

FURETIERE Antoine, BASNAGE DE BEAUVAL Henri, BRUTEL DE LA RIVIERE Jean-Baptiste, *Dictionnaire universel contenant generalement tous les mots françois tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, t. 3, La Haye, 1727.

MAC CARTHY Jacques, *Nouveau dictionnaire géographique universel [...]*, Paris, Chez l'auteur, 1824.

MICHEL Claude-Sidoine, *L'Indicateur fidèle ou Guide des voyageurs, qui enseigne toutes les routes royales et particulières de la France*, Paris, s.n., 1767 (1765).

MOITHEY Maurille-Antoine, *Dictionnaire hydrographique de la France ou nomenclature des fleuves, rivières, ruisseaux et canaux ; le lieu où ils prennent leurs sources, leurs embouchures et confluent, leur étendue eû égard à leurs sinuosités, leur commerce flottable ou navigable avec les villes qu'ils arrosent, suivie d'une division hydrographique de ce royaume et d'une*

description de ses ports &c., enrichie d'une carte de la France relative à l'objet, Paris, Chez l'auteur, 1787.

MOREAU DE SAINT-MÉRY Louis-Élie, *Description topographique, physique, civile politique et historique de la partie française de Saint-Domingue [...]*, t. I-II, Philadelphie, 1798.

MUNIER Étienne, *Essai d'une méthode propre à étendre les connaissances des voyageurs, ou Recueil d'observations relatives à l'histoire, à la répartition des impôts, au commerce, aux sciences, aux arts et à la culture des terres [...]*, Paris, Moutard, 1779.

PEUCHET Jacques, *Dictionnaire universel de la géographie commerçante*, t. 1 & 5, Paris, Chez Blanchon, 1798-1799.

RAIMOND Julien, *Correspondance de Julien Raymond ; avec ses frères de Saint-Domingue, et les pièces qui lui ont été adressés par eux*, Paris, Imprimerie du Cercle Social, 1792-1793.

Observations sur l'origine et les progrès du préjugé des colons blancs contre les hommes de couleur, sur les inconvénients de le perpétuer, la nécessité, la facilité de le détruire, sur le projet du comité national, etc., par M. Raymond, homme de couleur de Saint-Domingue, Paris, Chez Belin, Desenne, Bailly, 1791.

RICHARD J.-B., *Guide classique du voyageur en France et en Belgique [...]*, 22^e édition, Paris, L. Maison, 1845

SAUGRAIN Claude-Marain, *Dénombrement du royaume par généralitez, elections, paroisses et feux [...]*, Tomes I et II, Paris, Chez Claude Saugrain, 1709.

SAUGRAIN Claude-Marain, *Nouveau Voyage de France, géographique, historique et curieux, disposé par différentes routes, à l'usage des étrangers et des François, contenant une exacte explication de tout ce qu'il y a de singulier et de rare à voir dans ce royaume, avec les adresses pour trouver facilement les routes, les voitures et autres utilitez nécessaires aux voyageurs*, Paris, Saugrain l'Aîné, 1720.

SAUGRAIN Claude-Marain, *Nouveau dénombrement du royaume par généralitez, élections, paroisses et feux [...]*, tomes I et II, Paris, Chez Pierre Prault, 1735.

THÉVET André, *Cosmographie de Levant, revue & augmentée de plusieurs figures*, Lyon, Ian de Tovrnes & Guil. Gazeav, 1556.

TYNNA Jean (de la)., *Almanach du commerce de Paris, des départements de l'empire français et des principales villes du monde*, Paris, Chez l'auteur, 1810.

VALIN René-Josué, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, t. 1, La Rochelle, Chez Legier & Mesnier, 1760.

YOUNG Arthur, SÉE Henri (trad.), *Voyage en France pendant les années 1787, 1788, 1789 et 1790*. Journal de Voyage, t. I, Paris, Armand Colin, 1931.

Bibliographie

- ACERRA Martine, MICHON Bernard, *Horizons atlantiques*, Rennes, PUR, 2019.
- ACERRA Martine, « La création de l'arsenal de Rochefort », *Dix-septième siècle*, 53, 2011, p. 671-676.
- ACERRA Martine, *Rochefort et la construction navale française, 1661-1815*, 4 vol., Librairie de l'Inde, Paris, 1993.
- ACERRA Martine, MERINO José, MEYER Jean (dir.), *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, PUPS, 1988.
- ACERRA Martine, MEYER Jean, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994.
- AILLOT Michelle, Moulins et gabares. *La Charente de Fléac à Jarnac (XVII^e-XVIII^e-XIX^e siècles)*, Chasseneuil-sur-Bonnieure, Médiaprint & Cie, 2013.
- ARBELLOT Guy, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales, Economies, Sociétés, Civilisations*, 3, 1973, p. 765-791.
- ARIÈS Philippe, *Histoire des populations françaises et de leurs attitudes devant la vie depuis le XVIII^e siècle*, Paris, Seuil, 1971.
- ASSOCIATION PROMOTION PATRIMOINE (dir.), *Châteaux, manoirs et logis. La Charente-Maritime*, Chauray, Patrimoines & Médias, 1993.
- AUDIBERT David, *Épiciers de l'Ouest (Le Mans, Angers, Nantes) au XVIII^e siècle : étude comparative*, Thèse de doctorat sous la direction d'Anne Fillon, Université du Maine, 2003.
- AUGERON Mickaël, DUPLESSIS Robert, *Fleuves, rivières et colonies, XVII^e-XX^e siècles*, Paris, Les Indes Savantes, 2010.
- AUGERON Mickaël, 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, 2004.
- AUGERON Mickaël, TRANCHANT Mathias (dir.), *La Violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004.
- AUGERON Mickaël, CAUDRON Olivier (dir.), *La Rochelle, l'Aunis et la Saintonge face à l'esclavage*, Paris, Les Indes Savantes, 2012.
- AUGUSTIN Jean-Marie, *Histoire du Poitou-Charentes. Des provinces à la région*, Geste, La Crèche, 2011.
- BACKOUCHE Isabelle, *La Trace du fleuve. La Seine et Paris (1750-1850)*, Paris, EHESS, 2016.
- BÉGOT Danielle (dir.), *La plantation coloniale esclavagiste (XVII^e-XIX^e siècles). Actes du 127^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, Paris, CTHS, 2008.
- BÉLY Lucien, *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 2010 (1996).

BENOÎT (P.), « Pour une histoire des rivières », *Des Rivières et des Hommes, une longue histoire...*, Acte du colloque du SIARCE, Corbeil-Essonnes, 4 et 5 novembre 2005, p. 217-224, Paris, 2007.

BERCÉ Yves-Marie, « Allées et venues dans les campagnes de l'Angoumois vers 1650 », *Dix-septième siècle*, 234, 1, 2007, p. 83-96.

BERNARD Gilles, *Le Cognac. À la conquête du monde*, Pessac, PUB, 2011.

BERNARD Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968.

BERNY Sandrine, *Jean Esrable des Barrières, Sieur d'Uffaut, un bourgeois du XVIII^e siècle*, Mémoire de Maîtrise sous la direction de Guillemet Dominique, Université de Poitiers, 1997.

BERTHET Jean-Pierre, COLUS Didier, *Le fabuleux destin des canons de l'Hermione*, Paris, Le Croît Vif, 2015.

BLANC Carine, *Les gens de mer de Fermanville au XVIII^e siècle*, Mémoire de maîtrise, Université de Paris X, 1989.

BLIER Gérard, *Histoire des transports en Charente-Maritime*, Paris, Le Croît Vif, 2005.

BLUCHE François, *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, Fayard, 2005 (1990).

BOËR Claire, « Les travailleurs de la mer : désertions et débarquements des marins provençaux au XVIII^e siècle », *Tracés : Revue de Sciences Humaines*, ENS Éditions, 32, 2017, p. 27-48.

BOËR Claire, *Travailleurs de la mer. Parcours, expériences et cadres de vie des marins de Provence au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat sous la direction de Gilbert Buti, Université d'Aix-Marseille, 2019.

BOISSONNADE Prosper, *Essai sur la géographie historique et sur la démographie de la province d'Angoumois du XVII^e siècle au XIX^e siècle*, Angoulême, Coquemard, 1890.

BOISSONNADE Prosper, « La population dans l'Angoumois au XVIII^e siècle », *Bulletin de la Société archéologique et historique de la Charente*, Tome XI, 1889, p. 33-84.

BOISSONNADE Prosper, « La Navigation intérieure du Poitou et des Charentes, leur place dans l'histoire de la navigation fluviale de la France du IX^e au XX^e siècle », *Bulletin de la Section des Sciences Économiques et Sociales*, Paris, CTHS, 1927.

BOISSONNADE Prosper, *Colbert : le triomphe de l'étatisme, la fondation de la suprématie industrielle de la France, la dictature du travail (1661-1683)*, Paris, s.n., 1932.

BOUFFANCE Serge, MOISDON Pascale, *Regards sur le patrimoine industriel de Poitou-Charentes et d'ailleurs*, Cahiers du Patrimoine, n° 91, La Crèche, Geste Édition, 2008.

BOULANGER Patrick, « Salaires et revenus des équipages de navires marchands provençaux durant le XVIII^e siècle », *Provence historique*, 122, 1980, p. 409-429.

BOURRACHOT Lucile, POUSSOU Jean-Pierre, « Les départs des passagers charentais pour les Antilles (1713-1787) », *Recueil de la SAHCM et Section Archéologique de Saintes*, t. 25, Saintes, Delavaud, 1974, p. 167-190.

BOUYER Murielle, *Les gens de mer de la rivière de Loire : étude d'un bassin de main d'œuvre du commerce nantais au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat sous la direction de Guy Saupin, Université de Nantes, 2004.

BRAUDEL Fernand, *Ambitions pour l'histoire*, Paris, De Fallois, 1997.

BRETAGNOLLE Anne, GIRAUD Timothée, VERDIER Nicolas, « Modéliser l'efficacité d'un réseau. Le cas de la Poste aux chevaux dans la France pré-industrielle (1632-1833), *L'Espace géographique*, 39, 2010, 2, p. 117-131.

BOUDRIOT Jean, *Le Vaisseau de 74 canons*, t. I à III, Grenoble, Editions des Quatre Seigneurs, 1973-1975.

BOULANGER Pierre, *La Maréchaussée angoumoisine au XVIII^e siècle*, Tours, Transmettre, 2016 ;

BOULLE Pierre H., *Race et esclavage dans la France de l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 2007.

BRAASTAD Alain, « Exemple d'un problème d'intégration des "gens de couleur" posé aux autorités charentaises au début du XIX^e siècle, *Annales du Greh*, 30, 2008, p. 69-70.

BRAUDEL Fernand. *Civilisation matérielle, économie, capitalisme XV^e-XVIII^e siècle*). *Les structures du quotidien : le possible et l'impossible*, t. 1, Paris, Armand Colin, 1979.

BROC Numa, « Un géographe dans son siècle, Philippe Buache (1700-1773) », *Dix-Huitième Siècle*, 1971-3, p. 223-235.

BROUARD Emmanuel, « Quel commerce fluvial en Loire angevine au XVIII^e siècle ? Nantes et son arrière-pays ligérien », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 123, 1, 2016, p. 113-156.

BROUARD Emmanuel., GODELAINE Florent., « La Loire fleuve "sucré" : voiture par eau d'une denrée exotique et relations entre le bassin fluvial, Nantes, et les Antilles aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, 16, 2015, p. 83-99.

BUCHERIE Luc, *Les graffitis du Château François à Cognac*, Segonzac, GREH, 1993.

BUCHERIE Luc, *Les graffitis de la Tour de la Lanterne à La Rochelle. Essai d'inventaire*, Publication de la Société d'Archéologie et d'Histoire de l'Aunis, 5, 1978.

BUCHERIE Luc, *Les graffitis de Tours Saint-Nicolas et de la Chaîne à La Rochelle*, Publication de la Société d'Archéologie et d'Histoire de l'Aunis, 10, 1987.

BURKARDT Albrecht (dir.), *Médiateurs et instances de médiation dans l'histoire du voyage*, Limoges, PULIM, 2019.

BURNOUF Joëlle, LEVEAU Philippe, *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture*, Paris, CTHS, 2004.

BUTEL Paul, *Histoire de l'Atlantique*, Paris, Perrin, 1997.

BUTEL Paul, *Histoire des Antilles françaises*, Paris, Perrin, 2007 (2002).

BUTEL Paul, *Histoire du thé*, Paris, Desjonquères, 1989.

BUTEL Paul, LAVALLÉ Bernard, *L'Espace Caraïbe, théâtre et enjeu des luttes impériales (XVI^e-XIX^e siècle)*, Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, 1996.

BUTEL Paul, HUETZ DE LEMPS Alain, *Histoire de la société et de la famille Hennessy, 1765-1990*, Cognac, Hennessy, 1999.

BUTEL Paul (dir.), *Commerce et Plantation dans la Caraïbe, XVIII^e-XIX^e siècles*, Bordeaux, Maison des Pays Ibériques, p. 71-79.

- BUTI Gilbert, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez, XVII^e-XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2010.
- BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *Être marin en Europe occidentale, 1550-1850*, PUR, Rennes, 2016, p. 89.
- BUTI Gilbert, CABANTOUS Alain, *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, Belin, 2018.
- BUTI Gilbert, HRODĚJ Philippe (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS Éditions, 2013.
- CABANTOUS Alain, LESPAGNOL André, PÉRON Françoise, *Les Français, la terre et la mer, XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 2005.
- CABANTOUS Alain, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Aubier, 1995.
- CABANTOUS Alain, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France, 1680-1830*, Paris, Fayard, 1993.
- CABANTOUS Alain, *Dix mille marins face à l'Océan : les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècle (vers 1660-1794) : étude sociale*, Paris, Publisud, 1991.
- CABANTOUS Alain, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la Marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1994.
- CABANTOUS Alain, « Gens de mer, guerre et prison, la captivité des gens de mer au XVIII^e siècle », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 28, 1981, p. 246-267.
- CABANTOUS Alain, *La Mer et les Hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Westhoek Éditions, 1980.
- CABANTOUS Alain, « Apprendre la mer : remarques sur l'apprentissage des mousses à l'époque moderne », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 40, 3, 1993, p. 415-422.
- CADIEUX Philippe, *La correspondance transatlantique des Prize papers (1744-1763) : famille, commerce et communications en temps de guerre*, Mémoire d'histoire moderne soutenu à l'université de Montréal, 2015.
- CADIOU-QUELLA Christophe, « Rochefort et la traite négrière au XVIII^e siècle », *Roccafortis. Bulletin de la Société de géographie de Rochefort*, 47, 2011, p. 20-40.
- CAILLOU François, *Une administration royale d'Ancien Régime : le bureau des Finances de Tours*, Vol. 1, Tours, PUFR, 2005.
- CAMUS Michel-Christian, « Le général de Poincy, premier capitaliste sucrier des Antilles », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, 84, 317, 1997, p. 119-125.
- CANDELON-BOUDET Frédéric, *Commander au long cours depuis la Guyenne : les capitaines de navire bordelais au XVIII^e siècle*, Thèse de doctorat sous la direction de Michel Figeac, Université de Bordeaux MONTAIGNE, 2018.

- CANNY Nicholas, PHILIP Morgan (dir.), *The Oxford Handbook of the Atlantic World, 1450-1850*, Oxford University Press, 2013.
- CAUDRON Olivier, « Les officiers de marine rochefortais du XVIII^e siècle et leurs esclaves », *Roccafortis. Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort*, 59, 2017, p. 36-46.
- CAUDRON Olivier, « La présence noire en Charente-Inférieure sous le Premier Empire : l'enquête de 1807 », *Écrits d'Ouest*, 25, Société Rochelaise d'histoire moderne et contemporaine, 2017, p. 143-153.
- CAUDRON Olivier, « Noirs et gens de couleur dans le Centre-Ouest Français en 1807 », *Écrits d'Ouest*, 20, Société Rochelaise d'histoire moderne et contemporaine, 2012, p. 297-301.
- CAUNA Jacques, *Au temps des isles à sucre. Histoire d'une plantation de Saint-Domingue au XVIII^e siècle*, Paris, Karthala-ACCT, 1987.
- CAUNA Jacques (de), « Une famille transatlantique : les Fleuriau », *Les Cahiers de Framespa* [en ligne], 9, 2012.
- CHABROL Paul, « Les bois de Marine dans l'économie forestière française », *Revue Forestière Française*, 4, 1962.
- CHAPELOT Jean, RIETH Éric, « Navigation et ports fluviaux dans la moyenne Charente, de l'Antiquité tardive au XI^e siècle d'après l'archéologie et les textes », *Actes des Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 35^e congrès, La Rochelle, 2004.
- CHALINE Olivier, *La France au XVIII^e siècle (1715-1787)*, Belin, « Sup Histoire », Paris, 2012.
- CHALINE Olivier, *Les Armées du Roi. Le Grand chantier (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2016.
- CHAPELOT Jean, RIETH Éric, « Navigation et ports fluviaux dans la moyenne Charente, de l'Antiquité tardive au XI^e siècle d'après l'archéologie et les textes », *Actes des Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 35^e congrès, La Rochelle, 2004.
- CHAPELOT Jean, RIETH Éric, *Navigation et milieu fluvial au XI^e siècle. L'épave d'Orlac (Charente-Maritime)*, n°48, Documents d'archéologie française, Paris, MSH, 1995.
- CHARBONNEAU Hubert, *Vie et mort de nos ancêtres : étude démographique*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 1975.
- CHARPENTIER Emmanuelle, HRODĚJ Philippe (dir.), *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2018.
- CHARPY Jacques, *Un ingénieur de la Marine à la fin du XVIII^e siècle. Les carnets de route de Pierre Touffaire (1777-1794)*, Rennes, PUR, 2011.
- CHAUNU Pierre, « Les dépassements de l'histoire quantitative : rétrospective et perspectives », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, tome 8, 1972, p. 647-685.
- CHAUVAUD Frédéric, PÉRET Jacques, *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2006.
- CHAUVET Gustave, *Les Anciennes forges de Ruffec*, Paris, Imprimerie nationale, 1901.
- CHESEL Marie-Emmanuelle, *Histoire de la consommation*, Paris, La Découverte, 2012.

- CHEssel Marie-Emmanuelle, « Des empires aux objets : la fabrique des consommateurs. », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 64, 2017, 1, p. 166-174.
- CHEssel Marie-Emmanuelle, « Où va l'histoire de la consommation ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 59, 2012, 3, p. 150-157.
- CHOQUETTE Leslie, *Frenchmen into Peasants: Modernity and Tradition in the Peopling of French Canada*, London, Harvard University Press, 2007.
- CIRIACONO Salvatore, *Eau et développement dans l'Europe moderne*, Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 2004.
- CLOUTOUR Marie, *Les passagers vers les Isles à sucre à partir des rôles d'équipage des navires de commerce du port de La Rochelle [1770-1788]*, Mémoire de Master 1 sous la direction de Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, 2013.
- COCHARD Nicolas, *Les Marins dans la ville : gens de mer et société urbaine au Havre (1830-1914)*, Thèse de doctorat sous la direction d'André Zysberg, Université de Caen, 2013.
- COCULA-VALLIERES Anne-Marie, *Un Fleuve, des hommes : les gens de la Dordogne au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 1981.
- COMBEAU Jacques, *Le Commerce du sel dans la seconde moitié du XVII^e siècle entre Tonny-Charente et le port de L'Houmeau*, Ruelle, La Route des Tonneaux et des Canons, 2007.
- COMBES Jean (dir.), *Histoire du Poitou et des Pays Charentais*, Clermont-Ferrand, De Borée, 2001.
- COMBES Jean (dir.), *Saint-Jean-d'Angély des origines à nos jours*, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 2010.
- COMBES Jean, LUC Michel (dir.), *La Charente, de la Préhistoire à nos jours*, Bordessoules, Saint-Jean-d'Angély, 1986.
- COMBY Jean, « Les faubourgs d'Angoulême », *Noroi*, 47, 1965, p. 307-312.
- COMBY Jean, « Les quartiers et les faubourgs d'Angoulême », *Noroi*, 42, 1964, p. 171-193.
- CONCHON Anne, « Droits de péage et pouvoirs sur la rivière (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Hypothèses*, 1997, 1, p. 83-88.
- CONCHON Anne, « Circulation fluviale et économie urbaine au XVIII^e siècle : Lyon à la confluence de la Saône et du Rhône », *La Citta e il fiume*, Rome, 2007, p. 227-237.
- CONCHON Anne, *Le péage en France au XVIII^e siècle. Les privilèges à l'épreuve de la réforme*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris, 2002.
- CONCHON Anne, *D'encre et d'eau. Les projets du canal de l'Essonne*, Archives départementales de l'Essonne, Chamarande, 2009.
- CONTURIE P. M. Jean, *Histoire de la fonderie nationale de Ruelle (1750-1940) et des anciennes fonderies de canons de fer de la Marine*, Paris, Imprimerie nationale, 1951.
- COQUERY Natacha, « La diffusion des biens à l'époque moderne. Une histoire connectée de la consommation », *Histoire Urbaine*, n°30, 2011, 1, p. 5-20.

- COQUERY Natacha, (dir.), *La Boutique et la ville. Commerces, commerçants, espaces et clientèles (XVI^e-XX^e siècle)*, Tours, Publications de l'Université François Rabelais-CEVHI, 2000.
- COQUERY Natacha, *Tenir boutique à Paris au XVIII^e siècle. Luxe et demi-luxe*. Paris, CTHS, 2011.
- COQUERY Natacha, *L'Hôtel aristocratique. Le marché du luxe à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Publications de La Sorbonne, coll. « Histoire moderne », 1998.
- CORBIN Alain, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 1990 (1988).
- CORVOL Andrée (dir.), *Forêt et marine*, Paris, L'Harmattan, 1999.
- COUSIN Bernard, *Le Miracle et le quotidien. Les ex-voto provençaux, images d'une société*, Aix-en-Provence, Université de Provence, 1983.
- COUSSEAU Vincent, *Population et anthroponymie en Martinique du XVII^e siècle à la première moitié du XIX^e siècle : étude d'une société coloniale à travers son système de dénomination personnel*, Thèse de doctorat sous la direction de Danielle BÉGOT, Université des Antilles et de la Guyane, 2009.
- COUSSEAU Vincent, *Prendre nom aux Antilles. Individu et appartenances (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, CTHS, 2012.
- COUSSEAU Vincent, KIENER Michel C., *La Révolution à Saint-Domingue. Récits de rescapés (1789-1804)*, Les Perséides, Bécherel, 2016.
- CULLEN Louis M., *Le Choix de Cognac : l'établissement des négociants irlandais en eau-de-vie au XVIII^e siècle*, Paris, Le Croît Vif, 2006.
- DANA Katherine, *Rennes et la mer. Création, développement et fonctionnement d'une voie fluviomaritime : la Vilaine (XVI^e-XVII^e siècles)*, Thèse de doctorat sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Université de Bretagne Sud, 2017.
- DEBIEN Gabriel, « Engagés pour le Canada vus de La Rochelle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 6, 2, 1952, p. 177-233.
- DEBIEN Gabriel, *La société coloniale aux XVII^e et XVIII^e siècles. Les engagés pour les Antilles (1634-1715)*, vol. 1, Société de l'Histoire des Colonies Françaises, Paris, 1952.
- DEBIEN Gabriel, *La société coloniale aux XVII^e et XVIII^e siècles. Les colons de Saint-Domingue et la Révolution : essai sur le Club Massiac (août 1789-août 1792)*, vol. 2, Paris, Armand Colin, 1953.
- DEBIEN Gabriel, *Les esclaves aux Antilles françaises (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Société d'Histoire de la Guadeloupe & Société d'Histoire de la Martinique, Basse-Terre & Fort-de-France, 1974.
- DEBRIE Jean, GUERRERO David, « (Re) spatialiser la question portuaire : pour une lecture géographique des arrière-pays européens », *L'Espace géographique*, 37, 2008, p. 45-56.
- DELAFOSSÉ Marcel, « La Rochelle et les Îles au XVII^e siècle », *Revue d'histoire des colonies*, t. 36, 127-128, 1949, p. 238-281.
- DELAFOSSÉ Marcel, « La Rochelle et le Canada au XVII^e siècle », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 4, 4, 1951, p. 469-511.

DELÂGE Gabriel, *Laboureurs d'Angoumois (17^e, 18^e et 19^e siècles)*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1988.

DELÂGE Gabriel, « Les hommes et les mines de fer de l'Angoumois oriental », *Bulletin de la SAHC*, 23, 1983.

DESCHANEL Boris, « Des Alpes à Saint-Domingue : les commerçants du Haut-Dauphiné et les colonies caribéennes au XVIII^e siècle », DUMA Jean (dir.), *Des Ressources et des hommes en montagne* [en ligne], Paris, CTHS, 2019 ; *Id.*, *Commerce et révolution : les négociants dauphinois entre l'Europe et les Antilles (années 1770 – années 1820)*, Fontaine, Presses Universitaires de Grenoble, 2018.

DESSERT Daniel, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996.

DESTOUCHES Didier, « L'institution de l'engagement aux Antilles françaises. Contribution à l'étude des débuts de l'immigration coloniale », *Hommes et migrations, L'Espace caribéen : institutions et migrations depuis le XVII^e siècle*, 1274, 2008, p. 22-34.

DEVÈZE Michel, *Antilles, Guyane, la Mer des Caraïbes de 1492 à 1789*, Paris, Sedes, « Regards sur l'Histoire », 1977.

Direction des Archives de France, Ministère de la culture et de la communication, *Voyage aux Îles de l'Amérique*, Paris, Archives Nationales, 1992.

DOUKI Caroline, MINARD Philippe, « Histoire globale, histoires connectées : un changement d'échelle historiographique ? », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 54, 4bis, 2007, p. 7-21.

DOYLE William, « Le prix des charges anoblissantes à Bordeaux au XVIII^e siècle », *Annales du Midi*, 86, 1968.

DUBAN Caroline, *Les foires et les marchés du XVIII^e siècle. Poitou, Aunis, Saintonge et Angoumois*, La Crèche, La Geste-PUNA, 2019.

DUBESSET Éric, DE CAUNA Jacques, *Pour une histoire des circulations dans l'espace atlantique (XVIII^e-XIX^e siècle)*, Pessac, PUB, 2014.

DUBOURG-NOVES Pierre (dir.), *Histoire d'Angoulême et de ses alentours*, Toulouse, Privat, « Univers de la France et des Pays Francophones », 1990.

DUFURNIER Benoît, *Énergies d'autrefois*, t. I, Nancy, Berger-Levrault, 1980.

DUMONT Annie, MARIOTTI Jean-François (dir.), *Archéologie et histoire du fleuve Charente. Taillebourg-Port-d'Envaux : une zone portuaire du haut Moyen-Âge sur le fleuve Charente*, Dijon, Editions Universitaires de Dijon, 2013.

DUPRAT Julie, *Présences noires à Bordeaux : passage et intégration des gens de couleur à la fin du XVIII^e siècle*, Thèse de l'École Nationale des Chartes sous la direction d'Olivier Poncet, École Nationale des Chartes, 2017.

FARGE Arlette, *Le Goût de l'Archive*, Paris, Seuil, 1989.

FAVREAU Robert, RECH Régis, RIOU Yves-Jean (dir.), *Bonnes villes du Poitou et des pays charentais (XII^e-XVIII^e siècle)*, Poitiers, Société des Antiquaires de l'Ouest, 1999.

- FAVREAU Robert, « La Rochelle, port français sur l'Atlantique au XIII^e siècle », SHMES (dir.), *L'Europe et l'Océan. Contribution à l'histoire de la navigation*, Paris, SHMES, 1988.
- FERLAND Catherine, GERNIER Benoît, « Quelque longue que soit l'absence : procurations et pouvoir féminin à Québec au XVIII^e siècle », *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, 37, 2013, p. 197-225.
- FIGEAC Michel, *Châteaux et vie quotidienne de la noblesse de la Renaissance à la douceur des Lumières*, Paris, Armand Colin, 2006.
- FIGEAC Michel, *La Douceur des Lumières : noblesse et arts de vivre en Guyenne au XVIII^e siècle*, Mollat, Bordeaux, 2001.
- FORTIN Jeffrey A., MEUWESE Mark, *Atlantic biographies. Individuals and Peoples in the Atlantic World*, Leiden-Boston, Brill, 2014.
- FURET François, « Histoire quantitative et construction du fait historique », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 26^e année, 1, 1971 p. 63-75.
- GABET Camille, « Le rôle de l'arsenal de Rochefort dans les premières années de la colonisation de l'île Royale », *Rochefort et la mer. Grands voyages de découverte du XVII^e siècle à nos jours*, 4, Jonzac, Université francophone d'été, 1988.
- GABET Camille, « Les relations de Rochefort avec l'Acadie sous Louis XIV », *Rochefort et la Mer. Technique et politique maritimes aux XVII^e et XVIII^e siècles*, 1, Jonzac, Université Francophone d'été, 1985.
- GABET Camille, « Les relations de Rochefort avec les colonies d'Amérique sous Louis XIV », *Annales de l'Université francophone d'été Saintonge-Québec*, 1980, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1982.
- GADELAIN Florent, « Du Maine à l'océan, l'approvisionnement en bois de Marine des arsenaux du Ponant : une aire, un fret, un mode de voiture (XVII^e-XVIII^e siècle) », BOIS Jean-Pierre (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes. Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, PUR, Rennes, 2016.
- GAILLARD Jean-Paul (dir.), *Châteaux, logis et demeures anciennes de la Charente*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 2005.
- GAINOT Bernard, *L'empire colonial français de Richelieu à Napoléon*, Paris, Armand Colin, « U », 2015.
- GARNIER Emmanuel, « La ville face aux caprices du fleuve. L'exemple normand, XVI^e-XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, 18, 2007, 1, p. 41-60.
- GAUDILLAT Alain, AUGUSTIN Jean-Marie, *Cartes anciennes du Poitou et des Charentes. Naissance d'une région*, La Crèche, Geste, 2011.
- GAUDILLOT Jeanne-Marie (dir.), *Le voyage de Louis XVI en Normandie, 21-29 juin 1786*, Caen, Caron & Cie, 1967.
- GAUTIER Arlette, « Les familles esclaves aux Antilles françaises, 1635-1848 », *Population*, 55-6, 2000, p. 975-1001.
- GAUTIER Arlette, *Les Sœurs de solitude : femme et esclavage aux Antilles du XVII^e au XIX^e siècle*, PUR, Rennes, 2010 (1985).

GAY Jacques, « Influence de la Marine sur le développement des industries métallurgiques en France (1666-1815), *Rochefort et la Mer. Grands voyages de découvertes du XVII^e à nos jours*, 1988.

GODFROY Marion F., *Le dernier rêve de l'Amérique française*, Paris, Vendémiaire, 2014 (2011).

GINZBURG Carlo, « Traces. Racines d'un paradigme indiciaire », *Mythes, emblèmes, traces. Morphologie et histoire*, Lagrasse, Verdier, 2010.

GLÉNISSON Jean (dir.), FAVREAU Robert, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge, Le Moyen Âge*, t. II, La Crèche, Geste Éditions, 2014.

GLÉNISSON Jean (dir.), SEGUIN Marc, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge. Le début des Temps modernes, (1480-1610)*, t. III, La Crèche, Geste Éditions, 2005.

GODELAINE, Florent. « Du Maine à l'océan, l'approvisionnement en bois de marine des arsenaux du Ponant : Une aire, un fret, un mode de voiture (XVII^e - XVIII^e siècles) », BOIS Jean-Pierre (dir.), *La Loire, la guerre et les hommes : Histoire géopolitique et militaire d'un fleuve*, Rennes, PUR, 2013.

GRATALOUP Christian, *Atlas historique mondial*, Paris, Les Arènes, 2019.

GRATALOUP Christian, *Lieux d'histoire. Essai de géohistoire systématique*, Montpellier-Paris, GIP-Reclus-La Documentation Française, 1996.

GRATALOUP Christian, « Les périodes de l'espace », *Espace Temps*, 82-83, 2003, p. 80-86.

GRENIER Jean-Yves, « L'histoire quantitative est-elle encore nécessaire ? », BOUTIER Jean, JULIA Dominique (dir.), *Passés recomposés. Champs et chantiers de l'Histoire*, Mutations, Autrement, Paris, 1995, p. 173-183.

GRUZINSKI Serge, *Les Quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris, Points, 2004.

GUILBAUD Alexis, « L'article Fleuve de D'Alembert : de sa manufacture à l'application des mathématiques au mouvement des rivières », *Recueil d'études sur l'Encyclopédie des Lumières*, 2013, p. 153-179.

GUILLEMET Dominique, PÉRET Jacques, *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique, de la Préhistoire à nos jours*, Actes du colloque tenu au Centre International de la Mer à Rochefort du 18 au 20 avril 1995, Mémoires de la Société des Antiquaires de l'Ouest, 4, 1996.

HABERT Jacques, *Verrazane. Quand New-York s'appelait Angoulême*, Paris, Perrin, 1993.

HAMON Philippe, *Messieurs des finances. Les grands officiers des finances dans la France de la Renaissance*, Paris, CHEFF, 1999.

HAUDRÈRE Philippe, « Heurs et malheurs des voyages maritimes sur la route des Indes orientales au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 121, 3, 2014, p. 165-175.

HAVARD Gilles, VIDAL Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Flammarion, Paris, 2003.

LE HÉNAFF-JÉGOU Monique, *Rochefort-sur-Mer : ville de la Marine, étude démographique, 1680-1820*, Thèse de doctorat, Université Michel de Montaigne Bordeaux III, 3 tomes, 1988.

HERCULE Philippe, *Paroisses et communes de France : dictionnaire d'histoire administrative et démographique. 17, Charente Maritime*, Paris, CNRS, 1985.

HILAIRE-PÉREZ Liliane, *L'Expérience de la mer. Les Européens et les espaces maritimes au XVIII^e siècle*, Paris, Seli Arslan, 1997.

HOUDAILLE Jacques, « Quelques données sur la population de Saint-Domingue au XVIII^e siècle », *Population*, 28-4-5, 1978, p.859-872.

HOUDAILLE Jacques, « Reconstitution des familles de Saint-Domingue (Haïti) au XVIII^e siècle », *Population*, 46-1, 1991, p. 29-40.

HOULLEMARE Marie, « La fabrique des archives coloniales et la naissance d'une conscience impériale (France, XVIII^e siècle) », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 61, 2014, 2, p. 7-31.

HRODĚJ Philippe, « Les premiers colons de l'ancienne Haïti et leurs attaches en métropole à l'aube des premiers établissements (1650-1700) », *Les Cahiers de Framespa* [en ligne], 9, 2012.

HRODĚJ Philippe, « L'amiral Du Casse, de la marchandise à la Toison d'Or », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 104, 1997, 4, p. 23-39.

HUETZ DE LEMPS Christian, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris, Mouton-EHESS, 1975.

USSENET Jacques, « Les dénombrements Saugrain. Genèse et hypothèses », *Annales de démographie historiques*, 1996, p. 295-312.

JACQUET Gwendoline, *Organisation d'un réseau dans le monde du négoce : étude du réseau régional de Jean Martell à travers les lettres envoyées à ses correspondants du Centre-Ouest Français de 1720 à 1721*, Mémoire d'histoire moderne réalisé sous la direction de Thierry Sauzeau, Université de Poitiers, 2007.

JAMES Alan, *Navy and government in early modern France, 1572-1661*, The Royal Historical Society, The Boydell Press, Woodbridge, 2004.

JARNOUX Philippe, *Les Bourgeois et la Terre. Fortunes et stratégies foncières à Rennes au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 1996.

JOUTARD Philippe, POTON Didier, VEYSSIÈRE Laurent (dir.), *Vers un nouveau monde atlantique. Les traités de Paris (1763-1783)*, Rennes, PUR, p. 181-192.

JULLIEN Benoît, « Une expédition négrière à la fin du XVIII^e siècle : la Reine de Podor (première partie) », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, Tome XXXVI, 2010, p. 103-116.

LABOULAIS-LESAGE Isabelle (dir.), *Comblant les blancs de la carte. Modalités et enjeux de la construction des savoirs géographiques (XVII^e-XX^e siècle)*, Strasbourg, PUS, 2004.

LACHIVER Marcel, *Vins, vignes et vigneron. Histoire du vignoble français*, Paris, Fayard, 1988.

LAGORSSE Katia (Inrap), *La faïencerie Sazerac à Angoulême (16) : nouvelles données*, Journée d'actualités archéologiques de l'AAPC, Tusson, 4 mai 2019.

LARCHER Régis, *Jean Esrable des Barrières, étude des relations entre Jean Esrable des Barrières et son frère Guillaume Esrable*, Mémoire de Maîtrise sous la direction de Guillemet Dominique, Université de Poitiers, 1997.

- LAUMIÈRE L., « Origine et importance de la fonderie de Ruelle avant la Révolution », *Bulletin de la Société Charentaise des études locales*, 48, 1925.
- LE BOUËDEC Gérard, *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*, *Revue d'histoire maritime*, 8, Paris, PUPS, 2008.
- 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)*, t. II, Librairie de l'Inde, Paris, 1994.
- LE BOUËDEC Gérard, « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle », *Rives méditerranéennes*, 35, 2010, p. 61-78.
- LE GOFF Jacques, NORA Pierre (dir.), *Faire de l'Histoire. Nouveaux problèmes*, Gallimard, Paris, 1974.
- LE GOUÏC Olivier, *Lyon et la mer. Connexions atlantiques et commerce colonial*, Rennes, PUR, 2011.
- LE MAO Caroline (dir.), Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, Bayonne. *Mémoire noire. Histoire de l'esclavage*, Bordeaux, Mollat, 2020.
- LE MAO Caroline, *Servir le roi et s'en servir. Regards sur les Français au temps de Louis XIV, Les Fournisseurs de la Royale au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697)*, t. I, Mémoire d'habilitation à diriger les recherches, Université Bordeaux Montaigne, 2017.
- LE MAO Caroline, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Armand Colin, « U », Histoire, Paris, 2015.
- LE MAO Caroline, MEYZIE Philippe (dir.), *L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI^e siècle à nos jours*, PUPS, Paris, 2015.
- LE MAO Caroline, « French arsenals and their hinterland at the beginning of the War of the League of Augsburg (1688-1690) », PAULY Michel, SCHEUTZ Martin, *Cities and their spaces : concepts and their use in Europe*, Cologne-Weimar-Vienna, Böhlau, 2014, p. 123-142.
- LE MAO Caroline, « Approvisionnements navals et intermodalité. Le cas des arsenaux français à la fin du XVII^e siècle », GREVET Jean-François (dir.), *La résilience des villes portuaires. Transports, intermodalité et reconfigurations des espaces portuaires maritimes et fluviaux en Europe du Nord* (à paraître).
- LE MARESQUIER Érik, « Les archives de l'inscription maritime », dans *La Gazette des Archives*, n°100, 1978.
- LE ROY LADURIE, « Histoire et environnement », *Annales ESC*, 29-3, 1974, p. 537-538.
- LE ROY LADURIE Emmanuel, *L'Ancien Régime : de Louis XIII à Louis XV, 1610-1770*, Histoire de France Hachette, t. 3, Hachette, Paris, 1991.
- LEMER Alice, « La traversée de l'Atlantique de l'Écosse vers le Canada au tournant du XIX^e siècle : angoisses, propagandes et réalités », *Études canadiennes*, 78, 2015, p. 207-220.
- LEMERCIER Claire, ZALC Claire, *Méthodes quantitatives pour l'historien*, Repères, La Découverte, Paris, 2008.
- LEPETIT Bernard, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel, 1988.

LEPETIT Bernard, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace*, Paris, EHESS, 1984.

LEPETIT Bernard, « Architecture, géographie, histoire : usages de l'échelle », *Genèses*, 13, 1993. L'identification, sous la direction de Peter Schöttler. pp. 118-138.

LESUEUR Boris, *Les troupes coloniales sous l'Ancien Régime. Fidelitate per mare et terras*, Paris, SPM, 2014.

LESUEUR Boris, « Les troupes coloniales aux Antilles sous l'Ancien Régime », *Histoire, Économie & Société*, 4, 2009, p. 3-19.

LESTRINGANT Franck, *Le Brésil d'André Thévet : les singularités de la France antarctique (1557)*, Paris, Chandeigne, 1997.

LÉVY Jacques, LUSSAULT Michel (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 2013.

LLINARES Sylviane, *Marine, propulsion et technique : l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, t. 1, Paris, Librairie de l'Inde, 1995.

LLINARES Sylviane, « Voyage par mer et tourisme aristocratique au XVIII^e siècle », *Histoire, Économie & Société*, 28-2, 2009, p. 15-35.

LOCHER Fabien, QUENET Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 56-4, 2009, p. 7-38.

MANDROU Robert, « Les Français hors de France aux XVI^e-XVII^e siècles », *Annales ESC*, 14, 4, 1959, p. 662-675.

MARCHAND Patrick, *Le Maître de Poste et le messager. Les transports publics en France au temps des chevaux*, Paris, Belin, 2006.

MARIEN Laurent, « Au fil des eaux de la Sèvre : une interface avec les colonies d'Amérique au XVIII^e siècle », *French Colonial History*, 10, 2009, p. 189-207.

MARION Marcel, *Dictionnaire des institutions de la France, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, 1999 (1923).

DE MARTEL Marie-Thérèse, *Étude sur le recrutement des matelots et soldats des vaisseaux du Roi dans le ressort de l'intendance du port de Rochefort (1691-1697). Aspects de la vie des gens de mer*, Service Historique de la Défense, 1982.

MARTIN Sébastien, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Histoire, PUR, Rennes, 2015.

MARTINETTI Brice, *Les Négociants de La Rochelle au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013.

MARZAGALLI Silvia (dir.), *Bordeaux et la Marine de guerre : XVII^e-XX^e siècles*, Pessac, PUB, 2002.

MARZAGALLI Silvia, « The French Atlantic World in the seventeenth and eighteenth century », CANNY Nicholas, PHILIP Morgan (dir.), *The Oxford Handbook of the Atlantic World, 1450-1850*, Oxford University Press, 2013, p. 235-252.

MASSARD-GUILBAUD Geneviève, « De la "part du milieu" à l'histoire de l'environnement », *Le Mouvement Social*, 200, 2002, 3, p. 64-72.

MEADOWS Darrell R., « Les relations familiales transatlantiques dans *Mon Odyssée* », *Dix-Huitième siècle*, 43, 2011, p. 429-445.

MÉMAIN René, *Matelots et soldats des vaisseaux du roi : levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, Paris, Hachette, 1937.

MÉMAIN René, *Le Matériel de la Marine de guerre sous Louis XIV*, Paris, Hachette, 1936.

MEYER Jean, GOFF Tim J. A., « Les constructions navales en France pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 26^{ème} année, 1, 1971.

MEYZIE Philippe, *L'alimentation en Europe à l'époque moderne : manger et boire, XVI^e-XIX^e siècle*, Armand Colin, Paris, 2010.

MICHAUD Alain, *Histoire de Saintes et de ses alentours*, Toulouse, Privat, 1989.

MICHON Bernard, *Les Européens et les Antilles, XVII^e siècle – début XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2019.

MICHON Bernard, *Le port de Nantes au XVIII^e siècle : construction d'une aire portuaire*, Histoire, PUR, Rennes, 2011.

MILLON Matthias, « Du village au rivage : organiser la surveillance des gens de mer (XVIII^e-XIX^e siècle) », communication dans le cadre du colloque *Réclamer, soutenir, refuser la surveillance de l'Antiquité à nos jours : enjeux idéologiques, politiques et sociaux*, Poitiers, 3-5 octobre 2018.

MIQUEL Pierre, *Histoire des canaux, fleuves et rivières de France*, Paris, Éditions 1, 1994, p. 15.

MOLLAT DU JOURDIN Michel, *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993.

MOLLAT DU JOURDIN Michel, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècle)*, Paris, Hachette Education, 1983.

MORERA Raphaël, *L'assèchement des marais en France au XVII^e siècle*, Rennes, PUR, 2011.

MORERA Raphaël, « De l'écluse à sas à la jonction des mers. L'imaginaire de la navigation intérieure au XVII^e siècle », *Hypothèses*, 2005, 1 p. 187-198.

MORERA Raphaël, « La politique hydraulique des rois de France au XVII^e siècle. Des constructions d'emblèmes », *Hypothèses*, 8, 2005, p. 49-60.

MOREAU Jean-Pierre, *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, Paris, Khartala, 1992.

MOYER Frédéric, « Turgot et la navigation de la Charente : de la théorie à la pratique, et retour. Une étude de cas de la "fabrique des savoirs" de l'économie politique », *Dix-Huitième siècle*, 50, 2018, p. 579-596.

MOYER Frédéric, *Turgot et la navigation de la Charente : savoirs économiques et pratiques administratives*, Mémoire de Master 2 en sciences économiques, Université de Paris I Sorbonne, 2016.

NAULET Frédéric, *La Ferme des poudres et des salpêtres : création et approvisionnement en poudre en France (1664-1765)*, Paris, Institut de Stratégie Comparée, « Etudes d'histoire militaire », 2002.

NOËL Érick, *Être noir en France au XVIII^e siècle*, Paris, Tallandier, 2006.

NOËL Érick, « L'esclavage dans la France moderne », *Dix-huitième siècle*, 39, 2007, 1, p. 361-383 ;

NOËL Érick (dir.), *Dictionnaire des gens de couleurs dans la France moderne*, vol. III, le Midi, Genève, Droz, coll. Bibliothèque des Lumières, 2017.

NOGUES André, *La Fonderie nationale de Ruelle au service de la Royale*, Ruelle, Université Populaire de Ruelle, 1989.

NOTTER Annick ; NOËL Érick (dir.), *Un Monde créole. Vivre aux Antilles au XVIII^e siècle*, La Crèche, La Geste, 2017.

ORDHAL KUPPERMAN Karen, *The Atlantic in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2012.

PAULY Sébastien (dir.), *Les céramiques de raffinage du sucre en France : émergences et diffusions de part et d'autre de l'Atlantique du XVI^e siècle au XIX^e siècle*, Rapport d'activité 2018 du PCR Céramiques de raffinage dans les ports atlantiques, décembre 2018.

PAULY Sébastien, « Les céramiques de raffinage du sucre en France : émergences et diffusions de part et d'autre de l'Atlantique du XVI^e siècle au XIX^e siècle », *Les Échos du Craham* [en ligne], 13 février 2017.

PAYN-ECHALIER Patricia, « Entre fleuve et mer, le port d'Arles et le delta du Rhône (XVI^e-XVIII^e siècle), *Rives méditerranéennes*, 35, 2010, p. 29-44.

PEABODY Sue, "*There are no slaves in France*": *The Political Culture of Race and Slavery in the Ancien Régime*, New York, Oxford University Press, 1996.

PEARSALL Sarah, *Atlantic families : Lives and Letters in the later eighteenth century*, New York, Oxford University Press, 2008.

PÉRET Jacques, *Les Corsaires de l'Atlantique, de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste éditions, 2012.

PÉRET Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises au XVII^e et XVIII^e siècle*, La Crèche, Geste, 2007.

PÉRET Jacques, SAUZEAU Thierry, « Les amirautés du Centre-Ouest aux temps modernes », *Les Amirautés en France et Outre-Mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*, *Revue d'Histoire Maritime*, 19, 2014, p. 181-200.

PETER Jean, *Maîtres de forges et maîtres fondeurs de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Économica, 1996.

PETER Jean, *Les manufactures de la Marine sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1997.

PETITJEAN-ROGET Jacques, « Les femmes de colons à la Martinique au XVI^e et XVII^e siècle », *Revue d'Histoire de l'Amérique française*, 9, 1955, 2, p. 177-231.

PÉTROWISTE Judicaël, *À la foire d'empoigne. Foires et marchés en Aunis et Saintonge (vers 1000 – vers 1500)*, Toulouse, PUM, 2004.

PEYRONNET Edmond, *Les anciennes forges de la région du Périgord*, Bordeaux, Delmas, 1958.

PICARD Yvonne, « Le temps chez Husserl et chez Heidegger », *Philosophie*, 100, 2009, 1, p. 7-39 ;

DASTUR Françoise, « Phénoménologie de la surprise : horizon, projection et évènement », *Alter. Revue de Phénoménologie*, 24, 2016, p. 31-46.

- PIERRE-LOUIS Jessica, *Les livres de couleurs face au préjugé : franchir la barrière à la Martinique aux XVII^e-XVIII^e siècles*, Thèse de doctorat sous la direction d'Érick Noël, Université des Antilles et de la Guyane, 2015.
- PIERRON Yvon, *Marc-René, marquis de Montalembert*, Paris, Arléa, 2003.
- PIJASSOU René, « L'ancienne industrie du fer dans le Périgord septentrional », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 27, p. 243-268.
- PINARD Jacques, « Les anciennes forges charentaises du XVI^e au XIX^e siècle », *Norois*, 122, 1984.
- PLOUVIEZ David, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, PUR, Rennes, 2014.
- PLOUVIEZ David (dir.), *Défense et colonie dans le monde atlantique. XV^e-XX^e siècle*, PUR, Rennes, 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*, 2010, 117-3, p.55-72.
- POTON Didier, « Géographie du protestantisme et réseau urbain dans le Centre-Ouest à l'époque moderne (XVI^e-XVII^e siècles), *Les réseaux urbains dans le Centre-Ouest atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Actes du colloque organisé par le GERHICO, Poitiers, 13-15 mai 1993, MSAO, 5^e série, t. III, 1995, p. 213-228.
- POUSSOU Jean-Pierre, *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII^e siècle. Croissance économique et attraction urbaine*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1983.
- PRITCHARD James, *Louis XV's navy, 1748-1762 : a study of organization and administration*, Kingston-Montréal, Mc-Gill-Queen's University Press, 1987.
- QUANTIN Patrick, « La Métallurgie dans la région d'Angoulême », *Norois*, 9, 1956.
- RABION Jacky, « Histoire de la forge de Pont-Rouchaud », mémoire non publié (extraits en ligne sur HistoirePassion).
- RAMBEAUD Pascal, *La Rochelle fidèle et rebelle*, Saintes, Le Croît Vif, 1999.
- RÉGENT Frédéric, *Les Maîtres de la Guadeloupe, propriétaires d'esclaves, 1635-1848*, Paris, Tallandier, 2019.
- RÉGENT Frédéric, *La France et ses esclaves, de la colonisation aux abolitions, 1620-1848*, Paris, Grasset, 2007.
- RENARD Roger, « Les villes moyennes du fleuve Charente. Évolution historique et économique depuis l'Antiquité », *Norois*, 59, 1993.
- RÉTUREAU Hervé, *Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables d'Olonnes (1747-1866)*, Thèse de doctorat sous la direction de Martine Acerra et Thierry Sauzeau, Université de Nantes, 2020.
- RIBEIRO Nicolas, *La place de la mer au sein de la société coloniale des Petites Antilles françaises entre 1650 et 1713*, Thèse de doctorat, Université de Nantes, 2019.

- RIETH Éric, *Des Bateaux et des Fleuves. Archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps Modernes en France*, Editions Errance, Paris, 1998.
- RIETH Éric, CARRIÈRE-DESBOIS Catherine, SERNA Virginie, *L'Épave de Port-Berteau II (Charente-Maritime), un caboteur fluvio-maritime du haut Moyen-Âge et son contexte nautique*, n°86, Documents d'archéologie française, Paris, MSH, 2001.
- RIETH Éric, *Des Bateaux et des fleuves. Archéologie de la batellerie du Néolithique aux temps modernes en France*, Paris, Errance, 1998.
- ROCHE Daniel, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003.
- ROCHE Daniel, *Histoire des choses banales. Naissance de la consommation (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 1997.
- ROCHE Daniel, *La Culture des apparences. Une histoire du vêtement (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Fayard, 1989.
- ROCHE Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours*, t. 1, 1671-1870, Toulon, Maury, 2005.
- ROGERS Dominique, « Raciser la société : un projet administratif pour une société domingoise complexe (1760-1791) », *Journal de la Société des Américanistes*, 95, 2, 2009, p. 235-260.
- ROGERS Dominique, « Présences noires en Aquitaine au XVIII^e siècle : une question à redécouvrir », *Bulletin de l'Institut Aquitain d'Études Sociales*, 2, 76, 2001.
- ROSSIGNOL Bernadette, « Jean Esrable et Nanette : une famille notable de libres à Saint-Louis-du-Sud », *Bulletin de la Généalogie Histoire de la Caraïbe*, 116, 1999.
- ROULET Éric, *La Compagnie des Îles de l'Amérique (1635-1651). Une entreprise coloniale au XVII^e siècle*, Rennes, PUR, 2017.
- SAINT-VIL Jean, « Villes et bourgs de Saint-Domingue au XVIII^e siècle. Essai de géographie historique », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 123, 1978.
- SAUGERA Éric, *Bordeaux, port négrier : chronologie, économie, idéologie, XVII^e-XIX^e siècles*, Paris, Karthala, 2002.
- SAUPIN Guy (dir.), *Les Villes atlantiques européennes, une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1850)*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2019.
- SAUPIN Guy, *La France à l'époque moderne*, U, Armand Colin, Paris, 2016 (3^e édition).
- SAUPIN Guy, *Histoire sociale du politique. Les villes de l'Ouest atlantique français à l'époque moderne (XVI-XVIII^e siècle)*, P.U.R., « Histoire », Rennes, 2011.
- SAUPIN Guy (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen-Âge au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2006.
- SAUZEAU Thierry, « Les petits ports, animateurs de l'économie maritime de la mer des Pertuis saintongeais (XV^e-XVIII^e siècle) », *Rives méditerranéennes*, 35, 2010, p. 79-97.

SAUZEAU Thierry, *Les gens de mer de la Seudre (milieu XVIII^e-milieu XIX^e siècle) : les carrières de trois cohortes de marins du Quartier de Marennes inscrits entre 1760 et 1825*, thèse de doctorat sous la direction de Jacques PÉRET, Université de Poitiers, 2002.

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, « Flottilles et commerce de cabotage sur le fleuve Charente au XVIII^e siècle », GARNIER Bernard et alii (dir.), *Des galères méditerranéennes aux rivages normands. Mélanges André Zysberg*, Annales de Normandie, n° 36, Caen, 2011, p.255-266.

SAUZEAU Thierry, « Trajectoires des ports saintongeais entre monopole et libéralisme (XVII^e-XIX^e siècles) », POLÓNIA Amélia, RIVERA MEDINA Ana María (dir.), *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX : políticas y estructuras portuarias*, Casa de Velázquez, Madrid, 2016, p. 25-42.

SAUZEAU Thierry, « Une dynastie de charpentiers : les Lamoureux de Marennes », *De la Seudre à la Charente*, 8, Société Historique de la Charente-Maritime, 2001.

SAUZEAU Thierry, *Petite histoire de Brouage*, La Crèche, Geste, 2008.

SAUZEAU Thierry, « Les gens de mer de Saintonge, de l'Atlantique subi à l'Atlantique choisi (1760-1860) », *Les Cahiers de Framespa* [en ligne], 9, 2012.

SAUZEAU Thierry, « Rochefort et les Amériques (XVII^e-XVIII^e siècle) », *Écrits d'Ouest*, 24, 2016, p. 17-65.

SAUZEAU Thierry, « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e-XIX^e siècles. L'exemple des marins des Classes de Marennes en Saintonge », *Techniques et cultures* [en ligne], 45, 2005.

SAUZEAU Thierry, « Les mousses ou "garçons" et la souffrance sociale (XVII^e-XIX^e siècles), CHAUVAUD Frédéric, *Histoire de la souffrance sociale (XVII^e-XX^e siècles)*, PUR, Rennes, 2007, p. 77-86.

SAUZEAU Thierry, « Les gens de mer du quartier de Marennes et l'institution des invalides de la Marine (milieu XVIII^e-milieu XIX^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 120, 2, 2013, p. 179-192.

SEGUIN Marc, « La construction navale en Saintonge au "beau XVI^e siècle" », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, XLII, La Rochelle, SAHSA, 2017, p. 23-34.

SÉNILLOU Pierre, *Pons à travers l'histoire*, t. II, La Crèche, Publications de l'Université Francophone d'Été, Geste Éditions, 1995.

SÉPULCHRE Bruno, *Jarnac. Images des temps*, Paris, Librairie Bruno Sépulchre, 1995.

SÉPULCHRE Bruno, *Gabariers de la Charente*, Paris, Éditions Bruno Sepulchre, 1988.

SÉPULCHRE Bruno, *À la recherche des gabariers de la Charente*, Paris, Éditions Bruno Sépulchre, 1978.

SERNA Virginie, « Le Fleuve de papier. Visites de rivières et cartographies de fleuve (XIII^e-XVIII^e siècles), dans *Le Fleuve, Médiévales*, 36, 1999, p. 31-41.

- SUBLIME Jérôme, *Les commissaires des Classes de la Marine en France (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Thèse de doctorat sous la direction d'Alain Cabantous, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2014.
- SZULMAN Éric, *La Navigation intérieure sous l'Ancien Régime. Naissance d'une politique publique*, PUR., « Histoire », Rennes, 2014.
- TANGUY Marion, « Les peuples de la Loire et l'eldorado antillais : les engagés ligériens pour les Îles de l'Amérique », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, 16, 2015.
- TARRADE Jean, « Alsaciens et Rhénans en Saintonge au XVIII^e siècle. Saint-Jean-d'Angély 'entrepôt des colons recrutés pour la Guyane sous le ministère de Choiseul », *Bulletin de la Société des Antiquaires de l'Ouest et des Musées de Poitiers*, 4^{ème} série, 8, 1966.
- TEMDAOUI Jean-Christophe, « Communiquer l'incommunicable : traces numériques et histoire connectée du Centre-Ouest atlantique », DEPERNE Marcel, DICHY-MALHERME Sarah, PICHARD Laëtitia (dir), *Trace(s)*, Limoges, Pulim, 2018, p. 79-94.
- TEMDAOUI Jean-Christophe, « De la Saintonge à la Caraïbe, Esrable des Barrières et Saint-Domingue. Un fonds municipal d'exception pour une histoire atlantique d'un arrière-pays », *Revue Historique de Bordeaux et du Département de la Gironde*, 24, 2018, p. 55-67.
- THÉSÉE Françoise, *Négociants bordelais et colons de Saint-Domingue, "liaisons d'habitations" ». La maison Henry Romberg Bapst & Cie, 1783-1793*, Paris, SFHOM, 1972.
- THOMAS Mélanie, « Portait des engagés partis de Rochefort pour les colonies françaises au XVIII^e siècle à travers les actes notariés rochefortais », *Écrits d'Ouest*, 24, 2016, p. 105-145.
- TRANCHANT Mathias, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Histoire, PUR, Rennes, 2003.
- TRANCHANT Mathias, *Les ports maritimes de la France atlantique (XI^e-XV^e siècle). Vol. 1. Tableau géohistorique*, Histoire, PUR, Rennes, 2017.
- TRANCHANT Mathias, *Les origines des Sables d'Olonnes : à la conquête des eaux et des sables*, Gestes Editions, La Crèche, 2012.
- TRENTMANN Frank, *Empire of things. How we became a world of consumers from the fifteenth century to the twenty-first*, Londres, Allen Lane, 2016.
- TRENTMANN Frank, (dir.), *The Oxford handbook of the history of consumption*, Oxford, Oxford University Press, 2012.
- ULBERT Jörg, LLINARES Sylviane (dir.), *La Liasse et la plume. Les bureaux du secrétariat d'État de la Marine (1669-1792)*, Rennes, PUR, 2017.
- VALLEAU Michel, *Angoulême-L' Houmeau : un port sur la Charente, un faubourg peuplé du XI^e siècle à nos jours*, Angoulême, s. n., 1981.
- VERDIER Nicolas, « Le réseau technique est-il un impensé du XVIII^e siècle : le cas de la poste aux chevaux », *Flux*, n°68, 2007/2, p. 7-21.
- VERGNAUD Henri, « La fonderie de Ruelle », *Études charentaises*, 8, 1968.

- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « La révolution maritime a-t-elle existé en France au XVII^e siècle ? », *Revue d'Histoire Maritime*, 14, 2011, p. 280.
- VERGÉ-FRANCESCHI, *La Marine française au XVIII^e siècle. Guerres, administration, exploration*, Paris, SEDES, 1996.
- VIDAL Cécile, « Pour une histoire globale du monde atlantique ou des histoires connectées dans et au-delà du monde atlantique ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 2012, 2, 67^e année, Éditions de l'EHESS, p. 391-413.
- VIDAL Cécile, RUGGIU François-Joseph, *Sociétés, colonisations et esclavages dans le monde atlantique. Historiographie des sociétés américaines des XVI^e-XIX^e siècles*, Béchereil, Les Perséides, 2009.
- VIDAL Laurent, MUSSET Alain, *Les territoires de l'attente. Migrations et mobilités dans les Amériques (XIX^e-XXI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2015.
- VIGARIÉ André, *Port de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette, 1979.
- VILLERET Maud, *Le goût de l'or blanc : le sucre en France au XVIII^e siècle*, Rennes-Tours, PUR-PUFR, 2017.
- VILLERET Maud, « Une industrie nouvelle sur les bords de la Loire : implantation et essor des raffineries de sucre (fin XVII^e-fin XVIII^e siècle) », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, 16, 2015, p. 171-174
- VILLERET Maud, MARTIN Marguerite (dir.), *La diffusion des produits ultramarins en Europe : XVI^e-XVIII^e siècle*, Enquêtes et documents, PUR, Rennes, 2017.
- VILLERET Maud, « Les espaces du commerce alimentaire à Tours au XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, 36, 2013, 1, p. 5-28.
- VILLERET Maud, « La vente des produits coloniaux : le rôle des détaillants dans la diffusion de l'exotisme dans la France de l'Ouest au XVIII^e siècle », NIGRO Giampiero (dir.), *Retail trade. Supply and demand in the formal and informal economy from the 13th to the 18th century*, Firenze University Press, Firenze, 2015, p. 337-352.
- YVON Michel, « Pierre-Marie-Jérôme Trésaguet, ingénieur des Ponts et Chaussées (1716-1796) : créateur d'une méthode rationnelle pour construire et entretenir les chaussées empierrées au XVIII^e siècle », CNSS, CTHS (éd.), *Les Routes du Sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, Paris, CTHS, 1985, p. 295-318.
- ZANCO Jean-Philippe, *Dictionnaire des ministres de la Marine française, 1689-1958*, Paris, Éditions SPM, 2011.

Table des tableaux

<u>Tableau 1</u> : Les gens de mer de l'arrière-pays dans les rôles d'équipage de l'arsenal de Rochefort (1753-1790).	66
<u>Tableau 2</u> : les gens de mer de l'arrière-pays (Saintonge, Angoumois, Poitou, Limousin).	69
<u>Tableau 3</u> : les gens de mer de l'arrière-pays dans les armements au commerce de Bordeaux (1726-1738).	71
<u>Tableau 4</u> : Les gens de mer de l'arrière-pays dans les armements au commerce de Bordeaux (1754-1781).	71
<u>Tableau 5</u> : les gens de mer de l'arrière-pays dans les armements lorientais (1719-1790).	73
<u>Tableau 6</u> : les archives des passages de 4 ports du Ponant au XVIII ^e siècle.	82
<u>Tableau 7</u> : taux d'absence de données de 6 renseignements dans les rôles d'armement et les listes de passagers	85
<u>Tableau 8</u> : taux d'absence de données pour 6 informations relevées dans 4 020 billets de sépulture dominguois (1668-1792).	95
<u>Tableau 9</u> : typologie des actes paroissiaux de sépulture de Saint-Domingue (XVII ^e -XVIII ^e siècle).	96
<u>Tableau 10</u> : profil documentaire de la famille Tourtarel, de Cognac (1786-1792).	99
<u>Tableau 11</u> : taux d'identification paroissiale bi-rive de passagers émigrant à Saint-Domingue (1668-1792).	100
<u>Tableau 12</u> : disponibilité en registres paroissiaux et taux de documentation de l'île de Sainte-Lucie (1751-1788).	101
<u>Tableau 13</u> : état des dépouillements des actes notariés des localités d'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1756-1792).	130
<u>Tableau 14</u> : distance fluviale (en km, en lieues) à l'océan de 14 localités riveraines du fleuve Charente.	139
<u>Tableau 15</u> : caractéristiques topologiques et topographiques de la vallée de la Charente.	140
<u>Tableau 16</u> : Profil du réseau routier de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1784-1785).	151
<u>Tableau 17</u> : Types urbains des agglomérations de plus de 10 000 habitants en Aunis, Saintonge, Angoumois et Limousin (d'après B. Lepetit, 1988).	156
<u>Tableau 18</u> : la répartition de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : niveaux d'agglomération (1716).	166
<u>Tableau 19</u> : la répartition de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : niveaux d'agglomération (1793).	166
<u>Tableau 20</u> : la répartition de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : niveaux d'agglomération (1716).	169
<u>Tableau 21</u> : la répartition de la population de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : niveaux d'agglomération (1793).	169
<u>Tableau 22</u> : les terroirs des paroisses des élections de Cognac, Saint-Jean-d'Angély et Saintes, d'après le Mémoire de la généralité de La Rochelle de Michel Bégon (1698).	173
<u>Tableau 23</u> : surface, production et rendement du vignoble de 26 localités d'arrière-pays en 1774.	182
<u>Tableau 24</u> : natures de 203 items contenus dans les articles de 11 titres de l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669.	213
<u>Tableau 25</u> : impératifs et finalités de 203 items contenus dans les articles de 11 titres de l'Ordonnance des Eaux-et-Forêts de 1669.	214
<u>Tableau 26</u> : les empêchements à la navigation sur le fleuve Charente d'après les visites fluviales de la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois de 1673 et 1729.	217
<u>Tableau 27</u> : les navigants de Saintonge intérieure dans l'enquête Seignelay (1686).	227
<u>Tableau 28</u> : les matelots de 17 secteurs du département de la rivière de Charente en 1727.	229
<u>Tableau 29</u> : part des patronymes dans la navigation de 5 localités fluviales d'Angoumois (1753-1759).	235
<u>Tableau 30</u> : les patronymes des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge (1727-1788).	240
<u>Tableau 31</u> : évolution hypothétique de l'effectif des matelots et des patronymes associés pour l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1727-1788).	241
<u>Tableau 32</u> : âge des bâtiments marchands recensés dans l'enquête Seignelay (1686) pour 5 ports fluviaux d'arrière-pays.	243
<u>Tableau 33</u> : effectif des bâtiments marchands dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1790).	245
<u>Tableau 34</u> : rotations et tonnages des bâtiments marchands de deux flottes fluvio-maritimes : Saint-Savinien et Port-d'Envaux (1684-1686).	253
<u>Tableau 35</u> : évolution globale du tonnage de la flotte marchande de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1790).	254

<u>Tableau 36</u> : volumes sortant renseignés et estimés transportés par la flotte de l'arrière-pays fluvio-maritime de Saintonge (1764-1789).	260
<u>Tableau 37</u> : flotte, capacité de charge et volumes transportés de trois ports fluvio-maritimes d'arrière-pays : Charente, Saint-Savinien, Port-d'Envaux (1686-1788).	262
<u>Tableau 38</u> : les 6 types d'écluses projetée sur la Charente d'après l'atlas fluvial de Trésaguet (1772-1779).	308
<u>Tableau 39</u> : montant des travaux projetés pour rendre la Charente navigable depuis Civray (1772).	308
<u>Tableau 40</u> : montant des ouvrages projetés pour rendre la Charente navigable entre Verteuil et Angoulême par Lefebvre (1720).	310
<u>Tableau 41</u> : montant des ouvrages pour rendre la Charente navigable depuis Civray, par Trésaguet (1779).	318
<u>Tableau 42</u> : dépenses estimées et effectives du projet de navigation intérieure sur la Charente (1772-1789).	322
<u>Tableau 43</u> : flotte de cabotage fluvial et risque de submersion à l'entrée des pertuis de Trésaguet vers 1780.	332
<u>Tableau 44</u> : acteurs et obligations liées à la police de la navigation sur la Charente (1780).	335
<u>Tableau 45</u> : acteurs et obligations d'après le règlement de la police de la navigation sur la Charente (1787).	346
<u>Tableau 46</u> : constructions de bâtiments et besoins en artillerie neuve de 3 arsenaux (Brest, Rochefort, Toulon) entre 1680 et 1717.	399
<u>Tableau 47</u> : besoins différenciés en artillerie neuve (par calibre) pour les arsenaux de Brest, Rochefort et Toulon (1689-1742).	407
<u>Tableau 48</u> : les contrats de fournitures d'artillerie dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord (1750-1762).	415
<u>Tableau 49</u> : commandes d'artillerie à la forge de Ruelle sous Louis Baynaud (1769-1774).	425
<u>Tableau 50</u> : offres et adjudications de fournitures de vivres (vins, eaux-de-vie, farine) pour l'arsenal de Rochefort (1703).	433
<u>Tableau 51</u> : profession des destinataires des lettres de Bouniot Père et Fils à Rochefort (1732-1739).	440
<u>Tableau 52</u> : volume des envois de vins et d'eaux-de-vie par Bouniot Père & Fils (1734-1739) d'après le copie de lettres.	444
<u>Tableau 53</u> : nombre de matelots connu dans les paroisses du pays abonné de Brouage (1673), d'après MÉMAIN René, <i>op. cit.</i> , p. 33-35.	463
<u>Tableau 54</u> : origine de 140 matelots d'arrière-pays embarqués sur un navire partant de La Rochelle d'après les rôles d'équipage (1682-1696).	470
<u>Tableau 55</u> : le personnel du bureau du quartier de Saintes (1716-1750).	473
<u>Tableau 56</u> : le personnel du bureau du quartier de Saintes (1750-1759).	475
<u>Tableau 57</u> : l'aire de recrutement étendue des travailleurs de la mer du quartier maritime de Saintes (1770-1788).	478
<u>Tableau 58</u> : l'aire d'immatriculation des gens de mer du quartier maritime d'Angoulême (1785-An IV).	483
<u>Tableau 59</u> : origine des officiers non marinières et chirurgiens inscrits dans les rôles d'équipage des ports de Lorient, La Rochelle, Rochefort et Bordeaux (1719-1792).	485
<u>Tableau 60</u> : les commissaires des Classes des quartiers maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (vers 1682-1791).	489
<u>Tableau 61</u> : carrière de Mathieu Cochelin, sous-commissaire de la Marine (1747-1776).	490
<u>Tableau 62</u> : carrière de Georges Diérés-Montplaisir, commissaire des Classes (1757-1791).	491
<u>Tableau 63</u> : carrière de Bertrand-Jérôme-Marie Correnson, commissaire des classes (1745-1782).	491
<u>Tableau 64</u> : carrière de Jacques-Dubois-Grenot, commissaire aux Classes du quartier d'Angoulême (1745-1782).	494
<u>Tableau 65</u> : carrière de Claude-Guillaume Huon de L'Etang, commissaire aux Classes de Saintes (1757-1790).	499
<u>Tableau 66</u> : l'effectif des gens de mer des quartiers de Saintes et Rochefort d'après le recensement de 1727 et les états fixes des quartiers de 1729 et 1737.	510
<u>Tableau 67</u> : Retirés des classes et nouveaux classés dans les quartiers de Saintes et Rochefort en 1737.	512
<u>Tableau 68</u> : les novices de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois sur les navires bordelais (1726-1738).	564
<u>Tableau 69</u> : mousles et novices dans les rôles d'armement rochelais et bordelais (1755-1764 ; 1775-1784).	569
<u>Tableau 70</u> : profil des novices-matelots du quartier d'Angoulême (1785-1789).	572
<u>Tableau 71</u> : garçons et mariés de moins de 20 ans à 50 ans dans le recensement des gens de mer de 1727.	577
<u>Tableau 72</u> : garçons, mariés, veufs dans 14 localités de l'arrière-pays fluvial d'Angoumois (1727-1793).	579
<u>Tableau 73</u> : effectif des navigants, charpentiers et artisans levés et nombre de localités (1773-1787).	584
<u>Tableau 74</u> : localités et effectifs levés des gens de mer et artisans de métiers pour l'arsenal de Rochefort (1770-1788).	585
<u>Tableau 75</u> : carrière de 4 matelots d'arrière-pays inscrits dans le quartier de Rochefort (1737-1748).	595

<u>Tableau 76</u> : officiers-mariniers et matelots : approche statistique des compétences (1727-1737).	596
<u>Tableau 77</u> : effectif et part des officiers mariniers et matelots dans les quartiers de Rochefort, Saintes et Angoulême (1780-1795).	597
<u>Tableau 78</u> : part des gens de mer embarqués sur les vaisseaux du roi dans les quartiers du département de la rivière de Charente (1780).	598
<u>Tableau 79</u> : répartition professionnelle des gens de mer du quartier d'Angoulême en fonction de la profession paternelle de 523 gens de mer immatriculés entre 1784 et 1792.	604
<u>Tableau 80</u> : apostilles et situation des gens de mer du quartier d'Angoulême (1787-1797).	606
<u>Tableau 81</u> : statuts des gens de mer et officiers non mariniers d'arrière-pays embarqués à bord des bâtiments du port de Lorient (1719-1790).	609
<u>Tableau 82</u> : l'amateloage des gens de mer et officiers non mariniers d'arrière-pays à bord des bâtiments expédiés de Lorient (1719-1790).	613
<u>Tableau 83</u> : amateloage des travailleurs maritimes d'arrière-pays et armements à Rochefort (1755-1790).	620
<u>Tableau 84</u> : les travailleurs maritimes d'arrière-pays à bord des flûtes expédiées de Rochefort (1766).	622
<u>Tableau 85</u> : la paie de 324 matelots d'après les rôles d'équipage du port de Rochefort (1753-1790).	623
<u>Tableau 86</u> : fonctions à bord des travailleurs maritimes d'arrière-pays embarquant à Rochefort (1753-1790).	624
<u>Tableau 87</u> : 10 matelots du quartier de Saintes à bord de l' <i>Atalante</i> (1755-1756).	630
<u>Tableau 88</u> : parcours maritime de Pierre Caillié, de Cognac (1785-1796).	634
<u>Tableau 89</u> : effectif des travailleurs de bord sur les navires marchands bordelais et rochelais au XVIIIe siècle.	635
<u>Tableau 90</u> : destinations et fonctions des travailleurs de bord sur les navires marchands rochelais et bordelais (1757 et 1777).	638
<u>Tableau 91</u> : statuts des travailleurs du bord sur les navires marchands rochelais (1757-1788).	640
<u>Tableau 92</u> : statuts des travailleurs du bord sur les navires marchands bordelais (1726-1781).	640
<u>Tableau 93</u> : taux d'association (amateloage) des travailleurs de bord de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à Bordeaux (1726-1781) et La Rochelle (1757-1788).	645
<u>Tableau 94</u> : le corps apostillé des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1727-1737).	669
<u>Tableau 95</u> : topologie de la mortalité des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge (1778-1788).	671
<u>Tableau 96</u> : femmes endeuillées et remises du quartier d'Angoulême (1788-1792).	681
<u>Tableau 97</u> : destinations des engagés de Saintonge-Angoumois partis de La Rochelle (1675-1725).	694
<u>Tableau 98</u> : les engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à La Rochelle (1645-1725).	699
<u>Tableau 99</u> : destinations des engagés de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1645-1725).	702
<u>Tableau 100</u> : les engagés lors des levées de Gignoux (1751-1758).	715
<u>Tableau 101</u> : apostilles de l'intendance de la Marine de Rochefort pour les candidats au passage transocéanique vers les Antilles (1725).	721
<u>Tableau 102</u> : estimation du nombre de passagers du Centre-Ouest par La Rochelle (1695-1749).	724
<u>Tableau 103</u> : choix du port d'embarquement par les voyageurs du Centre-Ouest Atlantique (1749-1792).	728
<u>Tableau 104</u> : destinations des passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest Atlantique (1695-1792).	730
<u>Tableau 105</u> : polarisation et hiérarchie des localités selon l'effectif des passagers transocéaniques (1695-1792).	731
<u>Tableau 106</u> : répartition des passagers transocéaniques du Centre-Ouest par classe d'âge au départ (1695-1792).	734
<u>Tableau 107</u> : Hommes et femmes du Centre-Ouest au passage transocéanique (1695-1792).	735
<u>Tableau 108</u> : âge des femmes du Centre-Ouest au passage transocéanique (1695-1792).	736
<u>Tableau 109</u> : configuration familiale du passage transocéanique des voyageurs du Centre-Ouest Atlantique (1695-1792).	738
<u>Tableau 110</u> : groupes professionnels des passagers transocéaniques d'Aunis, Saintonge, Limousin et Angoumois (1695-1792).	739
<u>Tableau 111</u> : les artisans d'Aunis, Saintonge, Angoumois et Limousin au passage transocéanique (1695-1792).	739
<u>Tableau 112</u> : dépenses de Jean Erasble pour son passage transocéanique depuis Bordeaux (1748).	748
<u>Tableau 113</u> : billets de sépulture et noces des natifs du Centre-Ouest à Saint-Domingue (1675-1715).	773
<u>Tableau 114</u> : billets de sépulture et actes de mariages des natifs du Centre-Ouest à Saint-Domingue (1716-1756).	785

<u>Tableau 115</u> : présence à Saint-Domingue des natifs du Centre-Ouest d'après les billets de sépulture domingois (1716-1756).	788
<u>Tableau 116</u> : provinces d'origine des époux et épouses des noces de natifs du Centre-Ouest Atlantique à Saint-Domingue (1716-1756).	792
<u>Tableau 117</u> : billets de sépulture et noces des natifs du Centre-Ouest Atlantique à Saint-Domingue (1757-1792).	794
<u>Tableau 118</u> : provinces d'origine des époux et épouses des noces de natifs du Centre-Ouest Atlantique à Saint-Domingue (1757-1792).	796
<u>Tableau 119</u> : professions et billets de sépulture domingois des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1757-1792).	799
<u>Tableau 120</u> : présence à Saint-Domingue des natifs du Centre-Ouest d'après les billets de sépulture domingois (1757-1792).	802
<u>Tableau 121</u> : les propriétaires d'habitation de l'arrière-pays de Saintonge d'après les billets de sépulture domingois (1769-1791).	816
<u>Tableau 122</u> : les propriétaires d'habitation d'Angoumois d'après les billets de sépulture domingois (1765-1790).	817
<u>Tableau 123</u> : les esclaves vivants originaires d'Afrique de la plantation Josias en 1793.	827
<u>Tableau 124</u> : les esclaves du négociant Théodore Delagroix à Léogane en 1793.	829
<u>Tableau 125</u> : les réfugiés des îles françaises dans l'arrière-pays d'Angoumois d'après un état départemental de 1796.	832

Table des figures

Figure 1: les archives des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois disponibles (en bleu) (1756-1789).	64
Figure 2: paroisses et registres paroissiaux à Saint-Domingue (1668-1788).	89
Figure 3: chronologie et géographie des registres paroissiaux dominguois (1668-1792).	91
Figure 4: périodes disponibles et taux de documentation paroissiale à Saint-Domingue (1668-1792).	92
Figure 5: profil chronologique et documentaire de 15 paroisses dominguoises (1668-1792).	94
Figure 6: croisement des sources et reconstitution d'une population du Centre Ouest à Saint-Domingue au XVIII ^e siècle.	98
Figure 7: La Charente et la Sèvre Niortaise d'après la <i>Carte des chaînes de montagne de la France (...)</i> , par Emiland-Marie Gauthey, 1782.	136
Figure 8: le réseau routier de la généralité de La Rochelle (première moitié du XVIII ^e siècle), anonyme.	150
Figure 9: indice d'évolution des niveaux d'agglomérations et de leur population dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1716-1793).	167
Figure 10: indice d'évolution des niveaux d'agglomérations et de leur population dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1716-1793).	167
Figure 11: population et agglomérations dans les vallées de la Charente et de la Boutonne navigables (1716).	170
Figure 12: population et agglomérations dans les vallées de la Charente et de la Boutonne navigables (1793).	171
Figure 13: état récapitulatif des expéditions d'eau-de-vie par La Rochelle et Rochefort, 1783	178
Figure 14: la densité du vignoble d'après les planches de l'Atlas de Trudaine (1745-1780).	179
Figure 15: représentation d'essacs et d'anguillars dans l'Atlas fluvial de Trésaguet (1773).	188
Figure 16: représentation de 3 chaussées des moulins sur la Charente en Angoumois dans l'Atlas fluvial de Trésaguet (1773).	193
Figure 17: les citadelles de Saintes et Angoulême, d'après les <i>Plans et profils...</i> de Christophe Tassin (1638).	197
Figure 18: villages et bourgs fluviaux de la Charente navigable entre Cognac et Châteauneuf en 1773	206
Figure 19: six châteaux riverains de la Charente dans l'arrière-pays de Saintonge dans la production cartographique	207
Figure 20: six châteaux riverains de la Charente dans l'arrière-pays d'Angoumois	208
Figure 21: des usages fluviaux entre tensions et risques au Pas de Marlive (Saint-Simeux), 1709-1729.	221
Figure 22: la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois et le ménagement de l'espace fluvial et forestier.	223
Figure 23: patronymie familiale et approche d'une spécialisation professionnelle dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois en 1727.	231
Figure 24: le patronyme Blanchard à Saint-Simon dans la matricule des gens de mer de 1727 : un indice de patrimonialisation professionnelle de la navigation.	232
Figure 25: les marins de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : pesée d'effectif (1727-1753).	234
Figure 26: les patronymes des maîtres de barque et de gabares dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1753-1759), entre dispersion et concentration	236
Figure 27: patronymes, familles et navigation à Gondeville (1753-1759).	237
Figure 28: patronymes, familles et navigation à Saint-Savinien (1753-1759).	237
Figure 29: patronymie et effectif en matelots de l'arrière-pays d'Angoumois à la fin du XVIII ^e siècle.	239
Figure 30: les gabares dans la flotte des bâtiments marchands de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1785).	246
Figure 31: la flotte de l'arrière-pays fluvio-maritime de Saintonge en 1749.	247
Figure 32: la flotte de l'arrière-pays fluvio-maritime de Saintonge en 1776.	247
Figure 33: provenance de 39 bâtiments dans la matricule des bâtiments marchands de Saintes (1776-1790).	249
Figure 34: 14 naufrages de bâtiments de commerce de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1792).	250
Figure 35: volume sortant transporté par les flottes du secteur fluvio-maritime d'après le rôle des bâtiments de mer de 1686.	252
Figure 36: tonnage des bâtiments marchands du secteur fluvio-maritime d'arrière-pays (1749-1790).	255
Figure 37: tonnage des bâtiments marchands du secteur fluvial et affluent de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1749-1790).	256
Figure 38: volume sortant transporté par la flottille de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1753-1759).	259

Figure 39: destinations desservies par les armements de 5 ports fluvio-maritimes de l'arrière-pays de Saintonge (1684-1686).	264
Figure 40: destinations des armements du secteur fluvio-maritime du quartier de Saintes (1754-1758).	266
Figure 41: destinations des armements du secteur fluvial et affluent du quartier de Saintes (1754-1758).	266
Figure 42: destinations des armements du quartier de Saintes (1764-1788).	267
Figure 43: destinations des armements au petit cabotage des bâtiments marchands de Port-d'Envaux (1764-1788).	268
Figure 44: destinations des armements au petit cabotage des bâtiments marchands de Saint-Savinien (1764-1788).	268
Figure 45: vue en coupes (amont, aval) d'une écluse projetée sur la Charente d'après l'atlas fluvial de Trésaguet (1773).	306
Figure 46: plan de redressement du canal de Jarnac exécuté en 1776, par Trésaguet.	314
Figure 47: la police de la navigation sur la Charente: définition et recomposition du personnel, des périmètres et des objectifs (1786-1787).	338
Figure 48: Péreuil en Angoumois et son environnement forestier d'après la feuille n°121 de la carte générale de France dirigée par César-François Cassini (2 nd e moitié du XVIII ^e siècle).	364
Figure 49: les bois de chênes du seigneur de Gouffiers de Péreuil : taille et destination des usages (1766).	366
Figure 50: la forêt de la Boixe Angoumois et son environnement routier et fluvial d'après la feuille n°117 de la carte générale de France dirigée par César-François Cassini (2 nd e moitié du XVIII ^e siècle).	370
Figure 51: extrait de la carte minéralogique où l'on voit la nature et la situation des terrains qui traversent la France et l'Angleterre, 1746.	380
Figure 52: capacité de production annuelle de canons des 6 forges d'Angoumois (1691).	392
Figure 53: capacité de production annuelle de canons des 17 forges de Périgord (1691).	393
Figure 54: répartition des bâtiments construits dans 3 arsenaux (Brest, Rochefort et Toulon) entre 1680 et 1717.	400
Figure 55: besoins neufs en artillerie des bâtiments lancés dans 3 arsenaux (Brest, Rochefort, Toulon) entre 1680 et 1717.	400
Figure 56: répartition des bâtiments construits dans 3 arsenaux (Brest, Rochefort et Toulon) entre 1718 et 1742.	404
Figure 57: lancements de bâtiments dans les arsenaux de Brest et Rochefort (1718-1727).	405
Figure 58: besoins neufs en artillerie des bâtiments lancés dans 3 arsenaux (Brest, Rochefort, Toulon) entre 1718 et 1742.	407
Figure 59: distribution des besoins théoriques en pièces d'artillerie neuves pour les bâtiments lancés à Brest, Rochefort et Toulon (1718-1742).	407
Figure 60: artillerie de Marine à armer sur les bâtiments lancés à Brest, Rochefort et Toulon entre 1743 et 1767.	408
Figure 61: fournisseurs et billets de voiture des charbons de bois pour la forge de la Braconne (1755-1760).	418
Figure 62: plan et profil de la mine de Piégut en Nontronnais par Ango, ingénieur de l'école royale des mines, 1788.	419
Figure 63: De Ruffray et Rancogne, prospections, fournitures, approvisionnements et productions (1755-1760).	422
Figure 64: volumes et destination des lettres de Bouniot Père & Fils (1732-1739).	437
Figure 65: destinations des lettres de Bouniot Père et Fils dans les vallées de la Charente et de la Boutonne (1732-1739).	438
Figure 66: le réseau de fourniture en vins et eaux-de-vie de Bouniot Père et Fils pour les Vivres de Rochefort (1734-1739).	453
Figure 67: extrait d'une carte manuscrite du quartier maritime de Saintes par M. Deshayes, 1756.	480
Figure 68: le château de la Morinerie à Ecurat (Charente-Maritime). Photographie : ©Wolfgang Moroder, 2013.	493
Figure 69: les gens de mer du quartier de Saintes-Angoulême à bord des bâtiments au service du roi à Rochefort, Lorient et Brest (1727-1773).	514
Figure 70: les gens de mer du quartier de Saintes-Angoulême au service du roi et au commerce dans les ports de Bordeaux, La Rochelle, Brest, Lorient et Rochefort (1727-1773).	515
Figure 71: chronologie et effectifs des levées du commissaire aux Classes dans le quartier maritime de Saintes (1770-1788).	517
Figure 72: indice d'affectation au commerce des gens de mer du quartier maritime de Saintes (1777-1789).	518

Figure 73: affectations et retours des gens de mer du quartier de Saintes (1777-1789).	519
Figure 74: répartition trimestrielle des levées pour le port de Rochefort dans le quartier de Saintes (1778-1791).	520
Figure 75: affectation au commerce des gens de mer du quartier de Saintes (1778-1791).	520
Figure 76: Âge des gens de mer du département de la rivière de Charente (1727).	573
Figure 77: Répartition par âge des gens de mer du département de la rivière de Charente (1727).	574
Figure 78: Année de naissance (estimée) des gens de mer de l'arrière-pays recensés en 1727.	575
Figure 79: statut matrimonial des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1727).	576
Figure 80: l'expérience maritime océanique apostillée des levés du quartier de Saintes (1770-1778)	599
Figure 81: armements lorientais et gens de mer de l'arrière-pays (1720-1789).	608
Figure 82: destinations des armements lorientais incluant des gens de mer d'arrière-pays (1719-1790).	611
Figure 83: armements de bâtiments et travailleurs maritimes d'arrière-pays à Rochefort (1755-1790).	617
Figure 84: temps de service des travailleurs du bord d'arrière-pays sur les bâtiments expédiés de Rochefort (1753-1790).	628
Figure 85: destinations des 728 armements bordelais incluant des travailleurs de bord d'arrière-pays (1727-1781).	647
Figure 86: destinations des 236 armements rochelais incluant des travailleurs de bord d'arrière-pays (1757-1788).	649
Figure 87: ex-voto maquettes suspendues des églises Saint-Jacques (Cognac) et Saint-Sigismond (Saint-Simon) (19e siècle).	655
Figure 88: Passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest par Nantes, La Rochelle et Bordeaux (1695-1792).	722
Figure 89: passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest (1695-1752).	726
Figure 90: passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest (1753-1792).	727
Figure 91: passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest depuis Nantes, La Rochelle et Bordeaux (1749-1753).	728
Figure 92: passages transocéaniques des voyageurs du Centre-Ouest depuis Nantes, La Rochelle et Bordeaux (fin XVIIIe siècle).	728
Figure 93: Bordeaux ou La Rochelle, deux arrière-pays du passage transocéanique en Saintonge et Angoumois (1779-1788).	729
Figure 94: Atlas de Trudaine, Route de Paris en Espagne, Planche n°33, Forêt de la Boixe-Tourriers.	752
Figure 95: Atlas de Trudaine, Route de Paris en Espagne, Planche n°36, Angoulême-L'Oisellerie.	752
Figure 96: Atlas de Trudaine, Route de Paris en Espagne, Planche n°37, Abbaye de La Couronne-Roulet.	752
Figure 97: Atlas de Trudaine, Route de Poste de Paris à Bordeaux, Planche n°12, Chevanceaux-Pouillac.	753
Figure 98: Atlas de Trudaine, Grande route de Paris à Bordeaux, Planche n°10, Pons-Belluire.	754
Figure 99: Atlas de Trudaine, Grande route de Bordeaux à Bayonne, Planche n°21, Bordeaux-Villeneuve-d'Ornon.	755
Figure 100: Atlas de Trudaine, Route de Paris à La Rochelle, Planche n°75, Limites du Poitou-La Rochelle.	755
Figure 101: Carte de la côte du Cap depuis la Petite Anse jusqu'et compris le port français levé par le Sr. Rabié, inspecteur des travaux du roi, 1746 (extrait).	767
Figure 102: les habitations du Petit-Goave dans les années 1670.	773
Figure 103: les mariages de natifs du Centre-Ouest à Saint-Domingue (1675-1715).	777
Figure 104: vue du Cap Français faite et levée par le Chevalier Du Sault, lieutenant de vaisseau, en 1717 (extrait).	781
Figure 105: terres habitables et non encore concédées à Bayaha, au Nord de Saint-Domingue.	782
Figure 106: 4 plans de villes domingaises (Le Fonds de l'Île à Vache, Port-au-Prince, Fort-Dauphin, Le Cap).	784
Figure 107: les deux habitations Devezeau de Rancogne à Saint-Domingue (1765-1768).	813
Figure 108: l'habitation Robuste sur le plan du quartier de l'Artibonite, île et côte de Saint-Domingue.	814
Figure 109: l'habitation Josias établie en café à l'Arcahaye en 1793, d'après un procès-verbal de remise d'habitation.	826
Figure 110: les 4 propriétés des héritiers Delaville en 1790 à Saint-Domingue.	837
Figure 111: le château du Solençon en Cognçais au début du XX ^e siècle.	840
Figure 112 : 6 annonces des <i>Suppléments aux Affiches américaines</i> sur des natifs de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1770-1789).	842
Figure 113: Jean-Marie Mixille, Jeune femme prenant son café, XVIII ^e siècle (Source : art.rmnngp.fr).	860
Figure 114: le château d'Ars en Angoumois (Charente).	861

Figure 115: les déclarations des gens de couleurs auprès de l'Amirauté de La Rochelle (1717-1778). 868
Figure 116: origines géographiques des gens de couleur déclarés à l'Amirauté de La Rochelle (1717-1778); 870

Table des matières

Volume 1 : construire le territoire de l'expérience	1
Remerciements	3
Liste des abréviations	9
La mer, l'océan et l'outre-mer, regarder au-delà des forges : comment repenser l'histoire d'un arrière-pays à l'époque moderne ?	11
Partie 1 : Les trames d'un arrière-pays océanique.	45
Chapitre 1 : De l'Océan à l'Archipel, les archives d'une histoire maritime de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois	47
I. DU QUARTIER AUX AMIRAUTÉS : LES ARCHIVES DE LA MARITIMISATION PROFESSIONNELLE DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS	50
1. Les épaves du quartier : les registres	50
a. La matricule des gens de mer de la rivière de Charente (1727-1738)	50
b. Le registre des levées du quartier de Saintes (1770-1788)	54
c. La matricule du quartier maritime d'Angoulême (1788-1796)	57
d. Le journalier et les remises (1777-1811) : des sources intersticielles	61
2. Une flotte de papiers : les rôles des ports atlantiques	64
a. Les rôles de l'arsenal de Rochefort (1753-1790)	64
b. Les rôles du port de commerce de La Rochelle (1682-1788)	67
c. Les rôles d'armement du port de Bordeaux (1726-1781)	69
d. Les rôles d'armement et de désarmement du port de Lorient (1719-1790)	72
e. Administrer le bureau : la dépêche, l'état et le mémoire (1692-1789)	75
II. RELIER LES DEUX RIVES : CONSTRUIRE L'ESPACE ET LA SOCIÉTÉ DES CIRCULATIONS TRANSATLANTIQUES D'UN ARRIÈRE-PAYS	78
1. Un détroit historiographique : un arrière-pays entre histoire quantitative et histoire atlantique	78
2. Les sources au départ : rôles d'armement et listes de passagers de quatre ports du Ponant	81
3. Les sources à l'arrivée : les registres paroissiaux coloniaux de Saint-Domingue et Sainte Lucie.	86
III. CIRCULER, CORRESPONDRE, CONSOMMER : COMMENT DÉCLINER LES TRANSFORMATIONS DU QUOTIDIEN LIÉES À L'OCÉAN ET AUX OUTRE-MER ?	103
1. Circuler : l'environnement circulatoire d'un « fleuve de papier »	103
a. Les Mémoires des Généralités de La Rochelle et Limoges (1698)	104
b. Des cartes à l'atlas fluvial, des routes au fleuve aquarellé	106
c. Les papiers de l'Intendance, des Ponts et Chaussées et de la Maîtrise des Eaux et Forêts.	111
d. Les matricules des bâtiments de commerce (1753-1808)	114

e. Les actes notariés : cinq regards sur la vie des rives fluviales	117
2. Correspondre : lettres, procurations, papiers d'habitations et dossiers individuels	120
3. Cultures matérielles et consommations d'un arrière-pays : la présence d'un art de vivre ultra-marin	127
Chapitre 2 : Le voisinage du Ponant, les trames d'un arrière-pays du Centre-Ouest Atlantique	133
I. HABITER LE VOISINAGE DE L'OCÉAN : L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS AUX XVII ^e -XVIII ^e SIÈCLES	135
1. Entre montagne et mer océane : la Charente, de la réalité du fleuve à la sémantique de la rivière.	135
2. Traverser l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : grandes routes, routes et chemins de traverse vers la mer et l'océan.	146
3. Habiter les villes, les villages, les bourgs et les hameaux d'un arrière-pays océan.	156
4. Entre terre et mer : un arrière-pays de ressources atlantiques ?	172
a. La gamme des épis de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois	174
b. Un cellier atlantique ? Perspective sur un vignoble d'arrière-pays	176
II. TRAVAILLER, RÉSIDER, RÉGLEMENTER : HABITER LES RIVES DE LA CHARENTE ET DE LA BOUTONNE, DES USAGERS ET UN ENVIRONNEMENT SOUS CONTRÔLE	185
1. À la pêche ou au moulin : travailler sur la Charente et la Boutonne	186
2. Demeurer sur les rives de la Charente et de la Boutonne	195
3. Réglementer pour concilier : la maîtrise des Eaux-et-Forêts d'Angoumois et les usages fluviaux sur la Charente (1673-1729)	209
Chapitre 3 : Naviguer vers l'Ouest, un arrière-pays fluvial tourné vers la mer ?	225
I. NAVIGANTS D'ARRIÈRE-PAYS DU FLEUVE VERS L'OCÉAN : ESSAI DE RECONSTITUTION	226
1. Une approche des navigateurs de Saintonge intérieure dans l'enquête Seignelay (1686)	226
2. Des navigateurs d'arrière-pays recensés jusqu'à Angoulême sous Maurepas dans la matricule des gens de mer de 1727.	228
3. L'hypothèse d'une polarisation croissante des navigateurs : les désarmements au commerce du quartier de Saintes (1753-1759).	233
4. Quelle situation à la fin du XVIII ^e siècle d'après un registre de levées et une matricule de quartier ? Une vision évolutive fragmentée et diluée de la population navigante.	238
II. GABARES, BARQUES, CHALOUPEES OU BRIGANTINS : LA FLOTTE DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS ET LA NAVIGATION ESTUARIEENNE ET MARITIME (1686-1792)	242
1. Densification et recompositions de la flottille de l'arrière-pays	242
2. Le tonnage de la flotte de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : entre croissance ou rattrapage (1686-1788) ?	251
3. Le corridor et l'éventail : géographie des destinations au petit cabotage de la flottille de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1684-1788).	262
Partie 2 : Construire la projection de l'arrière-pays.	273
Chapitre 4 : L'extension et la modernisation de la navigation fluviale sur la Charente, un territoire de projets et de potentialités maritimes (1637-1810).	275
I. Du fleuve des Valois au fleuve des Bourbons : une transition entre rétablissement de la navigation et expériences concessionnaires (1637-1696).	277

1. Rétablir le fleuve, expérimenter l'océan : priorités et contours de la navigation avant 1637 dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.	278
2. L'échec d'un premier dessein concessionnaire de Louis XIII à la Réformation des Eaux-et-Forêts : les La Rochefoucauld et la Charente (1637-1673)	281
3. Les géographies utopiques d'un arrière-pays d'Angoumois durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1696).	285
II. LA PROGRESSION DE L'IDÉE MARITIME DANS L'ARRIÈRE-PAYS D'ANGOUMOIS : ORDONNER LES PRIORITÉS DE LA NAVIGATION FLUVIALE DANS LES PROJETS SUR LA CHARENTE (1715-1743).	292
1. Le prince et l'évêque : deux regards sur l'extension de la navigation dans l'arrière-pays d'Angoumois (1715-1720).	293
2. Le projet d'extension de la navigation : un patrimoine princier transmis en héritage (1716-1720).	297
3. Modernisation plutôt qu'extension : définir les priorités de la navigation fluviale vers la mer dans l'arrière-pays (1741-1743).	300
III. MODERNISER ET ÉTENDRE LA NAVIGATION SUR LA CHARENTE : REDÉFINITIONS, CONCRÉTISATIONS, NOUVELLES UTOPIES (1756-1810)	303
1. Les phases de la modernisation et de l'extension de la navigation (1767-1789)	305
2. Un port entre terre et mer : L'Houmeau (1756-1789)	323
3. Du pertuis au sas à double-porte : naviguer à pleine charge ou s'exposer au risque de naufrage (1780-1782).	329
4. La première police de navigation fluviale sur la Charente : libéraliser la navigation et concilier les usages (1780-1788)	333
Chapitre 5 : De la potentialité à l'opportunité, un arrière-pays de ressources pour la Marine, entre exploitation et temporalité maritime	349
I. PERSPECTIVES SUR LES BOIS DE CONSTRUCTION ET DE RADOUB DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS	350
1. Expertiser et mobiliser les forêts de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : prendre la mesure de la ressource en bois pour la Marine (vers 1660-vers 1715).	351
2. La ressource en bois d'arrière-pays pour la Marine à partir des années 1720 : potentialités, fournisseurs et recompositions	361
II. PERSPECTIVES SUR LES FORGES ET LES FONDERIES DE L'ARRIÈRE-PAYS	373
1. Prendre la mesure d'un espace d'opportunités et de potentialités industrielles : la construction d'un arrière-pays manufacturier pour l'artillerie de la Marine (1666-1677).	374
2. De l'artillerie pour la « grande marine » en Méditerranée et en Atlantique : une mobilisation et une structuration inédite de l'arrière-pays manufacturier d'Angoumois-Périgord (1679-1697).	384
3. Crise ou ralentissement ? L'activité manufacturière d'artillerie de l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord et le contexte de guerre maritime (1698-1721)	397
4. Accompagner le renouvellement de la flotte de guerre : les recompositions du réseau manufacturier d'artillerie de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois de Maurepas au traité de Paris (1719-1763).	404
5. La perte de réticularité de la production d'artillerie de Marine dans l'arrière-pays d'Angoumois-Périgord dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle : le choix de Ruelle (1763-1789).	423
III. DES FOURNITURES DE VINS ET D'EAUX-DE-VIE : APPROVISIONNER LA MARINE EN VIVRES DE L'ARRIÈRE-PAYS	430

1. Lire la projection maritime du vignoble de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois dans l'Ordonnance de 1689 et l'adjudication de 1703.	430
2. Lire la construction de l'opportunité de fournir la Marine dans la correspondance de Bouniot Père & Fils (1731-1740)	435
3. Entre opportunité, potentiel et contraintes : le réseau segmenté de la fourniture des vins et des eaux-de-vie de Bouniot Père & Fils dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (années 1730).	446
Chapitre 6 : les Classes de la Marine dans un voisinage du Ponant, la constitution d'une aire professionnelle et ses effets dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (XVII^e-XVIII^e siècle)	459
I. DE LA LIGNE FLUVIALE AUX CONFINS PROVINCIAUX : LA CONSTITUTION D'UNE AIRE DE RECRUTEMENT DES GENS DE MER DANS L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS	461
1. Un premier département de la rivière de Charente : l'aval fluvial (années 1660-années 1680)	461
2. Du détail des classes au recensement : le second département de la rivière de Charente, la ligne fluviale (années 1690-années 1750).	466
3. Du fleuve aux confins provinciaux : les quartiers maritimes de Saintes et Angoulême entre territoire formel et périphérie informelle du recrutement (1765-1795).	477
II. LE PERSONNEL DES CLASSES DANS L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS : DÉSIGNATIONS, AFFECTATIONS ET MISSIONS	488
1. Commissaire, commis et syndics des Classes dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : quels profils ?	488
a. De la Touraine à la Saintonge : les commissaires Pissonnet de Bellefonds	492
b. [R]établir et diriger le quartier d'Angoulême : Jacques Dubois-Grenot	494
c. Les illusions perdues d'un commissaire aux Classes de Saintonge : Claude-Guillaume Huon de L'Étang.	497
2. Administrer et recruter les gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : le socle professionnel des commissaires aux Classes (1692-1792).	503
a. En temps de paix : une fonction statistique synonyme d'apprentissage ou de reconstitution de la ressource humaine de navigation (1722-1727) ?	504
b. En temps de guerre : disettes de gens de mer et retards des levées (1756-1763).	508
c. Le commissaire aux Classes de Saintes : l'acteur d'un temps et d'un rythme océan dans l'arrière-pays fluvial de Saintonge (1770-1791)	516
3. Le commissaire aux Classes et les autres : extensions professionnelles et diffusion des questions de projection maritime dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois	521
a. Le commissaire aux Classes et ses missions professionnelles périphériques	522
b. Une sphère d'acteurs de l'arrière-pays mobilisées pour l'administration de la Marine	531
Volume 2 : trajectoires et expériences.	549
Partie 3 : Expérimenter la mer, l'océan et l'outre-mer depuis l'arrière-pays	551
Chapitre 7 : de l'arrière-pays aux océans, les expériences professionnelles océaniques de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.	553
I. LES CHEMINS DES GENS DE MER DE L'ARRIÈRE-PAYS VERS L'EXPÉRIENCE DU LONG COURS OCEANIQUE	558
1. S'amariner : mousses et novices de l'arrière-pays (1683-1795)	559

a.	S'amariner par abus ou au défaut : les apprentis-maritimes de l'arrière-pays vus du port de commerce (1683-1738)	559
b.	Quelle évolution de l'aire de recrutement des apprentis maritimes dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle ?	567
2.	Les gens de mer de l'arrière-pays : de la présence à la réalité de l'expérience professionnelle océanique.	573
a.	Approches de l'âge, du célibat et de la nuptialité des gens de mer de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois	573
b.	L'extraversion géographique et sociale du monde des gens de mer d'arrière-pays.	582
3.	Le sens de l'apostille : saisir la réalité de l'expérience professionnelle maritime des gens de mer de l'arrière-pays.	591
a.	Une expérience du long cours limitée à la Saintonge intérieure (1727-1738)	591
b.	La diffusion de l'expérience maritime en Saintonge-Angoumois : la levée plus que la carrière (1770-1797).	597
II.	FLOTTE D'OPPORTUNITÉS, OPPORTUNITÉS DE FLOTTE, LES EXPERIENCES OCÉANIQUES DES GENS DE MER DE L'ARRIÈRE-PAYS	607
1.	L'horizon du Levant. Lorient : porte des expériences océaniques longues, lointaines et diversifiées (1719-1790).	607
2.	Sous les voiles des Classes. Rochefort : porte des expériences océaniques de guerre et du ravitaillement colonial (1753-1790).	616
3.	De La Rochelle vers Bordeaux : le glissement du centre de gravité professionnel de la navigation au commerce des gens de mer de l'arrière-pays (1726-1788).	634
III.	FAIRE FACE OU REJETER L'OCEAN : PERSPECTIVES SUR LE RAPPORT À LA MER DES TRAVAILLEURS DE BORD D'ARRIÈRE-PAYS	650
1.	Le testament, le vêtement et l'ex-voto. Des travailleurs de bord d'arrière-pays préparés à la navigation au long cours ?	650
2.	Sous les voiles, Jean Nadeau et ces autres : le travail maritime, entre rejet et passerelle	658
3.	Mourir en mer, revenir malade ou estropié : des gens de mer victimes des périls de mer	664
4.	L'argent, la veuve et le capitaine : les sens de l'absence et du retour de mer	673
Chapitre 8 : Sous les voiles, vers les outre-mer : partir de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (XVII^e-XVIII^e siècles).		689
I.	APPROCHE CHRONOLOGIQUE ET GÉOGRAPHIQUE DES DÉPARTS DEPUIS L'ARRIÈRE-PAYS VERS LES AMÉRIQUES (1645-1792)	693
1.	La Rochelle et l'Amérique du Nord française : les fondements d'une première projection ultra-marine globale de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois (1645-1772).	693
2.	Le miroir de l'engagement, La Rochelle et les Îles de l'Amérique : une projection antillaise de l'arrière-pays stimulée au XVII ^e siècle.	699
3.	Rochefort : interface d'un monde américain à l'autre	709
4.	Nantes, La Rochelle et Bordeaux : entre tropisme de l'aire portuaire et mobile de la projection outre-mer	722
II.	DES VOYAGEURS ORDINAIRES DU CENTRE-OUEST-ATLANTIQUE ? PORTRAIT DES PASSAGERS DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS AU XVIII ^e SIÈCLES	733
1.	Âges et configurations familiales du passage transocéanique du Centre-Ouest Atlantique	733

2. Approche des professions au départ des passagers transocéaniques du Centre-Ouest Atlantique	738
III. PARTIR OUTRE-MER DEPUIS L'ARRIÈRE-PAYS : LES CHEMINS VERS LA PORTE ATLANTIQUE ULTRA-MARINE	741
1. Contextualiser le départ de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : construire le passage transocéanique	742
2. Le port atlantique : une interface, un horizon d'attentes pour les passagers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois.	751
3. Quand le départ est impossible, la procuration : la connexion juridique comme autre expérience de l'outre-mer	758
Chapitre 9 : L'arrière-pays aux îles, les îles dans l'arrière-pays. L'expérience ultra-marine de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois aux Antilles (XVIII^e siècle).	767
I. DU QUAI AUX MORNES DE SAINT-DOMINGUE : LES GENS DE L'ARRIÈRE-PAYS AUX ÎLES, APPROCHE DE LA PRÉSENCE EN SITUATION COLONIALE (FIN XVII^e SIÈCLE-FIN XVIII^e SIÈCLE).	771
1. Saint-Domingue, un horizon de projection ultra-marine peu intégré sous Louis XIV (1675-1715).	771
2. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois au temps du « Roi sucre » : une projection dans l'économie de plantation ?	781
3. Une projection antillaise de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois intensifiée après la guerre de Sept Ans au temps de la réorientation de Saint-Domingue (1757-1792)	794
II. LE MONDE CRÉOLE DOMINGOIS DE L'ARRIÈRE-PAYS DE SAINTONGE-ANGOUMOIS	810
1. De vaisseau, de plume ou de régiment : devenir habitant, portraits d'officiers de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois propriétaires d'habitations.	810
2. De l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois à l'économie domingoise : l'habitation, le magasin, les esclaves	821
3. Interroger la transatlantique familiale : les ressorts de la connexion et de la déconnexion des familles de l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois avec l'outre-mer domingois.	829
III. LES OUTRE-MER DANS L'ARRIÈRE-PAYS : CULTURE MATÉRIELLE, CONSOMMATIONS ET PRÉSENCES NOIRES EN SAINTONGE-ANGOUMOIS	843
1. L'acajou, le sucre et le café au salon ou dans la chambre : deux indicateurs d'une culture matérielle, entre transfert de monde et recherche de la distinction sociale	843
2. L'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : une périphérie de la consommation de produits ultra-marins	850
a. Itinéraires	852
b. Atmosphère de consommation	858
c. Projeter la consommation	862
3. Les présences noires dans l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois : éléments d'approches et de réflexion.	865
a. Les registres : ponctualité ou discrétion de la présence noire ?	867
b. Les indices grattés : notariat et présence noire dans les terres intérieures	873
Conclusion	885
Annexes	897
Sources	973

1. Sources manuscrites	973
2. Sources imprimées	992
Bibliographie	1001
Table des tableaux	1021
Table des figures	1025
Table des matières	1029

Du Fleuve à l'Océan : l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois, une expérience atlantique (1666-1792).

Jusqu'au XVII^e siècle, les rapports entretenus par l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois avec la mer étaient essentiellement vus sous le prisme des échanges commerciaux : la pierre, les vins et les papiers échangés contre les sels de Saintonge. Si, en 1666, la fondation de Rochefort approfondit cette relation par le développement d'un réseau manufacturier d'artillerie de Marine, connectée par la Charente à l'arsenal, elle contribue aussi à accentuer la projection sur les mers, les océans et outre-mer des gens des terres intérieures jusqu'à l'insurrection servile de Saint-Domingue de 1791. Par le recrutement des Classes de la Marine, par la migration ou la circulation transocéanique, comment l'arrière-pays de Saintonge-Angoumois connaît-il une expérience atlantique entre 1666 et 1792 ? C'est l'objet de cette recherche qui interroge à la fois les trames d'un territoire d'arrière-pays fluvial du Centre-Ouest atlantique à dominante rurale, les canaux de la construction d'une projection maritime et ultra-marine et les acteurs qui la régissent, ainsi que la diversité des trajectoires et des expériences biographiques qui donnent l'image de terres intérieures connectées avec les ports atlantiques et les horizons marins et ultra-marins. Les navigateurs de la Charente et de la Boutonne, de Saint-Jean-d'Angély à Angoulême et même au-delà dans les confins provinciaux, ont pu s'engager dans le travail maritime à bord des vaisseaux du roi à Rochefort ou des navires marchands à Bordeaux, La Rochelle, Nantes ou Lorient, ou choisir la voie de la projection dans la société d'habitation, aux Antilles, particulièrement à Saint-Domingue. Ces circulations océaniques et transatlantiques ont également porté l'influence de l'océan et de ses mondes américains lointains dans les terres intérieures.

Mots-clés : gens de mer, passagers, arrière-pays, migrations, circulations, société coloniale, Marine, Atlantique, Saint-Domingue, Saintonge, Angoumois, Charente, Antilles.

From the River to the Ocean : the Saintonge-Angoumois hinterland, an Atlantic experience (1666-1792).

Until the XVIIth century, relations between the Saintonge-Angoumois hinterland and the sea are often considered from an economic point of view, especially through the exchange trade of papers or wines from Angoumois and the Saintonge salts. If the Rochefort foundation in 1666 makes deeper this connection with the development of artillery manufactures which production are shipped by the Charente to arsenal-harbour, it supports the projection on seas, oceans and overseas of hinterland rural societies until the 1791 slaves' revolution in Saint-Domingue. Working as a sailor recruited on royal order, travelling to West Indies as an obliged three years worker, shipping to Saint-Domingue to make business are exemples of an extending experience sea and overseas horizon. This PhD deals with understanding how an oceanic hinterland gets more connected to the Atlantic at this time. Describing the river and rural hinterland main features leads to analyse the way how royal institutions and local administration or individuals take part to the hinterland projection making process. Extending the point of view by including Bordeaux, La Rochelle, Nantes and Lorient harbours makes possible understanding a range of biographic experiences that link people to colonial planting society, especially Saint-Domingue. These transatlantic circulations produce in return an oceanic and overseas influence that reach hinterland campaign and cities.

Key words : sailors, passengers, hinterland, migrations, mobilities, colonial societies, river, Marine, Atlantic, Saint-Domingue, Saintonge, Angoumois, Charente, West Indies.

Cette thèse a bénéficié d'un financement doctoral de la Région Nouvelle-Aquitaine et du Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche (2016-2019). Elle s'inscrit également dans le cadre du programme de recherche régional NAOM [la Nouvelle-Aquitaine et les Outre-mer].

