

Note sur les approvisionnements en cuivre du port militaire de Toulon au XVIII^e siècle ⁽¹⁾

A partir de l'époque de Colbert, le port de Toulon prend une grande extension, soutenue par la multiplication des magasins et des ateliers dont les différents plans de la rade, établis au cours du XVIII^e siècle, mesurent toute l'ampleur. Le plus souvent, de cette ville ou de Marseille, parfois des autres provinces du royaume, et même pour quelques cas de l'étranger, les négociants et les marchands sont de plus en plus nombreux, à partir de la fin du XVII^e siècle, à livrer pour des quantités et des sommes presque toujours croissantes, les matières premières, les matériaux, les instruments et les ustensiles nécessaires les uns comme les autres à la vie du port². Parmi ces fournitures, même après l'adoption de la pratique du doublage des vaisseaux, le cuivre n'occupe qu'une place mineure.

Pendant de très nombreuses décennies, il n'apparaît ici que sous la forme d'objets. Très rarement, les documents signalent l'entrée dans l'arsenal de grandes plaques de cuivre. Certes, sous Louis XIV, les ouvriers y utilisent du cuivre en rosette ou ouvré, comme le suggère un état, inclus dans le volume des marchés signés en 1676, mentionnant les rabais des

1. Toulon, Archives de la III^e Région Maritime : IA¹ - Lettres de l'Intendant de la Marine et des Commissaires généraux ordonnateurs à la Cour, N^o 228 à 233, années 1776 à 1781. 5 E - Marchés n^o : 176 (1674-1677) ; 185 et 186 (1780) ; 187 et 188 (1781) ; 209 et 210 (an 3) ; 215 (an 4) ; 216 (an 5). I L - Comptes de recettes et dépenses, 375 (1763) ; 389 (1776) ; 409 (1782).

2. Par exemple, chanvre de Bourgogne ou d'Ancône, fer du Berry ou d'Allemagne, bois des forêts de Provence, de Gajac, d'Albanie ou du Nord, ou encore, toiles de Laval, de Montbéliard, draps verts de Saint-Chinian. *Ibidem* 1754, L 350.

munitions et des marchandises pour l'année 1677³. Mais ces achats portent sur de très petites quantités. En revanche, les actes indiquant la livraison prochaine, soit de récipients nécessaires pour diverses fabrications (chaudrons, bassines), soit de vaisselles (casseroles, escumoirs, cuillerées...), soit d'instruments (compas, sabliers), les uns comme les autres en cuivre sont très fréquents⁴.

De telles commandes ne disparaissent pas par la suite⁵, mais leur part relative diminue au profit d'achat de cuivre en plaques, dont les quantités augmentent rapidement à mesure que la technique du doublage des vaisseaux se répand. Ici, comme dans d'autres ports, sa généralisation provoque, autour des années 1770-1780, l'augmentation des besoins en cuivre. De nombreux documents en témoignent : plaintes au sujet de la faiblesse des stocks (« nous n'avons en magasin que 116 feuilles de cuivre de proportions requises et il en faudrait 800 pour une seule corvette »)⁶, demandes de renseignements sur des offres de cuivre ouvré⁷, examen même de propositions de livraison du minerai brut⁸. Malheureusement, ces mémoires et ces contrats sont en général très discrets sur l'origine de ce métal.

Dans la plupart, une clause finale implique seulement qu'une grande partie doit provenir de l'étranger. Par exemple, Fleur cadet, banquier à Besançon, signe, en 1780, une soumission pour la fourniture de clous de doublage des vaisseaux, dans laquelle il se fait reconnaître « l'exemption de tous les droits sur les cuivres qu'il fera venir de l'étranger, pour être employés à ce travail »⁹. Rien ne permet donc d'assurer que ce cuivre provient du Maroc, pas plus que celui promis dans un autre contrat passé en 1781, qui stipule que les « droits de transit de Hollande et des Pays-Bas autrichiens, ainsi que tous ceux dus en France, sur les cuivres en planches

3. *Ibidem*, 5 E 176, f^o 62.

4. *Ibidem*, 5 E 176, f^o 12.

5. *Ibidem*, I L 389, f^o 275. (Année 1776).

6. *Ibidem*, IA¹ 232, f^o 59, 27 - VI - 1780.

7. *Ibidem*, 30 VII 1780.

8. *Ibidem*, I A¹ 233, f^o 5 et 12, 4 - II et 18 - III-1781. Examen de l'offre de cuivre « tiré d'une mine d'Asie, faite par le Sieur Rambaud, négociant français établi en Turquie. »

9. *Ibidem*, 5 E 185, f^o 87.

pour le doublage des vaisseaux tant à Brest qu'à Rochefort, seront à la charge de Sa Majesté »¹⁰. Il peut s'agir tout aussi bien de cuivre barbaresque que scandinave ou asiatique. Rares sont les actes qui mentionnent avec précision comme celui-ci, l'origine du minerai utilisé à Toulon à la fin du XVIII^e siècle : Montessuy Saint-Marc & C^{ie} s'engagent à acheminer « dans les ports de Brest ou de Rochefort ou Toulon, dans le courant de l'année 1782, 1.100 quintaux de cuivre de Hongrie battus ou en planches de 5 pieds de long sur 18 de pouces de large, propres au doublage des vaisseaux du Roy »¹¹. De même, quelques documents témoignent du travail du cuivre de Barbarie : une lettre des Commissaires généraux de la Marine à la Cour, du début de l'année 1777, affirme que « le port... ne fait point usage de cuivre en rosette » et que le fondeur « préfère le tangoul qui est plus aigre que le rosette... »¹² ou encore, pour l'année 1782, dans les dépenses la somme de 7.159 livres 3 sols « pour 5.543 livres de cuivre en Tangoul première qualité à 125 livres le quintal, et 230 livres 8 sols pour 240 livres de cuivre de seconde qualité »¹³.

Au total, il est très difficile de retrouver à partir des pièces conservées aux archives maritimes de Toulon, l'origine du cuivre employé par les ateliers de ce port, depuis le temps de Colbert. Ce qui, en vérité ne s'explique pas uniquement par la rapidité de ces recherches. Au XVIII^e siècle, le laminage de ce métal, semble-t-il, n'y a jamais été pratiqué comme l'indique cette lettre à la Cour du 18 mars 1781. « Je dois avoir l'honneur de vous observer que la quantité de mille quintaux de cuivre (d'Asie) que ce négociant (le Sr. Rambaud, établi en Turquie) propose de fournir chaque année, ne seroit utile pour le port que dans le cas où l'on pourrait mettre ce cuivre en feuilles propres au doublage des vaisseaux ; mais il paroît plus simple de les acheter toutes faites, ce qui d'ailleurs est meilleur marché¹⁴. » La fonte même a dû y être limitée, comme le suggère une lettre à la Cour du

10. *Ibidem*, 5 E, 187, f^o 93,23, VI, 1781.

11. *Ibidem*, 5 E, 187, f^o 273 - 3 - XII - 1781.

12. *Ibidem*, I A¹ 229, f^o 1,5 - I - 1777.

13. *Ibidem*, I L, 409, f^o 378.

14. *Ibidem*, I A¹ 233, f^o 12,18 - III - 1781.

5 janvier 1777, déjà en partie citée, qui vante le Tangoul, plus aigre que la Rosette, « et... par cette qualité plus avantageuse pour les rouets des poulies et corps de pompes, ouvrages ordinaires et presque le seul qu'il (le fondeur) coule »¹⁵. Là, sans doute, se trouve la vraie raison de la pauvreté des résultats de cette enquête. Des données plus sûres sont à trouver soit dans les correspondances diplomatiques, soit dans les archives des ports de commerce, soit encore, par exemple, dans les livres de comptes, les correspondances commerciales des maisons qui se sont engagées à cette époque à fournir les quantités de cuivre nécessaires à la construction et à la réparation des bateaux dans ce port. Alors, la reconnaissance de l'origine géographique et des quantités de minerai qui y était livré, sera possible.

Henri MICHEL.

15. *Ibidem*, I A° 229, f° 1,5 - I - 1777.