



HAL
open science

Enclave ou promoteur de l'activité locale: l'approvisionnement des arsenaux français en denrées alimentaires au XIXe siècle

Pierre-Antoine Dessaux

► To cite this version:

Pierre-Antoine Dessaux. Enclave ou promoteur de l'activité locale: l'approvisionnement des arsenaux français en denrées alimentaires au XIXe siècle. L'approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVIe siècle à nos jours Caroline Le Mao et Philippe Meyzie (dir.), 2015. <hal-03395320>

HAL Id: hal-03395320

<https://hal.science/hal-03395320v1>

Submitted on 22 Oct 2021

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

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



HAL Authorization

Enclave ou promoteur de l'activité locale : l'approvisionnement des arsenaux français en denrées alimentaires au XIX^e siècle

Pierre-Antoine Dessaux

Ville dans la ville et port dans le port, les arsenaux sont au cœur d'un système d'approvisionnement spécifique qui vise à assurer l'autonomie des chantiers navals comme les capacités d'armement des navires. Comme l'ont montré Christian Buchet ou Janet MacDonald pour le XVIII^e siècle c'est de ce système que dépend, en dernière analyse, la capacité opérationnelle des marines de guerre et leur place dans la compétition pour la suprématie maritime¹. Les communications de Giulia Vertecchi sur Venise et de Miguel Escribano Perez ou d'Amporio López Arandia pour les arsenaux espagnols, de Caroline Le Mao pour Bordeaux, de David Plouviez ou de Jean-Christophe Fichou pour la France soulignent l'articulation des espaces locaux, d'hinterland et de long cours nécessaire à la fourniture d'une grande diversité de ressources et de vivres requise dans des volumes le plus souvent considérables. Contrairement aux matériaux de construction navale, qui sont rarement disponibles à proximité immédiate des arsenaux et requièrent une logistique souvent complexe, l'approvisionnement en denrées alimentaires peut s'appuyer, au moins pour partie, sur les ressources locales du port ou de son hinterland. La primauté des céréales et du vin, le recours au poisson séché et aux salaisons ne distinguent pas fondamentalement la ration du marin de celle des terriens si ce n'est par des quantités allouées le plus souvent généreuses. Le système des munitionnaires qui prévaut dans la marine française de la fin du XVII^e à la fin du XVIII^e siècle conduit ainsi, en matière de subsistances, à l'exploitation privilégiée des ressources locales que complètent des apports de produits spécifiques comme le fromage de Gruyère ou de Hollande ou des débarquements ponctuels de cargaisons négociées à des tarifs avantageux².

Avec le passage de la marine du bois et de la voile à celle du fer et de l'acier, c'est tout le réseau des approvisionnements de la Marine qui se trouve refondu dans le courant du XIX^e siècle³. Les changements sont même plus précoces en matière de vivres. Les besoins engendrés par des navigations plus longues puis par le transport de troupes engagées dans la colonisation conduisent à rechercher, dès la seconde moitié du XVIII^e siècle, d'autres produits de conserve que le biscuit de mer, les légumes secs et les salaisons. La lutte contre le scorbut, qui redevient une préoccupation, invite, dans le cadre de savoirs médicaux renouvelés, à une

¹ Christian Buchet, *Marine, économie et société. Un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de sept ans*, Paris, Honoré Champion, 2000 ; Janet MacDonald, *Feeding Nelson's navy. The true history of food at sea in the georgian era*, Londres, Chatham, 2004 et *British navy's victualling board, 1793-1815. Managing competence and incompetence*, Woodbridge, Boydell Press, 2010.

² Grégoire Déon, *Les vivres de la marine française entre 1692 et 1830*, DEA, sous la direction de Jean-Pierre Poussou, Paris IV, 2001.

³ Pour une étude générale, réduite au seul Second Empire, mais peu détaillée pour les denrées alimentaires, voir Jean-Noël Marlier, *Les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le second Empire (Brest, Cherbourg, Toulon)*, thèse de doctorat sous la direction de Jean-Claude Daumas, Université de Franche-Comté, Besançon, 2005.

diversification de l'alimentation de bord et à la recherche de traitements qui passent d'abord par les denrées qu'il convient d'embarquer. L'appui sur le régime de l'entreprise pris en charge par un munitionnaire doté d'un budget fixe pour assurer la prestation de la ration est progressivement remis en cause et l'adjudication s'impose, dans le premier tiers du XIX^e siècle, comme la procédure commune de fourniture désormais gérée par les services de l'intendance, au ministère et dans les arsenaux. La publicité et la concurrence réduisent par conséquent l'avantage majeur de la proximité au lieu de fourniture, espace qui s'étend par ailleurs avec l'amélioration des transports terrestres.

Un nouveau système d'approvisionnement en vivres se met donc en place dans le courant du XIX^e siècle avant de devenir, autour de la Première Guerre mondiale, une organisation à la fois plus centralisée, car rationalisée avec les autres armes pour la fourniture de la ration de guerre, et plus décentralisée au niveau des coopératives de bord pour la gestion de l'ordinaire. Appréhendé sur le long terme, ce système correspond à une transition entre une économie de la rareté relative où l'effectivité requiert un contrôle centralisé et une économie de l'abondance où la décentralisation peut s'appuyer sur de larges disponibilités, entre un espace resserré de transactions maîtrisées et un large espace marchand où joue la concurrence. A l'échelle du XIX^e siècle, l'étude des principales caractéristiques de la population des fournisseurs en vivres de la Marine, fait apparaître une organisation stratifiée par produit qui devient plus complexe du fait de la diversification des achats. Lorsqu'il s'agit de transactions en volume pour des denrées dont les caractéristiques sont cohérentes avec les pratiques marchandes courantes, comme pour le vin, le blé ou les légumes secs, les spécialistes les plus concurrentiels du marché national s'imposent face aux négociants et producteurs locaux. L'arsenal élargit par conséquent son réseau d'approvisionnement direct. Lorsqu'existe un cahier des charges particulier à la Marine, elle en assume directement les productions en l'absence de fournisseurs spécialisés, comme pour le biscuit ou les conserves de viande ou recourt directement à des achats de gré à gré. C'est entre ces deux cas que s'inscrit la permanence de l'empreinte locale de l'arsenal, lequel mobilise les négociants généralistes sans que ces derniers dépendent de ces débouchés, ainsi que des filières locales en produits frais qui se consolident ainsi, pour la viande, comme sans doute pour les primeurs qui occupent une place croissante dans une ration en voie de diversification.

Du sec et monotone vers le frais et le diversifié

Les approvisionnements alimentaires de la Marine sont déterminés par la ration du marin qui découle de la conception courante des besoins alimentaires quotidiens des hommes de mer laquelle résulte d'un compromis entre les attentes des enrôlés du registre maritime, la compréhension des besoins propres à l'activité physique à bord d'un vaisseau et les capacités budgétaires et logistiques de la Marine. Héritière des pratiques de la marine commerciale, formalisée à l'occasion du développement de la marine royale, la ration s'appuie sur un triptyque céréales, vin et protéines animales qui confère aux marins une alimentation en apparence monotone mais conforme aux contraintes de la conservation à bord et surtout longtemps bien plus satisfaisante, dans l'absolu et en volume, que celle d'un grand nombre de terriens. Si les céréales, sous forme de pain ou de biscuit, les salaisons et la morue séchée, les

légumes secs et le vin constituent encore au XIX^e siècle le cœur de l'alimentation de bord, la tendance n'en est pas moins à une plus grande diversité des produits et des préparations, à une lutte contre la monotonie et au recours à plus de produits frais ou assimilés.

Le processus de diversification de la ration démarre dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, avec la recherche par les commissions de l'intendance des arsenaux de solutions aux problèmes posés par la généralisation des navigations au très long court. La marine recherche de nouveaux produits, conditionnements et techniques de conservation. Elle identifie l'intérêt de la méthode qu'Appert développe largement pour elle. Elle promeut des recherches sur la dessiccation des aliments, la désalinisation de l'eau de mer, la mise au point de fourneaux économiques qui équipent progressivement les navires dans le courant du XIX^e siècle. Ces nouvelles possibilités profitent d'abord aux malades jugés trop faibles pour être soumis au régime alimentaire courant. Le règlement du 1^{er} avril 1813 élargit la liste des vivres qui leurs sont offerts et qui doivent donc être embarqués. Celui du 5 février 1823 prévoit le recours aux conserves appertisées et promeut l'embarquement, pour leurs vertus hygiéniques et leur propension à stimuler l'appétit, d'une plus large palette de condiments. Les marins souffrants doivent pouvoir consommer de la panade pimentée et poivrée, disposer de moutarde fabriquée à bord pour relever, en sus du vinaigre, le ragoût quotidien. Le café sucré est proposé pour les zones intertropicales avant d'être progressivement étendu à tous les armements, pour le petit déjeuner, par l'ordonnance du 20 mars 1837 qui introduit également des achards.

Cet effort d'amélioration concerne progressivement l'ensemble des embarqués. Sous la Seconde république, Arago, ministre de la Marine et des Colonies, installe dans l'esprit quarante-huitard une commission chargée de résoudre les problèmes soulevés par l'alimentation des marins. Elle recommande d'en éliminer toutes les denrées susceptibles d'être consommées dégradées. Morue, beurre, fromage de Hollande qui étaient au cœur de l'alimentation des marins depuis des siècles sont rejetés au profit du café sucré, des pâtes et macaroni, des conserves « Appert » avant que la réalité budgétaire ne viennent limiter la juste reconnaissance des efforts consentis par les marins pour leur patrie. La perspective est cependant tracée, la ration longtemps apparemment immuable des marins évolue sensiblement. Longtemps considéré comme un pis-aller par rapport aux salaisons de porc, le bœuf salé s'efface définitivement devant la conserve de bœuf à compter du décret du 21 juillet 1861. Peu goûtée des marins, la morue séchée, employée pour les repas maigres recule avec eux et disparaît au profit des conserves de poisson. Le recours aux légumes frais, qui s'inscrivait dans les rafraîchissements recherchés aux escales, est plus clairement mentionné à partir du Second Empire comme un élément nécessaire de la ration qu'il convient par conséquent de fournir au moins durant les premiers jours de mer, comment on le fait avec la viande fraîche issue de l'abattage pratiqué à bord sur des animaux embarqués vivants, une pratique non réglementaire mais largement tolérée. Le pain frais s'impose en outre face aux biscuits à mesure que se généralisent des fourneaux plus efficaces dans les navires à vapeur.

La variété des consommations devient plus clairement encore une préoccupation pour la gestion des troupes que la Troisième République envoie dans les expéditions coloniales. Le règlement du 12 juillet 1880 propose de mettre en place au moins trois types de soupes pour

le soir et trois types de plats de viande et accompagnement pour le déjeuner. L'horizon de la conscription, qui reste encore limitée dans la marine, interroge par ailleurs l'opportunité de laisser aux hommes la liberté de choisir leur alimentation dans le but de mieux les intégrer à la vie du bord⁴. L'instruction du 21 novembre 1896 puis le décret du 28 novembre 1897 ouvrent ainsi la voie à une conception de la ration comme prestation qui peut être servie en nature comme en deniers. Les instructions du 28 janvier 1899 et du 27 novembre 1901, avalisent l'extension d'un système d'indemnités représentatives dans laquelle la ration tend alors à ne plus être qu'une norme pour la composition des repas que les bords gèrent plus librement et pour les situations d'engagement, où elle doit pouvoir être fournie aux troupes. L'arrêté du 16 novembre 1909 conduit à la mise en place d'un double système en nature et en deniers, qui laisse plus de choix aux hommes.

Leur nombre double sur le siècle, passant de 30.000 hommes, chiourme comprise, en 1825 à 60.000 en 1913, il ne dépasse pas les records du XVIII^e siècle. C'est donc l'équivalent d'une ville moyenne de bonne taille que doit nourrir la Marine annuellement avec ses contraintes spécifiques relatives aux stocks et aux capacités de conservation des aliments. Le budget consacré aux vivres passe ainsi de 6 millions de francs en 1825, à 14 millions sous le Second Empire et dépasse les 20 millions de francs au tournant du siècle⁵. Sur cette base, l'institution consomme 8.000 tonnes de céréales et produits céréaliers en 1825, 20.000 tonnes en 1891 avec le recours à plus de pain frais soit l'équivalent de la production de quelques très grosses exploitations à haut rendement de l'époque. La viande fraîche progresse fortement, passant de 1.300 à 3.500 tonnes de viande, soit 5.000 à 20.000 têtes de bovins selon les années ce qui représente jusqu'à 1.5% de l'activité de la Villette à la fin du XIX^e siècle. Mais rapportés à Toulon, Brest ou Cherbourg, ces besoins sont tout à fait conséquents. La consommation de vin ne passe sur la même période que de 50.000 à 66.000 hl en raison de la baisse de la ration quotidienne, celle de fromage passe de 70 à 130 tonnes, celle de café de 50 à plus de 200 tonnes. La Marine embarque des produits plus élaborés : sardines à l'huile et conserves de viande, étouffe le recours à divers produits d'épicerie. Les commandes passées, en 1881, par l'arsenal de Cherbourg ont ainsi peu à envier aux rayonnages des boutiques d'épicerie : riz, tapioca, gelée de coings, de pommes, pommes tapées, pruneaux, conserves de haricots verts et de pois vers, chocolat, mélasse, pain de sucre, café, thé, beurre de conserve, saindoux, cannelle, girofle, moutarde et poivre⁶. Elle achète également pour les malades du lait frais, de la viande de mouton et des volailles, des tablettes de bouillons, des pâtes et des fruits secs. Elle mobilise donc pratiquement tout ce que le commerce peut proposer.⁷ Les commandes de l'arsenal occupent donc une place importante dans le volume d'activité des ports concernés, mais leur incidence directe est très variable selon les denrées en raison des efforts mis en place pour réduire leurs effets sur les marchés locaux.

⁴ Le collectif constitué par la gamelle partagée est un des éléments clés de la vie à bord. Il est remplacé, au début du XX^e siècle par la gestion de l'ordinaire qui est effectuée par roulements.

⁵ La logique budgétaire de l'époque doit conduire à ne considérer ces données que comme un cadrage en raison de l'importance des écarts entre budget projeté et dépenses effectives. Le budget trace les dépenses « ordinaires », liées au maintien de la flotte. Les opérations sont abondées par des dépenses « extraordinaires » qui restent confidentielles jusqu'à leur mise en œuvre pour partie pour des raisons stratégiques.

⁶ SHD Cherbourg, 1^{E9} 46, fol.218.

⁷ Sans être absents, les vols de denrées semblent secondaires par rapport aux vols de matériaux aisément monnayables sur les chantiers civils, à commencer par le cuivre utilisé dans les doublages de coques, mais l'attention portée par les autorités de l'arsenal à la circulation des vivres semble indiquer que cette préoccupation n'est pas totalement absente, en particulier en période de cherté des vivres.

Régie directe, adjudications et gré à gré

La Marine Royale était parvenue à mettre en place un système d'approvisionnement assurant l'essentiel de ses besoins avec des structures de gestion réduites mais en contrepartie d'un coût peu maîtrisé. L'organisation mise en place par Colbert à la fin du XVII^e siècle articule le système de la ration, qui constitue l'unité budgétaire de référence, et le recours à un munitionnaire général qui assure sa disponibilité. Ce dernier a la charge de toutes les fonctions de recherche et de sélection des fournisseurs, de négociation des prix, de transport et endosse la responsabilité du service globalement rendu aux arsenaux. Les services de l'intendance se concentrent alors sur la gestion déjà fort complexe du conditionnement, du stockage, et du contrôle de la qualité des denrées, à terre comme en mer. Afin de s'assurer d'une qualité constante des produits transformés, elle les prend en charge, soit directement, pour les salaisons et les biscuits, soit à façon, pour la mouture des grains. L'importance des dépenses et leur dérapage en particulier lors du soutien au soulèvement nord-américain conduisent à remettre en cause, à partir de 1788, le système de l'entreprise et à tenter la régie directe. Or un tel système ne s'improvise pas, surtout en période de crise. Il faut des moyens de gestion, des personnels qualifiés, des procédures efficaces, d'où un retour ponctuel, sous la période révolutionnaire au système de l'entreprise. Les débats relatifs au meilleur système d'approvisionnement demeurent vifs au début de l'Empire, car il est encore difficile de trancher entre une approche que l'on sait dispendieuse mais qui a fait ses preuves et une approche en régie visiblement plus rationnelle mais qui reste à élaborer. A partir de 1807, le recours à la régie s'impose cependant progressivement et s'appuie sur la mise en place d'une administration spécifique mieux formée et plus spécialisée⁸.

Un nouveau système, centralisé, se met donc en place au XIX^e siècle et se conforme à dater du 1^{er} janvier 1831 à la règle générale de recours aux adjudications pour les marchés publics. Le gré à gré ne subsiste que lorsque les produits sont trop spécifiques et la prise en charge des préparations les plus critiques, biscuit, pain, conserves de bœuf et salaisons, reste dans le giron de l'activité des arsenaux⁹.

Les céréales, le vin, la viande fraîche, le poisson, le beurre, l'huile, le café, les fromages, le sel, le tafia, les légumes secs, le sucre et les denrées d'épicerie les plus courantes sont soumises à un cahier des charges qui porte aussi bien sur la nature des denrées que sur leurs conditions de délivrance. Il se précise au cours du siècle et intègre progressivement un recours croissant à des normes vérifiables en laboratoire. La fraîcheur des denrées fait partie des critères déterminants : en vue d'un embarquement souvent long la Marine exclu d'acheter des reliquats de stocks de denrées.

⁸ Deschard, « Notice sur l'organisation du corps du commissariat de la Marine française depuis l'origine jusqu'à nos jours », *Revue maritime et coloniale*, 60, 1879, p.288-335.

⁹ L'ordonnance du 4 décembre 1836 généralise le recours aux adjudications pour les marchés publics. Hélène Lemesle, « Réglementer l'achat public en France (XVIII^e-XIX^e siècles), *Genèses*, 2010/3, p. 8-26 et « Marchés publics » in Alessandro Stanziani dir., *Dictionnaire histoire de l'économie-droit. XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, LGDJ, 2007.

Publicité et de concurrence sont au cœur des adjudications, les volumes, le cautionnement et les conditions de livraison prédéterminent largement la population des soumissionnaires. L'adjudication vise à obtenir un prix le plus conforme aux conditions courantes du marché. Elle s'adresse donc à des négociants qui disposent de stocks rapidement mobilisables sans perturber les conditions de marché. La publicité n'est faite qu'avec trente jours d'anticipation et les livraisons sont en général à 30 ou 45 jours. Les délais sont donc courts et les marchés irréguliers. Lorsqu'ils sont étalés sur l'année, les marchés portent sur un engagement de prix de fournitures sans précision autre qu'indicative des volumes, définis à la demande, dans des délais généralement réduits à trente jours, une modalité qui concerne avant tout les produits laitiers et les viandes fraîches.

Afin de garantir la bonne fin des adjudications, un cautionnement d'environ 10% de la valeur estimée des contrats est demandé ce qui est conséquent au regard des volumes à livrer. En 1880, le dépôt prévu pour soumissionner 100 tonnes de blé atteint 1.400 à 1.500 francs pour un marché adjugé à 29.000 francs. Le cautionnement est porté au double en cas de désignation. Pour 416 tonnes de lard on demande 32.000 francs de dépôt, le double en caution pour un marché adjugé à 295.000 francs. Le règlement n'intervient qu'après vérification de l'aptitude à l'embarquement des denrées. Les retards ou défaillances de livraison entraînent une saisie de la caution et une responsabilité sur les plus-values des marchés de substitution. Les fournisseurs doivent donc disposer d'une base financière solide et d'une réelle capacité de fourniture, laquelle comprend la maîtrise de la logistique puisqu'il faut fournir dans les arsenaux. Il n'est pas rare qu'ils s'associent ou qu'ils s'adosent à des banquiers ou encore qu'ils soient armateurs.

Lorsque les produits relèvent de caractéristiques trop précises, le gré à gré persiste. C'est le cas pour des denrées bien identifiées comme le Banyuls, que le ministre souhaite substituer au tafia à partir des années 1880, ou encore du vin de Bordeaux qui reste conçu comme une dénomination générique portée par certains grands négociants bordelais. Le favoritisme est alors probable même si l'achat de ces boissons repose sur une présomption de bonne conservation à bord. Le gré à gré concerne également les produits de monopole ou les nouveaux produits que teste la Marine, légumes déshydratés ou levure industrielle par exemple. Lorsque les volumes ou les valeurs concernées tombent en dessous de l'obligation de recourir à des appels d'offre, le gré et gré redevient la règle. C'est le cas, au quotidien, pour la fourniture des légumes frais prévus pour la ration des personnels lors des séjours en rade où encore lors des escales dans des ports échappant à l'organisation de vivres et au réseau consulaire. Les budgets correspondants sont limités au regard des dépenses pour les denrées principales que sont la viande, le vin et le froment : 4 deniers par jour et par rationnaire en 1823 ; 1,65c en 1874, mais ce sont plusieurs milliers d'hommes qu'il faut fournir chaque jour dans les port-arsenaux, soit l'activité d'un ou plusieurs marchés de quartier. Les abords des arsenaux voient ainsi converger quotidiennement des vendeurs de

produits maraîchers pour des transactions de la main à la main qui préfigurent le système d'achat de bord qui s'impose à partir des années 1910¹⁰.

La Marine conserve, au XIX^e siècle, la prise en charge de la transformation des denrées qui sont chargées à bord des navires. La transformation des céréales, en farine et en biscuits, l'abattage du bétail, la préparation des salaisons, la mise en fût des denrées mais aussi des liquides, sont toujours considérées comme des opérations trop délicates pour être laissées aux seules mains d'entrepreneurs extérieurs. Que leur responsabilité soit parfois engagée jusqu'au désarmement des navires n'y change rien. L'internalisation des transformations et la mise en place de systèmes de contrôle répétés n'est d'ailleurs qu'une garantie très relative comme le souligne le scandale des malversations de l'intendant de Rochefort qui mit au point, dans les années 1840, grâce à un réseau de complicités étendu, une entreprise de détournement généralisé qui fournissait aux marins des biscuits pratiquement exempts de froment¹¹. Les différents arsenaux assurent donc des productions qui circulent ensuite entre les différents ports. Brest a de grandes capacités de transformation des céréales et ses conserves de bœuf, Cherbourg est réputé pour ses salaisons. Ces productions ne génèrent donc pas directement d'activités de transformations dans le port mais contribuent néanmoins à animer son commerce.

Diversité et stratification des fournisseurs

Les carences des sources relatives aux contrats passés par les arsenaux ne permettent pas de reconstituer une base exhaustive des adjudicataires et soumissionnaires de la Marine durant le XIX^e siècle mais on peut néanmoins tracer les contours d'un tableau général à partir d'un échantillon d'un millier de contrats portant exclusivement sur les denrées alimentaires et se répartissant, pour moitié, entre les achats de Brest et Toulon pour la période 1858-1870, et pour moitié sur ceux de Cherbourg entre 1844 et 1909¹². Tableau d'autant plus impressionniste que les adjudications ne permettent pas d'identifier des filières d'approvisionnements mais uniquement des têtes de réseau, les négociants capables de fournir la Marine dans les conditions requises. Pour autant, ces limites n'en permettent pas moins de préciser certains caractères généraux et relativement stables de ces fournisseurs.

¹⁰ Ces transactions échappent à l'enregistrement et au suivi de l'intendance. Elles requièrent une enquête spécifique pour déterminer les lieux, bassins d'approvisionnement et habitudes de ces marchés probablement quotidiens qui ont pu localement se développer en relation directe avec les besoins de la population des arsenaux.

¹¹ Assises extraordinaires de la Vienne, Procès des accusés dans l'affaire des subsistances de la Marine de Rochefort. 1846-1847, Rochefort, Imprimerie Loustau, 1847 ; l'affaire concernait 34 prévenus tandis que le directeur des subsistance, Aguste Rollet, s'était suicidé dans sa cellule.

¹² Base constituée par la reprise des données collectées par Jean-Noël Marlier pour la période 1858-1870, qui ne comprend malheureusement ni les volumes concernés ni les soumissionnaires des adjudications et complétée pour Cherbourg par un échantillon portant sur le tiers de la période 1844-1909 avec un relevé plus détaillé.

Les contraintes logistiques propres à ces contrats comme aux villes portuaires demeurent en effet suffisamment importantes pour que les adjudicataires soient en majorité localisés à proximité de l'arsenal. Plus de la moitié de l'échantillon de contrats passés par l'arsenal de Brest est obtenue par des adjudicataires domiciliés dans le Finistère. Pour Toulon c'est de même la moitié des contrats qui sont assurés à partir du Var et des Bouches-du-Rhône, chacun de ces départements fournissant en gros le même volume de contrats. Pour Cherbourg, dont l'échantillon court sur une période plus étendue, seuls 37% des contrats sont remportés par des fournisseurs de la Manche, mais on atteint la moitié avec le Calvados et la Seine-Inférieure. L'arsenal favorise donc indubitablement l'activité locale sans pour autant structurer systématiquement des filières d'approvisionnement car la situation apparaît très contrastée selon les produits et les spécialisations locales.

L'instabilité caractérise en effet la population des fournisseurs de la Marine et traduit la réalité de la compétition qui s'exerce lors des adjudications. Sur l'ensemble de la période, 60% des adjudicataires ne sont que des fournisseurs occasionnels qui ne décrochent qu'un seul marché, les trois quarts en obtiennent deux au plus. La moitié des marchés est ainsi obtenue par des adjudicataires qui n'obtiennent que un à trois marchés, lesquels se succèdent en général sur une brève période. Ils parviennent ainsi à faire valoir un avantage qui n'est que très ponctuel ou s'engagent à la légère dans des transactions avec la Marine car peu au fait des contraintes effectivement imposées par de tels marchés. Au vu des correspondances échangées avec les services de l'intendance nombre d'entre eux sous-évaluent les contraintes liées à la livraison, la réalité du contrôle systématique des denrées qui entrent dans les stocks ou s'engagent sans disposer effectivement des capacités à rassembler les volumes demandés et finissent par émettre le souhait, toujours rejeté, de se retirer une fois le contrat adjugé. Habités à ces situations les services de subsistances apparaissent en général assez conciliants dès lors que l'engagement à livrer est respecté. Des délais sont accordés, des révisions des contraintes de qualité peuvent être négociées si elles se justifient par l'état du marché sans remettre en cause la conservation des denrées, les stocks sont enfin gérés de façon à ménager une certaine autonomie par rapport aux marchés à livrer. Lorsque la défaillance est complète et que le ministre, généralement mobilisé par le fournisseur indélicat, se refuse à revenir sur les clauses contractuelles, les pénalités peuvent s'avérer particulièrement conséquentes.

A l'opposé de ces adjudicataires amateurs, on trouve quelques grands négociants, le plus souvent implantés à proximité immédiate des arsenaux et actifs pour des produits variés dans le commerce des ports concernés. Il s'agit soit de maisons de négoce, qui disposent d'entrepôts et de stocks dont elles parviennent ainsi à accélérer la rotation, ou d'armateurs qui optimisent ainsi des transports prévus vers les ports-arsenaux. Les besoins de l'arsenal renforcent ainsi un commerce d'épicerie déjà solide dans les villes portuaires. Pour Brest, l'armateur Albert Chevillotte, emporte ainsi 19 contrats pour la Marine entre 1852 et 1870 sur des produits aussi variés que les légumes secs, le lard, le fromage, les conserves de sardines et le blé qu'il peut faire venir si besoin des Etats-Unis. Edouard Lejeune obtient quant à lui 16 marchés pour l'arsenal de Brest de fournitures en produits d'épicerie divers mais aussi de ventes en volume de blé. Mais ces marchés récurrents ne sont pas l'apanage des seuls brestois.

Le nantais Narcisse Dubreuil obtient 22 contrats sur la même période pour des marchés qui comprennent également l'huile d'olive ou la fourniture de l'hôpital de Brest. La maison Vachez et Tilly de Morlaix et, dans une moindre mesure, Guillaume Mahé de Landivisiau, emportent quelques contrats de produits variés, mais déjà plus spécialisés autour des produits animaux. On retrouve assez logiquement un profil similaire à Cherbourg, où sont par ailleurs implantés des acteurs majeurs du commerce de denrées alimentaires avec les îles britanniques. La famille Soin y obtient onze marchés de sucre, légumes, fromages durant la décennie 1880. Les Postel, qui avec près d'une vingtaine de navires comptent parmi les principaux armateurs du port emportent également onze marchés très variés entre 1870 et 1891. Ils ont tout à gagner à faire entrer dans le port, lestés de marchandises plutôt que de sable, des navires qui servent au commerce de la soude ou des denrées qu'exporte le Cotentin. On retrouve également les autres armateurs de la ville : les Lemeland, avec douze marchés entre 1866 et 1870 et les Bonfils avec quatorze marchés entre 1858 et 1887. Depuis Caen, Lucas Hyacinthe décroche des marchés d'épicerie entre 1858 et 1863 puis n'obtient plus que des marchés de grains¹³. La récurrence de fournisseurs généralistes se retrouve un peu moins à Toulon, où le nombre de contrats successifs apparaît moins élevé et où pointe une certaine spécialisation car l'aire d'approvisionnement méditerranéenne est plus riche en fournisseurs de blés, vins et légumes secs qui constituent l'essentiel des tonnages. Implanté à Toulon, Berluzzi assure cinq contrats d'eau-de-vie, de blé et de comté entre 1858 et 1870, François Martin trois contrats de café, comté et fromage de Hollande entre 1858 et 1866. Perrin Cordouan de Marseille assure quatre contrats de café, d'orge, de fromage de Hollande et riz entre 1862 et 1868. Pour les autres, les contrats noués avec l'arsenal s'inscrivent dans une spécialisation déjà assise. Feraud et Honnorat, une des grandes maisons de négoce de Marseille, obtient dix contrats entre 1856 et 1876 mais uniquement de grains et de légumes secs. Sa concurrente, la maison Laugier, active dans les pois et les fayots emporte des marchés à Brest et Cherbourg mais pas à Toulon.

Un profil de négociants spécialisés apparaît pour les céréales ou le vin. Au fil des décennies, les contrats liés aux céréales sont plus régulièrement emportés par des opérateurs spécialisés, issus des régions productrices, qui se substituent en partie aux négociants des ports. Le commerce atlantique des céréales issues du sud-ouest et exportées via Bordeaux joue traditionnellement un rôle majeur dans l'approvisionnement de la Bretagne comme du Cotentin mais les donneurs d'ordres sont encore pour l'essentiel à Brest ou dans la péninsule jusqu'au Second Empire. La moitié des contrats livrés à Brest sont alors honorés depuis le Finistère. Les deux tiers des adjudicataires de Cherbourg sont dans le même temps basés dans la Manche ou le Calvados. Le biais de la proximité joue d'autant plus que l'intendance privilégie des commandes en hiver alors que les conditions de navigation sont moins favorables. Pour autant, il recule au profit d'opérateurs plus lointains et continentaux qui

¹³ Sabrina Delacotte, *La navigation commerciale à partir et à destination des ports du Cotentin. Le trafic, les navires, les hommes (1780-1883)*, mémoire master 2, sous la direction de Jean-Louis Lenhof, université de Caen, 2006/2007.

parviennent à prendre pied sur ces marchés¹⁴. Les opérateurs du Sud-Ouest, du Lot-et-Garonne en particulier, remportent les adjudications estivales. Les négociants de la Mayenne voire de Paris ou encore de Toul fournissent également des marchés autour de 1900. Sans que l'on puisse en déduire que le bassin d'approvisionnement des arsenaux ait changé, une inflexion se dessine vers des négociants spécialisés, implantés dans les zones de céréaliculture, et auxquels le chemin de fer, qui atteint Cherbourg en 1858 et Brest en 1865, apporte une certaine sécurité logistique.

Les fournitures de vin sont par ailleurs de plus en plus régulièrement attribuées aux négociants méditerranéens, de Narbonne puis d'Algérie. L'attention que porte l'intendance aux qualités des vins contribue en effet à privilégier les négociants du Languedoc puis de l'Algérie au détriment des maisons de négoce des ports-arsenaux. Les privilèges du matelot tiennent à sa ration de vin comme de viande, laquelle doit tenir en mer et assurer la santé de l'équipage. Encore au cœur de la ration, le vin doit tenir la mer. En 1880, on requiert des vins de campagne qu'ils aient un « goût franc, naturel, exempt de douceur » et qu'ils titrent 12 %. En 1913, ce ne sont pas moins de 10 tests qui sont effectués, de la mesure de l'acidité au contrôle bactériologique en passant par la recherche d'additifs. Les vins d'Algérie sont alors régulièrement sélectionnés parce que leurs concurrents sont rebutés. Les négociants marseillais qui fournissent Toulon comme Cherbourg sont donc supplantés par ceux d'Alger et de Philippeville. Aux Ansaldy de Marseille, Giret et Marty de Narbonne, Sauvage de Béziers, Vidal de Toulon qui furent parmi les principaux fournisseurs des armées, succèdent Lhéritier de Bordeaux, Perrot et Caillat de Paris et surtout Charles Bruno d'Alger.

A l'instar du vin, les autres produits d'épicerie sèche, soumis à un cahier des charges rigoureux, sont issus d'un nombre très réduit de fournisseurs spécialisés. Les légumes séchés ne sont fournis que par les maisons Chollet ou Prevet de Paris dans le cadre d'un marché de gré à gré. Les bouillons instantanés sont confiées à des fournisseurs précis. Avant d'être prises en charge par l'arsenal de Brest, les conserves de viande sont fournies par Powell Harper de Londres ou importées des Etats-Unis pour les besoins de l'engagement en Crimée. Faute de producteur de réputation suffisante, la Marine emploie alors les fournisseurs de la Navy. Les denrées exotiques, dont la consommation s'accroît tout particulièrement du fait de la généralisation du café matinal, sont longtemps liées aux négociants d'épicerie sont progressivement fournies par des négociants spécialisés, havrais pour le café, ou par les nouveaux producteurs de sucre de betterave qui remplacent progressivement les contrats de cassonades. Les approvisionnements en denrées fraîches, viande et sans doute légumes, demeurent au contraire aux mains de fournisseurs locaux et conduisent à mettre en place de véritables filières de commercialisation en zone littorale car la Marine requiert des flux continus et variables sur des périodes assez longues.

¹⁴ Les informations rapportées dans les contrats ne permettent pas d'identifier formellement l'origine des denrées. Elle ne peut s'agir que d'une hypothèse liée à la localisation des soumissionnaires.

Les circulations du bétail se font traditionnellement à longue distance. Paris se nourrit depuis longtemps de bovins du Cotentin, de Normandie et du Massif central¹⁵. Rien de tel pour les marchés de la Marine. Ces derniers concernent des volumes globalement importants mais répartis au jour le jour selon les besoins du port ou de la campagne de transformation des viandes. Il faut donc pouvoir fournir en flux continu sur plusieurs semaines des quantités variables au gré des besoins et se soumettre aux normes des marchés qui réclament des bêtes de bonne pesée pour l'époque. Contrairement aux négociants des marchés parisiens, le fournisseur de la Marine doit disposer d'un enclos et d'étables à proximité de l'arsenal et pouvoir compter sur les foirails locaux comme sur un réseau d'éleveurs qu'il peut mobiliser pour faire face aux variations de la commande. La fourniture de bétail s'apparente ainsi plus à une prestation de service à prix fixe qu'à la fourniture ponctuelle d'un volume adjudgé. Elle favorise des partenariats privilégiés avec des acteurs en nombre réduit : Edouard Lejeune à Brest, Arnaud Paulin à Marseille, La Bas, Laronche, Marion à Cherbourg.

À Cherbourg les marchés de viande fraîche n'apparaissent qu'à la fin des années 1850 pour la fourniture de l'hôpital. Antérieurement les consommations étaient sans doute assurées par des achats ponctuels de gré à gré. Les marchés sont dès lors conclus pour l'année entière sur la base d'un tarif au quintal de viande fournie alors que le volume global n'est pas défini mais seulement indiqué sur la foi des marchés antérieurs : 500 tonnes de viande, 12 t de bœuf et 5 tonnes de foin au début des années 1880, 220 tonnes de viande, 45 t de bœufs, 2 tonnes de moutons pour 1890 dont il est précisé qu'ils doivent prioritairement être issus des élevages du département. Au début du XX^e siècle, ces marchés représentent plus de 300.000 francs de chiffre d'affaires annuel et mobilisent un cautionnement de 5 puis de 10% du total potentiel. Ils s'adressent à de véritables entrepreneurs de la cheville qui doivent fournir à la demande et être en mesure de répondre toute arrivée inopinée de navire. L'abattage est à leur dans l'enceinte de l'arsenal où les bêtes sont introduites au moins la veille, la pesée ayant lieu après douze heures de stockage. Le fournisseur doit en outre assurer les avances pour les achats de légumes prévus par les rations de l'ensemble de l'arsenal qui lui sont remboursées lors du règlement de la viande. Il assure donc une avance de trésorerie pour le compte la Marine.

Le commerce porcin qui fournit à Cherbourg l'atelier de salaisons de la Marine présente des caractéristiques très comparables : il exploite des ressources et un savoir-faire local et mobilise des réseaux préexistants contrairement au commerce bovin traditionnellement orienté vers Paris. La qualité des salaisons de l'arsenal induit une activité de transformation épisodique liée à l'état des stocks. En 1844, Cherbourg traite 416 tonnes de lard en cheville, qui doivent assurer la production de 400 tonnes de lard salé, ce qui correspond à la transformation de 4.000 à 12.000 têtes d'après les normes admises par le marché¹⁶. En 1880, ce sont 200 tonnes de lard qui sont demandées, 312 tonnes en 1886 mais les marchés ne sont pas réguliers et ne sont pas ouverts tous les ans. L'irrégularité des commandes est donc

¹⁵ Reynald Abbad, *Le grand marché : l'approvisionnement alimentaire de Paris sous l'Ancien Régime*, Paris, Fayard, 2002 ; Hubert Bourgin, « Essai sur une forme d'industrie. L'industrie de la boucherie à Paris au XIX^e siècle », *Année sociologique*, 1907.

¹⁶ SHD 1 E9 11 Cherbourg marché n°71.

défavorable à la mise en place de filières d'où l'appui sur des filières préexistantes qui peuvent se passer de ce débouché. Le fournisseur doit gérer les conditions de mise en œuvre, abattage, enlèvement des déchets, fournir un flux continu sur la période d'activité qui suppose une activité autonome. Il est donc nécessairement un acteur local du commerce et de la transformation porcine, ou dispose d'un réseau local pour assurer la préparation du lard en cheville, ce qui contribue aisément à expliquer la prédominance des adjudicataires locaux les mieux implantés. On les trouve à proximité immédiate de l'arsenal, à Cherbourg, à Octeville ou au plus loin à Portbail.

Le tableau de la fourniture des arsenaux en denrées alimentaires au cours du XIX^e siècle apparaît donc aussi divers que les produits que mobilise une ration de plus en plus variée. A l'exception du cas de la viande, la logique de ces marchés de fournitures s'oppose à la mise en place de véritables filières d'approvisionnement privées avec des acteurs dont l'activité serait fortement liée aux arsenaux. Le respect du principe de concurrence qui est au cœur des adjudications garantit de fait à la fois l'autonomie de la Marine en matière de fourniture des denrées qui lui sont essentielles et l'obtention de prix les plus conformes à l'état courant des marchés. Même si le nombre de soumissionnaires apparaît souvent réduit, se limitant parfois à un seul intervenant, la présence d'une frange concurrentielle d'intervenants opportunistes garantit une certaine pression sur les prix de soumission. Lorsque les denrées sont rares ou que leur cahier des charges apparaît trop pointu la Marine recourt à des contrats de gré à gré ou assure par elle-même les transformations nécessaires aux embarquements et ne favorise donc pas d'initiative privée locale. L'articulation du commerce des denrées requises par l'arsenal à celui des villes-ports n'en pas pour autant inexistant. L'arsenal peut représenter un volume d'affaire non négligeable pour les négociants et armateurs locaux qui peuvent ainsi conforter, ponctuellement, leur volume d'affaire mais sur des contrats qui se réduisent progressivement aux diverses denrées d'épicerie tandis que les fournitures en volume, pour l'essentiel de vin et de céréales, s'ancrent dans des réseaux d'approvisionnement issus de l'Aquitaine, du Languedoc et de l'Algérie. Ces négociants peuvent donc avoir été amenés à consolider leur activité sur des produits d'épicerie divers, contribuant ainsi au développement du commerce de gros et de demi-gros qui s'affirme pour ces denrées dans la seconde moitié du XIX^e siècle, commerce particulièrement florissant en Normandie qui fut le berceau de nombreuses sociétés de première importance dans ce domaine. C'est uniquement pour les flux locaux de produits maraîchers et pour le commerce de viande que les arsenaux ont pu contribuer à structurer des filières de production locale. Le développement local de la culture du chou, des pommes de terre, la production du beurre ou l'élevage du bétail peuvent avoir localement été consolidés par cette demande continue et, un temps, relativement spécifique par rapport aux consommations courantes. Mais il s'agit d'échelles de production relativement réduites et dont le caractère spécifique reflue à mesure que se répand un modèle de consommation alimentaire très proche de celui promu par la ration de marine. C'est sans doute finalement au niveau des pratiques de consommation de la population portuaire que les approvisionnements de l'arsenal ont pu jouer un rôle dont l'ampleur reste à déterminer. En favorisant l'accès à des consommations encore peu répandues dans les campagnes, comme le café sucré ou certains alcools, en assurant une ration conséquente de viande et de céréales, en

introduisant une certaine variété dans les repas hebdomadaires, la Marine a forgé précocement, auprès des rationnaires, des habitudes de consommation qui ne sont généralisées que durant la Première guerre mondiale. C'est donc au niveau des transformations des formes de consommation alimentaires des populations concernées par l'inscription maritime qu'il conviendrait de poursuivre l'enquête.