

numéro

9

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge*

Vergé-Franceschi – 979-10-231-1725-7



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

9

Risque, sécurité
et sécurisation maritimes
depuis le Moyen Âge

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2009
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9
PDF complet – 979-10-231-1712-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1713-4
Tranchant, La « culture » du risque... – 979-10-231-1714-1
Curveiller – 979-10-231-1715-8
Martínez Martínez – 979-10-231-1716-5
Tranchant, La sécurisation du port... – 979-10-231-1717-2
Périsse – 979-10-231-1718-9
Prétou – 979-10-231-1719-6
Bochaca – 979-10-231-1720-2
Gallicé – 979-10-231-1721-9
Péret – 979-10-231-1722-6
Morais Barros – 979-10-231-1723-3
Labat Saint Vincent – 979-10-231-1724-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1725-7
Candiani – 979-10-231-1726-4
Delobette – 979-10-231-1727-1
Chronique – 979-10-231-1728-8
Comptes rendus – 979-10-231-1729-5

Mise en page Lettres d'Or
Version numérique: 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Présentation	
Jean-Pierre Poussou	5
La « culture » du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI ^e -XVI ^e siècles) : première approche d'une histoire à construire	
Mathias Tranchant	9
Dangers, acteurs et gestion du risque d'une ville littorale au Moyen Âge	
Stéphane Curveiller	47
Bilbao, une grande ville médiévale malgré son port	
Sergio Martínez Martínez	55
La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ?	
Mathias Tranchant	67
Les premiers jalons d'une défense étatique de l'estuaire de la Gironde sur la côte saintongeaise à la fin du Moyen Âge	
Sébastien Périsset	87
La sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463	
Pierre Prétou	119
Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIV ^e - début du XVI ^e siècle) : éléments de réflexion et pistes de recherche	
Michel Bochaca	135
L'accès aux ports du pays guérandais et à l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge et au début du XVI ^e siècle	
Alain Gallicé	147
Sécuriser l'estuaire de la Gironde du XVI ^e au XVIII ^e siècle : une mission impossible ?	
Jacques Péret	163
La sécurisation des accès et l'organisation portuaire de Porto (XI ^e -XVI ^e siècles)	
Amândio Jorge Morais Barros	177
Les fortifications de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem dans le grand port de Malte (1530-1798)	
Xavier Labat Saint Vincent	207

II. Varia

Les constructeurs de Marine toulonnais aux XVII ^e et XVIII ^e siècles : une société à part entre noblesse et monde ouvrier de l'arsenal Michel Vergé-Franceschi	231
Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 Guido Candiani	251
Le grand négoce atlantique havrais au XVIII ^e siècle Édouard Delobette	283

III. Chronique

Position de thèse de doctorat	323
Comptes rendus	333
4 Informations sur les activités des centres de recherche universitaires en histoire maritime	337
Présentation de <i>Navigocorpus</i> – Corpus des itinéraires des navires de commerce, XVII ^e -XIX ^e siècles	337
Séminaire d'histoire économique et maritime : ports et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge	339
Université de la Rochelle : séminaire d'Histoire Maritime : Programmation 2007-2012	341
Université de Bretagne-Sud : les axes de recherche en Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito)	342
La recherche en histoire maritime à l'Université de Caen Basse-Normandie	344
Séminaire sur les petits ports du xv ^e siècle à 1914	349
Colloque international du GIS d'histoire maritime	359
Programme des Mardis de la Mer organisés à l'Institut Catholique de Paris par Christian Buchet (année universitaire 2007/2008)	365
Présentation des Mémoires	369

LES CONSTRUCTEURS DE MARINE TOULONNAIS
AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES :
UNE SOCIÉTÉ À PART ENTRE NOBLESSE ET MONDE
OUVRIER DE L'ARSENAL

Michel Vergé-Franceschi

Professeur à l'Université F. Rabelais de Tours

En 1792, le maître-constructeur Joseph-Marie-Blaise Coulomb¹, né à Toulon en 1728 au sein d'une famille roturière, et anobli depuis 1779, est un émigré sexagénaire. D'une « taille de cinq pieds, quatre pouces », les « cheveux et sourcils bruns », les « yeux bleus, le nez gros, la bouche moyenne et jeune, le menton rond, le front découvert, le visage ovale plein et coloré »², cet homme de l'art qui porte encore perruque – pour peu de temps – est issu de l'une des trois principales dynasties roturières de constructeurs de marine toulonnais avec ses compatriotes Chapelle et Pomet. Onze Coulomb sont constructeurs et maîtres constructeurs à Toulon. Cinq Pomet. Tous sont artisans du bois avant toute chose et appartiennent par conséquent à la confrérie toulonnaise de Saint-Joseph, celle des charpentiers. En 1692, Laurent Coulomb (v. 1631-Toulon 1696) – ancêtre de toute la dynastie – écrit du reste dans son testament : « Je veux que mon corps soit accompagné du prêtre portant le Saint à la manière accoutumée et du luminaire *de la confrérie de Saint-Joseph*, jusqu'à la chapelle de ladite confrérie à laquelle je lègue quinze livres »³. Artisans du bois, ces hommes sont volontiers « hommes de routine », fils et petits-fils de constructeurs, de charpentiers de marine, qui, sans véritable plan, mais avec des dessins, leur ont appris le métier, un « tour de main », un savoir-faire. Hommes du peuple, roturiers, et donc

1 Élève-constructeur (1745), sous-constructeur (1751), constructeur (1757), ingénieur constructeur ordinaire (1765), ingénieur constructeur en chef (1768).

2 Archives départementales du Var, dossiers des émigrés, 1 L 361 à 363, certificat du 23 juillet 1792.

3 *Id.*, notaire J. Sauvage 14 oct. 1692, 3 E 2 213.

« sans naissance », ces constructeurs constituent au port une élite bourgeoise issue du monde ouvrier de l'arsenal mais aussi en voie d'anoblissement de par leurs compétences.

Rares sont leurs descriptions physiques à travers les archives portuaires, mais nous savons que le constructeur Joseph-Véronique-Charles Chapelle (Toulon 1716-ap. 1791), vingt-deux ans en 1738, était un « très joli sujet »⁴. Malheureusement, les accidents les guettent sur les chantiers de construction, et ces hommes de l'art sont de plus en plus estropiés l'âge venu. En 1723, François II Coulomb (La Ciotat 1691-Toulon 1751)⁵, petit-fils de feu Laurent ci-dessus, se blesse grièvement à la jambe en tombant du *Phoénix*. En 1728, Jacques-Luc Coulomb (Toulon 1713-Toulon 1791)⁶, son cousin germain, tombe d'une échelle d'où des douleurs dans le bras jusqu'à sa mort... en 1791 ! En 1738, lorsque François Chapelle (Toulon v.1686-Toulon 1770)⁷ tombe de la flûte la *Loire*, il « a pensé se tuer » et a dû garder « la chambre dix jours »⁸. En 1742, un coup de hache malencontreux lui abîme la jambe alors qu'il tente de combattre l'incendie du vaisseau-amiral : une « compresse d'eau de vie » calme toutefois ses douleurs et cicatrise rapidement sa blessure. Lors du même incendie, François II Coulomb reçoit aussi un coup de hache à la jambe, mais il en guérit vite, tout comme Chapelle qui, pourtant, souffre beaucoup en 1750 lorsqu'il s'enfonce « un clou dans le pied ». François Chapelle se remet vite aussi de la méchante entorse qu'il se fait en lançant *l'Océan* en juin 1756, à 70 ans. Même Jean-Baptiste Doumet-Revest se remet, quoique tombé de « vingt pieds de haut » (sept mètres). Pourtant, il s'est « fracassé la tête et tout le corps » au point que deux ans après l'accident l'intendant avoue au ministre qu'il a « l'allure d'une cloche ambulante »⁹ ! En effet, ces maîtres-constructeurs sont des artisans « entretenus », particulièrement résistants. En 1723, les autorités toulonnaises (intendant de la marine et commandant de la marine) notent avec satisfaction que les frères Coulomb, Pierre-Blaise (Toulon 1699-Toulon 1753)¹⁰, Joseph (Toulon v. 1704-Toulon 1728)¹¹ et Jacques-Luc (Toulon 1713-Toulon 1791), tous trois fils de Blaise (La Ciotat

4 Archives du Port de Toulon (ensuite APT), 14 janv. 1738, 1 A 1 177. Élève-constructeur (1735), sous-constructeur (1741), maître-constructeur (1747), ingénieur-constructeur ordinaire (1765), retiré (1776).

5 Constructeur (1707), premier maître constructeur (1717).

6 Élève-constructeur (1728), sous-constructeur (1731), constructeur (1744), ingénieur-constructeur en chef (1765).

7 « Entretenu » (1701), sous-constructeur (1715), constructeur (1740). Père de Joseph-Véronique-Charles.

8 APT, 21 déc.1738, 1 A 1 177.

9 APT, 1780, 1 A 1 232.

10 Sous-constructeur (1722), constructeur (1744).

11 Sous-constructeur.

1665-Toulon 1741)¹², et petits-fils de feu Laurent (v. 1631-1696) sont « durs à la fatigue »¹³ ; que René Levasseur (v. 1667 Soulligni-sous-Balan-Toulon 1727)¹⁴, chef des constructions, « malgré le froid qu'il a fait hier, n'a cessé de se trouver aux ateliers et aux chantiers pour y conduire les ouvriers »¹⁵ alors qu'il a près de soixante ans ! Et les soins dont ils bénéficient, les rétablissent assez vite malgré leur grande précarité : en 1749, pour tenter de soigner son bras, Jacques-Luc Coulomb prend les eaux à Barèges ; puis, en 1750, il prend des « bains de marc de raisin » à Toulon ! Blessé grièvement à une jambe en 1741, en faisant une chute en sortant du *Trident*, « trois mois de remède » le remettent néanmoins sur pied... pour cinquante ans ! Toutefois, René Levasseur se tue l'année de ses soixante ans en faisant une « chute de quinze pieds de haut (cinq mètres), à la renverse ». Tombé à plat, sur le dos, il reste « évanoui plus d'une demi-heure », une « blessure derrière la tête », une « douleur dans la poitrine ». Il expire le lendemain¹⁶.

Compétents, résistants, durs à la tâche, présents sur les chantiers de l'arsenal quel que soit le temps (froid, chaleurs estivales), et les intempéries, combattant les accidents (incendies), ces constructeurs sont des gens sérieux : en 1737, le jeune constructeur Boyer « paraît de bonne vie et mœurs »¹⁷ ; en 1739, Jacques-Luc Coulomb « n'a point de vice »¹⁸. Et le fils Chapelle est « bien élevé ». Jacques-Luc Coulomb, vingt-sept ans en 1740, est tellement sérieux qu'il « abandonne (le port) sans rien dire » et son service de constructeur pour se faire recevoir à l'abbaye de Cîteaux « dans l'ordre des Bernardins ». Toutefois, Maurepas le réintègre dans ses fonctions dès 1741. En 1763, le constructeur Gautier – premier Toulonnais « bousculé » et malmené lors des premières émeutes de 1789 –, « joint aux connaissances modestie et simplicité »¹⁹. Ces hommes paraissent doués, consciencieux, appliqués, fiers de leur savoir qu'ils se transmettent de génération en génération sur près de deux cents ans, n'hésitant pas à aller se perfectionner en allant travailler ailleurs qu'à Toulon : à Dunkerque, à Calais ou à Brest notamment. Religieux, ils le sont tous. En 1692, Laurent Coulomb, soixante et un ans, rédige son testament ; il y « recommande son âme à Dieu et à la Vierge, veut que son corps soit inhumé

12 Contre-maître charpentier (1700), maître de construction des gardes de la marine (1716), constructeur (1727).

13 APT, 16 janv. 1723, 1 A 1 150.

14 Écrivain à Toulon (1683). Écrivain ordinaire (1687), constructeur (1690), chef des constructions et radoubs à Toulon (1717).

15 APT, 17 mars 1723, 1 A 1 150.

16 APT, 12 fév. 1727, 1 A 1 157.

17 APT, 3 janv. 1737, 1 A 1 175.

18 APT, 9 nov. 1730, 1 A 1 163.

19 APT, 1^{er} mai 1763, 1 A 1 215.

dans l'église catholique de Toulon (la vieille cathédrale Sainte-Marie) (et exige) qu'il soit dit 1700 messes de mort pour le salut de son âme ; il lègue (en outre) « 1500 livres à Notre-Dame de Grâce de La Ciotat »²⁰, village ancestral de sa famille où sa femme²¹ a du reste accouché de leurs six enfants²². En 1714, son fils aîné François I^{er} Coulomb (La Ciotat 1654-Toulon 1717), malade, demande à être inhumé dans l'église des Carmes de Toulon, avec toute sa famille, et laisse aux pères 100 livres pour la sépulture et 300 messes basses de requiem en expiation de ses péchés²³. Mais une messe hebdomadaire devra être dite à perpétuité à l'autel ancestral des Trois-Rois, en l'église de La Ciotat, moyennant 20 livres annuelles. Il lègue aussi 300 livres à l'hôpital du Saint-Esprit. En 1784, en revanche, Noël Pomet (v. 1704-1784)²⁴, octogénaire, ne fait aucune allusion à la religion dans son testament.

Compétents, sérieux, généralement pieux jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, ces constructeurs ont la plupart du temps grandi sur les chantiers de construction navale du port. Déjà, dans les années 1660, armateurs privés et capitaines marchands commandaient au sieur Laurent Coulomb, constructeur de navires originaire de La Ciotat, de petits bâtiments de commerce : en 1660, à trente ans, il construit le *Jérusalem*, pour Francisco Cardí ; et un autre navire marchand pour le capitaine Cruvelier, tous deux montés d'une vingtaine de canons ; en 1663, il construit le vaisseau de « M. Poussel » (alias Possel, de la famille de Mme Duquesne-Mosnier, épouse du chef d'escadre) ; en 1672, le *Betelem*, en 1679, le *Saint-Jacques* du capitaine Antoine et en 1682 le vaisseau du capitaine Daniel, de La Seyne-sur-mer, étroitement apparenté à la grande famille des Beaussier. Mais la marine royale, en plein essor grâce à Colbert depuis 1661/1669, commence à lui commander nombre de vaisseaux « pour le Roi », alors que les Toulonnais du moment s'engouffrent tous dans la marine royale (les Possel notamment et la longue dynastie des Beaussier). Nombre de Provençaux arrivent à Toulon de toutes parts : les Valbelle du Beausset et de La Cadière où ils étaient jusqu'alors apothicaires ; les Martelly, d'Ollioules, où ils étaient marchands ; les Deydier, de Pierrefeu. Certains expatriés viennent de loin, tels le constructeur de marine René Levasseur, originaire du Maine, du petit village de Soulligni-sous-Balan. Pour toutes ces familles – toulonnaises de souche ou non –, la marine de Colbert se présente comme une formidable

20 Archives départementales du Var, notaire J. Sauvage, 14 oct. 1692, 3 E 2 213.

21 Marguerite Reynaude.

22 François I^{er} Coulomb, leur fils, est né à La Ciotat en 1654, mort à Toulon en 1717. Maître charpentier entretenu (1690), puis premier maître-constructeur (1716). Leur autre fils, Blaise Coulomb, est né aussi à La Ciotat, en 1665 et mort à Toulon en 1741. Tous deux ont fait souche de constructeurs.

23 Archives départementales du Var, Gairoard, 16 sept. 1714, 3 E 4 140.

24 Sous-constructeur (1726), constructeur (1744), ingénieur-constructeur ordinaire (1765).

chance de promotion sociale : bientôt Laurent Coulomb passe du statut de charpentier de marine au service des « particuliers » à celui de « maître-constructeur entretenu », c'est-à-dire rémunéré par le roi, ce qui constitue un statut hiérarchique privilégié par rapport à tout personnage qui ne travaille pas « pour le roi », comme en témoigne le *Tarif de la capitation de 1695-1696* qui montre bien que tout « entretenu » (« médecin *entretenu* dans les ports », « chirurgien *entretenu* dans les ports et aux armées », « aumônier *entretenu* ») « a le pas » sur tout homologue *non entretenu*.

Les Coulomb, alias Fontcoulomb, qui faisaient jusqu'en 1660/1670 leurs dévotions à l'autel des Trois-Rois, en l'église de La Ciotat, ne sont pas les seuls à abandonner leur village – en l'occurrence La Ciotat, port natal de Laurent Coulomb, le fondateur de la dynastie. Le grand ingénieur Antoine Groignard, né à Solliès-Pont en 1727, quitte aussi Solliès pour Toulon. Les Beaussier arrivent en masse de La Seyne-sur-mer à Toulon à partir de Vincent Beaussier (v. 1620-1699), natif de Six-Fours, simple maître d'équipage à Toulon, grand-père de deux chefs d'escadre toulonnais, anoblis en 1765 « par trois générations successives de chevaliers de Saint-Louis », et aïeul d'un député de la noblesse de Normandie aux États-Généraux de 1789, mort le 5 mai de cette année-là, c'est-à-dire le jour de leur ouverture ! Les Pomet quittent pareillement leur hameau « des Pomet » à une vingtaine de kilomètres du port pour s'installer à Toulon, près de la vieille cathédrale Sainte-Marie, dans une rue qui s'appelle toujours aujourd'hui la « rue de Pomet », près de leur maison qui jouxte la cathédrale. Noël Pomet (v. 1704-Toulon 1784) est le petit-fils de François Pomet, maître charpentier, mort au service à Rochefort.

Grâce à Colbert, ces hommes de l'art, Coulomb, Pomet, Chapelle, trouvent à l'arsenal de Toulon une forte demande de construction navale, laquelle s'ajoute à leurs commandes « privées ». Ainsi, François I^{er} Coulomb (1654-1717) construit-il pour des armateurs locaux le *Pontchartrain* en 1691, la *Catherine* en 1692, le *Saint-André* en 1693, la *Fortune* en 1695, la *Sylvie* en 1703²⁵. Très vite, ces artisans jouissent d'un niveau de fortune enviable disposant de leur solde d'officier (= titulaire d'un office) « entretenu » et du produit de leur travail pour leur clientèle « privée ». Ils ne sont pourtant que « maîtres charpentiers entretenus » : c'est le titre de François I^{er} Coulomb à partir de 1690. C'est aussi celui du vieux François Pomet (le grand-père de Noël). Nicolas Chapelle (Toulon v. 1656-Toulon 1741)²⁶, fils de François I^{er} Chapelle (v. 1629-Toulon 1696) n'est que « charpentier entretenu » depuis

25 Archives nationales, D 113.

26 Charpentier entretenu (1687), maître-constructeur (1694), constructeur (1730).

1687 et Blaise Coulomb (1665-1741) n'est que contre-maître charpentier (1700). Néanmoins, ce statut leur permet de réaliser de belles alliances bourgeoises : François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696), aïeul de cette dynastie, épouse Véronique Hubac, de la célèbre famille de constructeurs brestois. Après avoir marié son fils Nicolas (v. 1656-1741) à Anne Miman, son deuxième fils Joseph-Charles Chapelle (v. 1671-1746) devient « capitaine marchand » et épouse en 1700 Claire Beaussier, de La Seyne-sur-mer, issue de cette formidable dynastie de marins en pleine ascension sociale. Chez les Coulomb, les fils de Laurent (v. 1631-1696) et de Marguerite Reynaude contractent aussi au port des alliances bourgeoises : François I^{er} Coulomb (1654-1717) épouse Catherine Meollan (morte en 1738) ; et Blaise Coulomb (1665-1741) épouse en 1689 une Toulonnaise, Rose Masseboeuf. Mais on constate très vite que l'ambition est déjà omniprésente au sein de ce milieu qui met son savoir maritime à profit pour « réussir » dans la marine de Colbert et de Seignelay : le frère aîné de René Levasseur (v. 1667-1727), Noël Levasseur (1658-1723), marié lui aussi à une Hubac (Jeanne-Scholastique), glisse déjà du monde ouvrier des constructions vers celui moins roturier de la plume et devient commissaire général de la marine alors que René, pourtant écrivain ordinaire (1687), abandonne la plume pour recevoir son brevet de constructeur (1690).

Très vite, dès la première génération, voire la seconde, ces constructeurs instruits deviennent à la fois les « maîtres de construction des gardes de la marine », réputés gentilshommes, dont une compagnie est installée à Toulon à partir de 1683 par Colbert, les deux autres étant respectivement affectées à Brest et à Rochefort. Ainsi, le maître constructeur Catelin jouit-il, en plus de sa solde, de soixante-quinze livres mensuelles en qualité d'« instructeur des gardes de la marine » de 1700 à 1710. Et, en 1716, Blaise Coulomb (1665-1741), fils de feu Laurent (v. 1631-1696) est nommé « maître de construction des gardes de la marine ». Très vite, ces constructeurs deviennent aussi les élèves des pères jésuites, savants professeurs auxquels Seignelay confie à partir de 1685 le *Séminaire royal de marine de Toulon* et l'éducation des gardes de la marine pour les matières « nobles » : à savoir hydrographie, mathématiques, astronomie. Ainsi, dans la décennie 1729, le père Jésuite Antoine Laval instruit-il les constructeurs René-Nicolas Levasseur (1717-Aubagne 1784)²⁷, fils de René, Jacques-Luc Coulomb (1713-1791)²⁸ et Claude-Louis

27 APT, 16 fév. 1727, 1A 1 157, sous-constructeur à Toulon (1727), maître du canal de Versailles (1731), constructeur (1734), constructeur en chef au Canada (1749), commissaire à Bayonne (1764).

28 APT, 15 août 1728, 1A 1 160.

Coulomb (Toulon 1725-Toulon 1748)²⁹ – tous roturiers – avec messieurs les gardes – tous réputés nobles. Ceci permet à René-Nicolas de glisser lui aussi du monde roturier de la construction navale au monde pré-nobiliaire de la plume puisqu'il achève sa carrière comme « commissaire de marine à Bayonne » (1764). D'ailleurs, son frère Louis-Armand Levasseur meurt à Rochefort en 1760 « commissaire général de la marine », grade déjà atteint par leur oncle Noël Levasseur (1658-1723). Seul leur troisième et dernier frère, Jean-Armand Levasseur, stagne dans la construction navale³⁰.

Instruits, à la fois élèves et disciples des Jésuites et maîtres des gardes de la marine, les constructeurs ne cessent de s'élever socialement : ils ne sont plus « charpentiers entretenus » en début de carrière comme l'était Nicolas Chapelle (v. 1656-1741) en 1687 – fils de François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696) –, ou François I^{er} Coulomb (1654-1717) en 1690 – fils de feu Laurent Coulomb. À la troisième génération, on n'est plus « charpentier », ou « contre-maître-charpentier » comme l'était en 1700 Blaise Coulomb (1665-1741), autre fils de feu Laurent. On est à présent « élève-constructeur » comme Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791), nommé en 1735, fils de François II Chapelle (v. 1686-1770), petit-fils de Nicolas Chapelle (v. 1656-1741), arrière-petit-fils de François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696) ; ou comme son demi-frère, Louis-Hilarion Chapelle (Toulon 1733-Toulon 1777)³¹, reçu élève-constructeur en 1748 ; ou son autre demi-frère, Joseph-Marie-Gabriel Chapelle (mort à Toulon en 1768)³², reçu élève-constructeur peu avant 1752. Élèves-constructeurs sont aussi François III Coulomb (1729-1751), reçu en 1748, fils de François II (1691-1751), petit-fils de François I^{er} (1654-1717), arrière-petit-fils de feu Laurent (v. 1631-1696). Ou son frère aîné Claude-Louis Coulomb (1725-1748), reçu élève-constructeur en 1740. De même leurs cousins : Jacques-Luc Coulomb (1713-1791), élève-constructeur (1728), fils de Blaise (1665-1741), petit-fils de feu Laurent (v. 1631-1696) et Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-La Seyne-sur-mer ap. 1800), élève-constructeur (1745). Tous glissent du statut initial de « charpentier » – détenu par le grand-père ou l'arrière-grand-père –, à celui d'élève-constructeur qui les rapproche des statuts plus élevés de gardes de la marine (futurs élèves de marine à partir de 1773) et ultérieurement d'élèves-écrivains de marine.

L'étude, le savoir, l'approfondissement des connaissances techniques sont au cœur même de cette élévation sociale qui fait de ce corps initial des

29 APT, 18 juin 1737, 1 A 1 176.

30 Sous-constructeur (1714), constructeur (1734), élève-constructeur (1740), sous-constructeur (1745), fils de François II Coulomb (1691-1751).

31 Élève-constructeur (1748), sous-constructeur (1765).

32 Élève-constructeur (avant 1752), élève-ingénieur-constructeur (1755).

charpentiers de marine un groupe fort méritocratique. Bien avant la fameuse école de construction des années 1740, due à Duhamel du Monceau, Nicolas Chapelle (v. 1665-1741), dit « Chapelle le fils », car son père François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696) vit toujours, « tient une école de construction » à Toulon dès 1694³³. Nombre de ces constructeurs s'avèrent du reste être d'excellents pédagogues auprès des jeunes gardes de la marine. C'est le cas de Laurent Catelin, « constructeur » de son état, mort en 1716³⁴ ; de Joseph-Blaise Olivier, « maître charpentier », enseignant en 1716 ; de Blaise Coulomb (1665-1741), « constructeur » enseignant à partir de 1716 ; de Gasquet, « maître charpentier », enseignant des gardes de 1723 à 1731³⁵. De lui, l'intendant dit : « Il y donne tout son temps (à l'instruction) et mérite une augmentation peu considérable par rapport aux soins qu'il prend auprès de ces messieurs qui sont très utiles à leur instruction »³⁶. En 1749, Coulomb « donne des leçons à tous ceux qui auraient des talents nécessaires et du goût pour la construction »³⁷. Ces constructeurs sont parfois si bons qu'en 1752, Jacques-Luc Coulomb (1713-1791) et Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791) sont reçus « académiciens ordinaires en l'Académie de marine » qui vient d'être fondée à Brest. En 1754, Jacques-Luc Coulomb, propulsé véritable président de jury, « fait subir un examen aux élèves constructeurs »³⁸. En 1755, ce sont les Chapelle père (François II) et fils qui font visiter l'arsenal à Joseph Vernet. En 1757, Alphonse Icard et Cauvin, « maîtres charpentiers », instruisent les gardes. En 1772, même si l'Académie de marine ne recrute plus de constructeurs toulonnais, Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800) fait les honneurs du port à un officier danois en visite, venu pour se perfectionner³⁹.

Ces constructeurs savent si bien se conduire au port comme en Cour, qu'en 1731 « le sieur Levasseur cadet – (René-Nicolas (1717-1784) –, sous-constructeur depuis 1727), est demandé par le marquis d'Antin, vice-amiral de France, pour aller occuper l'emploi de *maître du canal de Versailles* »⁴⁰. Noël Pommet, de son côté, dirige seul les exploitations de forêt de Lorraine allemande et des trois évêchés d'Alsace. On le rencontre sur les bords du Rhin en tournée d'inspection avec un maréchal de France : le maréchal du Bourg⁴¹.

33 APT, 1694, 1 L 270.

34 APT, 9 août 1716, 1 A 1 142.

35 APT, 24 juin 1731, 1 A 1 164.

36 APT, 14 nov. 1723, 1 A 1 149.

37 APT, 14 janv. 1749, 1 A 1 200.

38 APT, l'intendant à la Cour, 28 juillet 1754.

39 APT, nov. 1772, 1 A 1 224.

40 APT, 2 janv. 1731, 1 A 1 164.

41 APT, 15 déc. 1734, 1 A 1 170.

En 1747, un autre maréchal de France, le maréchal de Saxe, fait venir en Flandres Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791), accompagné de quatorze charpentiers toulonnais, pour « raccomoder les ponts et les écluses de la place d'Axel, prise par les Français »⁴². Artisans du seul bois naguère, ces constructeurs sont en train d'évoluer vers le statut d'ingénieur des constructions que Louis XV leur accorde à la demande de Choiseul en 1765, c'est-à-dire vingt ans plus tard.

Excellents élèves, excellents pédagogues, académiciens de marine réputés, savants reconnus, bons techniciens, ces constructeurs voyagent beaucoup et ne cessent de se perfectionner ailleurs qu'à Toulon. Dès 1670, François Pomet (le grand-père de Noël) reçoit son brevet de « maître charpentier » loin de Toulon : à Lorient⁴³ ! Et Laurent Coulomb (v. 1631-1696) passe pas moins de vingt-six ans hors de Toulon : de 1670 à 1689, il vit à Port-Louis où il est d'ailleurs à l'origine des chantiers du port ; de 1689 à 1696, il réside à Lorient. René Levasseur (v. 1667-1727) est à Dunkerque de 1690 à 1714, puis à Rochefort de 1714 à 1717, Dunkerque ayant été sacrifié lors de la signature du traité d'Utrecht. Ce n'est qu'en 1717 qu'il est nommé « chef des constructions et radoubs à Toulon », sur ordre du Régent. Hommes de terrain, ils sont ouverts à la comparaison. Blaise Coulomb (1665-1741)⁴⁴ est un homme de « bon sens, aidé de l'expérience et d'une pratique continuelle », écrit l'intendant de Toulon, Mithon. C'est un homme « qui sait, quand il le faut, *mettre la main à la hache* »⁴⁵. Artisans du bois, ces constructeurs des deux premières générations l'étaient avant toute chose. Si René Levasseur (v. 1667-1727) « raisonne mieux que les autres charpentiers », « il n'a pas été *charpentier* avant que d'être constructeur »⁴⁶, et c'est un véritable handicap pour lui (il a commencé sa carrière comme « écrivain ordinaire » en 1687). Se former « sur le tas » était une nécessité jusqu'au premier tiers du XVIII^e siècle. S'ouvrir sur l'extérieur en était une autre : Jean-Armand Levasseur, fils de René, est à Rochefort trois ans (1714-1717) avant de devenir constructeur à Toulon (1734) ; Blaise Coulomb (1665-1741) séjourne longtemps à Malte (1717-1720) et y retourne à nouveau à partir de 1726⁴⁷ ; François II Coulomb (1691-1751), « premier maître constructeur à Toulon » depuis 1717, fait un « stage » de huit mois à Brest (1723) quoique poitrinaire, et « on peut

42 Archives nationales, C7 60, lettre du 17 mai 1747.

43 Archives nationales, C7 254.

44 APT, 1 A 1 147 et 1 A 1 158.

45 APT, 1 A 1 147 et 1 A 1 158.

46 APT, 28 oct. 1725, 1 A 1 154, f^o 219.

47 APT, mars 1726, 1 A 1 156.

assurer (sept ans plus tard) que c'est le meilleur constructeur de France »⁴⁸. Jacques-Luc Coulomb (1713-1791), embarqué en 1734 « pour prendre à la mer les connaissances relatives à la construction »⁴⁹, multiplie les séjours hors de Toulon : Brest (1742-50 ; 1750-52) ; La Charité-sur-Loire (1753) ; Brest (1754-1762), Lorient (1756). Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800), qui « a des dispositions »⁵⁰, quitte Toulon neuf ans pour séjourner à Brest (1747-49), puis à Rochefort (1786-92). Claude-Louis Coulomb (1725-1748) reste deux ans à Brest (1745-47). Tous les autres constructeurs les imitent : Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791) reste cinq ans à Brest (1741-44 ; 1750-52) « pour se perfectionner sous les yeux de M. Olivier »⁵¹. Noël Pomet (1704-1784) demeure six ans au Havre (1725-31) et J.-B. Doumet séjourne et étudie quatre ans à Rochefort (1753-57). En 1722, l'intendant de Toulon, pensant ces séjours indispensables, écrit :

J'estime qu'il est du bien du service que François Coulomb (1691-1751) se rende à Brest. Il en deviendra plus habile en apprenant les différentes manières de construire dans les autres ports. Le constructeur Tassy de Brest demande à servir en ce port. Ce serait donc un échange⁵².

Ces « stages » demeurent jusqu'à la fin de l'Ancien Régime : Félix Doumet réside deux ans à Rochefort (1768-70) ; mais parfois les constructeurs restent tellement longtemps hors de Toulon qu'il ne s'agit plus de « stages » : c'est le cas pour Pierre Coulomb (autre fils de feu Laurent), établi à Lorient de 1690 à 1726 ; en 1726, il se rend à Malte jusqu'en 1727⁵³, et y retourne en 1747-1748⁵⁴.

Les séjours à l'étranger ne sont point absents de ces « formations continues » : Blaise Olivier, né à Toulon en 1701, est envoyé trois mois en Grande-Bretagne en 1737, puis six semaines en Hollande avant de mourir à Brest en 1746, laissant un gros in-folio : *Remarques sur la marine des Anglais et des Hollandais*. En 1748, de Bruxelles, Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791), maître-constructeur à Toulon depuis quelques mois, écrit à Maurepas : « Comme vous m'avez fait l'honneur d'approuver mon voyage en Hollande pour y visiter les principaux chantiers, je partirai demain pour le sas de Gand d'où je tâcherai d'avoir un passeport pour Midelbourg pour passer

48 APT, mars 1726, 1 A 1 156.

49 Archives nationales, C7 74.

50 APT, 17 déc. 1744, 1 A 1 189.

51 APT, 21 nov. 1741, 1 A 1 183.

52 APT, 17 mai 1722, 1 A 1 146. C7 60, C7 74, C7 254.

53 APT, juil. 1727, 1 A 1 157.

54 APT, 24 août 1748, 1 A 1 198.

en Zélande »⁵⁵. En 1769, l'ingénieur-constructeur Gautier passe en Espagne, où il reste jusqu'en 1784⁵⁶.

Ces échanges culturels sont renforcés par l'existence d'un véritable réseau d'espionnage au point que les plans du *Royal-Louis* construit à Toulon en 1692 par François I^{er} Coulomb (1654-1717), se trouvent aujourd'hui dans les archives danoises. En 1730, l'intendant de Toulon écrit : « M. de Pallavicini, chef d'escadre (génois) de l'Empereur, essaie d'avoir des plans de bateaux français par l'intermédiaire de M. le chevalier de Coulomb » ; mais « le constructeur n'a répondu que superficiellement aux questions posées, sans lui donner aucun dessin »⁵⁷. Nouvelles craintes de l'intendant deux mois plus tard : « l'Empereur veut établir une marine à Trieste. Je suis sur mes gardes pour empêcher qu'on débauche les ouvriers »⁵⁸. En revanche, en 1750, lorsque six Majorquins arrivent à Toulon pour construire quatre chébecs pour le roi, l'intendant est ravi : « Nos constructeurs seront à portée de les voir travailler et d'en prendre les gabarits à leur insu »⁵⁹. Mais le savoir technique n'est plus tenu aussi secret au XVIII^e siècle qu'il l'était au XVI^e siècle. François I^{er} Coulomb (1654-1717) avoue : « Je me fis un plaisir sensible de perfectionner les talents du jeune Augustin Scolaro, et dans moins de trois ans, il fut en état de servir dignement sa patrie (Malte) ».

Avec l'instruction, la découverte du monde, les voyages en Grande-Bretagne, en Hollande, en Espagne, les constructeurs deviennent au port de véritables pôles de référence scientifique. Au XVII^e siècle, ils ne se marient que dans la petite bourgeoisie portuaire. François II Chapelle (v. 1686-1770), fils de Nicolas (v. 1656-1741), et petit-fils de François I^{er} (v. 1620-1696), épouse en 1712 Madeleine Sibonne, fille d'un marchand toulonnais. François II Coulomb (1691-1751), fils de François I^{er} Coulomb (1654-1717) et petit-fils de feu Laurent (v. 1631-1696) épouse en 1718 Marie-Rose Mouton, fille du notaire royal de Toulon, Claude Mouton. Cette troisième génération de constructeurs épouse donc des filles de marchands, de notaires, et s'assimile à la bonne bourgeoisie portuaire alors que François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696) se marie au sein même de son milieu en épousant Véronique Hubac, des constructeurs de Brest, et que Noël Levasseur (1658-1723) épouse Jeanne-Scholastique Hubac. La charpenterie maritime du temps des grands-parents était un milieu étroit, fermé, replié sur lui-même avec des mariages au sein du même milieu. La troisième génération pratique déjà des alliances

55 Archives nationales, C7 60.

56 Archives nationales, fiche Gautier.

57 APT, 18 avril et 15 juin 1730, 1 A 1 162.

58 APT, 13 août 1730, 1 A 1 162.

59 APT, 5 juil. 1750, 1 A 1 202.

plus ouvertes, plus bourgeoises, plus reluisantes, même si le métier de notaire fait toujours « déroger à noblesse » et même si la « marchandise » est encore souvent regardée comme la « vile marchandise ». Mais, néanmoins, ces « constructeurs » du premier tiers du XVIII^e siècle paraissent jouir d'un statut bien plus élevé que celui de leurs grands-pères simples « charpentiers entretenus », « contre-mâîtres charpentiers » et « charpentiers de marine ». Ces constructeurs semblent à présent avoir une aisance financière plus grande – d'où des alliances matrimoniales plus « bourgeoises » –, même si cette aisance n'est toutefois pas constante car dans un arsenal seule la guerre nourrit le monde des constructeurs et des ouvriers, les périodes de paix instaurant le chômage.

242

Après la paix d'Utrecht (1713) et la fin de la guerre de Succession d'Espagne (1700-1713), « les entrepreneurs de construction qu'on n'a pas payés [...] demandent la permission de quitter »⁶⁰ les chantiers sur lesquels il y a six bâtiments en construction en mai 1713. En 1716, « la construction du *Toulouse* » (du nom de l'Amiral de France, comte de Toulouse) est retardée « faute de fonds »⁶¹. L'argent manque. Le bois aussi. En 1713, le roi fait détruire neuf vieux vaisseaux : le bois est conservé à l'arsenal « Sa Majesté ayant résolu de faire construire deux flûtes avec ». Mais ce bois est si mauvais qu'il ne peut servir qu'au « radoub des pontons, gabarres [...] et autres vieux ouvrages du port »⁶². Ce bois de démolition est si irrécupérable qu'il est brûlé en 1719⁶³. La longue paix qui s'instaure (1713-1744), tarit la construction des vaisseaux de guerre et les constructeurs en souffrent, d'autant plus que les chantiers marchands situés à « la Poncho Rimado » et sur la plage nord-ouest de Castigneau, au quartier d'Entrevignes, sur terrain communal, manquent aussi de dynamisme : le commerce maritime toulonnais devient languissant car le grand port phocéen voisin est en situation de quasi-monopole depuis l'édit de 1669 qui a proclamé la franchise de Marseille. Par ailleurs, Toulon souffre de l'ordonnance de 1688 qui soumet à un droit de 20 % les marchandises qui y entrent, ce qui nuit à la ville et aux constructions navales à caractère « privé ». Néanmoins, en 1716, les autorités portuaires constatent que la construction marchande ne se porte pas si mal que les Toulonnais le prétendent, au point que Blaise Coulomb (1665-1741) « a toujours été *recherché par les particuliers* et cet avantage lui a fait négliger de solliciter un entretien dans le port en qualité de sous-constructeur »⁶⁴.

60 APT, 27 août 1713, 1 A 1 141.

61 APT, 10 janv. 1716, 1 A 1 142.

62 APT, juin 1716, 1 A 1 142.

63 APT, 22 juin 1719, 1 A 1 145.

64 APT, 30 sept 1716, 1 A 1 142.

Compétents, et donc recherchés par les armateurs « privés », les constructeurs vivent bien mieux que les ouvriers de l'arsenal, alors que le port connaît la misère. En 1716, « la mortalité nous a enlevé depuis six mois quatre vingt-douze charpentiers, calfats et perceurs par le défaut de subsistance », déplore l'intendant⁶⁵. En 1717, « le retard dans le paiement achève de réduire les ouvriers et donne tous les jours occasion à ce que nous avons ici de meilleurs d'aller dans les pays étrangers » : nombre de bons ouvriers et charpentiers fuient « à Saint-Feliou, près de Barcelone et à Palerme, où l'on construit des bateaux de guerre »⁶⁶. Ils embarquent à Toulon ou passent à Marseille et Arles pour embarquer sur des navires marchands. Parfois, l'intendant fait preuve d'une lueur d'espoir : « Nos charpentiers et calfats se portent volontiers aux ouvrages (août 1718), d'autant plus volontiers que je les fais payer régulièrement tous les quinze jours »⁶⁷.

Après la peste qui ravage Toulon et emporte plus de la moitié des vingt mille habitants, le port végète. L'heure est à la morosité. Privés d'avancement et d'embarquement, nombre d'officiers des vaisseaux du roi se retirent. Les infrastructures du port se dégradent. Les vaisseaux pourrissent, échoués sur la rive de Ponche-Rimade. Plusieurs sont démolis. En 1719, seuls quatre vaisseaux et deux frégates restent entretenus. Néanmoins, les responsables veillent : en 1724, « les deux fils Coulomb sont toujours sur les ouvriers et les savent conduire aussi bien que leur père »⁶⁸. En 1728, les calfats de Toulon apparaissent au commissaire général d'Héricourt comme supérieurs à tous les calfats « qu'il avait vu pratiquer dans aucun port ». Mais l'époque n'est ni aux réparations, ni aux constructions. De 1725 à 1727, le roi fait détruire à Toulon onze bâtiments : le *Sceptre*, le *Trident*, le *Fleuron*, le *Vainqueur*, l'*Intrépide*, le *Triomphant*, le *Bizarre*, le *Diamant*, le *Furieux*, le *Téméraire*, le *Vermandois*. Le bois manque : « la construction du *Phoenix* est toujours interrompue, faute de bois »⁶⁹. L'intendant écrit au conseil de marine : « Je ne puis croire que le conseil s'accommode de la manière de travailler du sieur (René) Levasseur (v. 1667-1727) qui emploie un tiers au moins plus de bois qu'un autre dans un temps où ils sont si rares⁷⁰.

En 1722-1723, le port réussit à lancer le *Solide* et le *Duc d'Orléans*. De 1726 à 1740, quatre vaisseaux sont mis en chantier, offrant du travail aux ouvriers, dont le nombre a diminué de 50 % depuis 1721. En 1728, l'intendant

65 APT, 22 mars 1716, 1 A 1 142.

66 APT, 28 nov. 1717, 1 A 1 143.

67 APT, 28 août 1718, 1 A 1 144.

68 APT, 10 sept. 1724, 1 A 1 151.

69 APT, août 1722, 1 A 1 146.

70 APT, 17 mai 1722, 1 A 1 146.

Mithon « essaie de vaincre le préjugé contre les bois d'Italie et traite avec le sieur Grancelli de Gênes un achat de trente-six mille pieds cubes de bois par an ». Se procurer du bois devient une des priorités de Maurepas, d'où l'intérêt de la France pour « le royaume de Corse » dont Gênes est suzeraine. En 1738, François II Chapelle (v. 1686-1770) se rend dans l'île⁷¹. D'où aussi le grand souci de protection des forêts françaises : le 27 janvier 1731, le parlement de Provence autorise seulement cent trente-trois localités à avoir des chèvres car elles abîment trop les forêts. S'intéressent de près à la question des bois : le chef des constructions René Levasseur (v. 1667-1727) en 1724, Steirrein « maître charpentier »⁷², le « constructeur entretenu » Jacques-Luc Coulomb (1713-1791) en 1736 qui travaille dans l'arsenal mais continue à construire des bâtiments de commerce⁷³, et plus tard, Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800), « constructeur entretenu » en 1760.

244

La guerre de Succession d'Autriche donne du travail aux constructeurs toulonnais : deux vaisseaux sont en chantier en 1745, trois en 1746, cinq en 1748. Toulon recommence à construire des vaisseaux de guerre et des frégates légères d'arrache-pied. L'intendant du port écrit à Maurepas : l'évêque « me fait son grand vicaire ; quand je serai obligé de faire travailler les fêtes, je pourrai me dispenser de lui en envoyer demander la permission »⁷⁴. Mais les chantiers de construction ne sont pas toujours en bon état. Il faudrait un plan incliné car les vaisseaux s'arrêtent lors de leur lancement ! Dès 1725, l'intendant notait : « Le sieur Coulomb a pris la sage précaution de fortifier le chantier du *Saint-Esprit* et de l'élever d'un pied »⁷⁵. Mais en 1747, « il serait (encore) nécessaire d'assurer le chantier par des pilotis et même par une maçonnerie qui le rendrait encore plus solide »⁷⁶. Surtout, Toulon continue à manquer de bois : en 1740, Pierre-Blaise Coulomb (Toulon 1699-Toulon 1753)⁷⁷, fils du vieux Blaise (1665-1741), chevalier de Malte, d'où son nom « le chevalier de Coulomb », rencontre à ce sujet le constructeur de la Religion, Marc de Pierre, qui offre des bois de Rome⁷⁸. Mais, avec le début des hostilités hispano-anglaises (1739), puis anglo-françaises (1744), « il arrive peu de bois d'Italie à cause de la vigilance de la croisière anglaise ; seules quelques barques françaises et romaines réussirent à en emporter

71 APT, 22 juin 1738, 1 A 1 178.

72 APT, 7 mai 1724, 1 A 1 151.

73 Archives nationales, C7 74.

74 APT, 29 déc. 1743, 1 A 1 187.

75 APT, 6 déc. 1725, 1 A 1 154.

76 APT, 16 nov. 1747, 1 A 1 195.

77 Sous-constructeur (1722), constructeur (1744).

78 APT, 12 avril 1740, 1 A 1 182.

divers chargements de Civita Vecchia », en 1746, par exemple. Pourtant, Toulon construit plusieurs bâtiments dont le lancement attire la foule. En 1745, « M. le marquis de l'Hôpital, M. le comte de Sinopoly et M. le prince Pallassuole sont restés ici (à Toulon) pour voir lancer le *Fier*. Ils sont partis très satisfaits »⁷⁹. Ce lancement se fait par l'avant jusqu'en 1754, par l'arrière ensuite. Les archives du port mentionnent ainsi une foule de lancements qui précèdent l'ouverture de la Guerre de Sept Ans (1756-1763) : « Nous lançâmes hier, à l'aube, le *Borée* [...]. Il partit sans s'arrêter. Il fut aussitôt convoité de tous les officiers qui sont dans le rang de le monter. Il est parfaitement beau à l'œil et il n'y a pas à douter que ce ne soit un très bon vaisseau, son constructeur (Coulomb) n'en manquant aucun »⁸⁰. À l'aube, car le lancement se fait toujours aux aurores : le 9 septembre 1753, Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800) est à quatre heures du matin sur le chantier pour la mise à l'eau du *Guerrier*⁸¹.

Pourtant, le bois manque toujours. En 1751, la maison Michel et Babaud de La Chaussade se charge de fournir l'arsenal en bois de Corse, mais les troubles qui sévissent dans l'île depuis 1729 font capoter le projet : les commissaires du roi, régulièrement embarqués de Saint-Tropez ou d'Antibes pour se rendre dans l'île, échouent dans leurs missions. Noël Pomet (v. 1704-1784) se rend alors à Gênes pour discuter avec le consul français de l'achat de bois corse⁸² mais, en 1755, les 450 000 pieds cubes de bois achetés par le roi le sont en Toscane et en Romagne. Dans l'arsenal, le charpentier Laganas vole dans l'atelier des forges et l'intendant le fait condamner à « trois jours de carcan à l'heure de la sortie des ouvriers », avec « bannissement de Toulon »⁸³. Dans la darse vieille, réservée aux navires de commerce, Barthélemy Barrallier et ses fils construisent quelques bâtiments de commerce : soixante-quinze entre 1755 et 1786. À la veille de la guerre (1756), Joseph-Marie-Blaise Coulomb dresse « un plan de la *Chimère* que la chambre de commerce de Marseille doit faire construire et dont il suivra l'exécution »⁸⁴. À la fin de la guerre, Joseph-Marie-Blaise est l'un des rares constructeurs du port à conserver une activité importante : en 1762, la Chambre de commerce de Marseille offre à Toulon

79 APT, 2 déc. 1745, 1 A 1 191.

80 APT, 23 déc. 1754, 1 A 1 170.

81 APT, 9 sept. 1753, 1 A 1 205.

82 APT, 16 sept. 1754, 1 A 1 206.

83 APT, 16 mars 1758, 1 A 1 210.

84 APT, 31 oct. 1756, 1 A 1 208.

l'argent et le bois nécessaire pour que la construction du *Marseillais*, vaisseau de 74 canons, lui soit confiée⁸⁵.

Réputés, les constructeurs de 1765 ne sont plus seulement « charpentiers » comme leurs grands-pères ou arrière-grands-pères. Choiseul les dote d'un nouveau titre : celui d'ingénieur des constructions navales, voire, auparavant, de « sous-ingénieur ». Financièrement, ils sont toujours beaucoup plus à leur aise que les simples ouvriers de l'arsenal, calfats, mâteurs, voiliers. En effet, depuis longtemps, les bons constructeurs de marine obtiennent, grâce aux libéralités des intendants successifs du port, des gratifications plus ou moins importantes qui peuvent devenir annuelles si les jeunes gens s'annoncent prometteurs : en 1728, Jacques-Luc Coulomb (1713-1791) obtient à quinze ans seulement la promesse de la place de « sous-constructeur » de son frère aîné Joseph (Toulon v. 1704-Toulon 1728) décédé à vingt-quatre ans à peine, et ce avec trois cents livres annuelles à titre de « gratification », en attendant son brevet de sous-constructeur⁸⁶ qui lui est effectivement donné en 1731 pour ses dix-huit ans. En 1738, François III Coulomb (Toulon 1729-Toulon 1751), fils du constructeur François II (1691-1751), est « entretenu » par l'intendant de marine qui lui fait verser six cents livres annuelles alors qu'il n'a que huit ans et demi⁸⁷ ! Pour un vaisseau bien construit, un constructeur peut recevoir 300 livres de gratification⁸⁸ ; mais François II Coulomb (1691-1751) en reçoit 500 en 1739 pour le *Terrible*, 600 en 1743 pour le *Tonnant*, 600 encore en 1746 pour le *Conquérant*. Le *Fier* (1745), le *Zélé* (1763), la *Sultane* (1765) rapportent à Joseph-Véronique-Charles Chapelle (1716-ap. 1791), Joseph-Marie-Blaise-Coulomb (1728-ap. 1800) et Jean-Baptiste Doumet-Revest des primes de 500 à 600 livres. En 1786, le maréchal de Castries uniformise la coutume : 1600 livres de gratification pour un vaisseau, 800 pour une frégate, 600 pour une gabare.

Résultat, ces nouveaux « ingénieurs », instruits et détenteurs d'un savoir spécifique, lié à une très haute technologie, diversifient leurs compétences techniques et s'affirment de plus en plus comme des notables locaux au port. Louis-Hilarion Chapelle (1733-1777) devient, par exemple, « deuxième consul de Toulon » en 1774. Certes, ils sont avant tout constructeurs de marine mais on ne dit plus d'eux ce que Duguay-Trouin, commandant de la marine à Toulon, écrivait de Blaise Coulomb (1665-1741) au comte de Maurepas naguère : « Il m'a paru que son trait approchait fort celui de Blaise Pangalo (constructeur napolitain patronné par Tourville) qui a fait le *Lys*, l'*Achille*, le

85 APT, 14 janv. 1762, 1 A 1 214.

86 APT, 15 août 1728, 1 A 1 160.

87 APT, 29 juin 1738, 1 A 1 177.

88 APT, 20 déc. 1739, 1 A 1 179.

Jason et nombre d'excellents vaisseaux, et quoique Blaise Coulomb travaille, comme lui, plus *par routine* que par règle certaine, je tiens qu'il ne peut plus sortir de sa main que de très bons vaisseaux »⁸⁹. Ces nouveaux ingénieurs ne travaillent plus du tout « par routine ». Ils s'intéressent à tout et travaillent aussi aux infrastructures portuaires liées au développement de l'arsenal ; ils y multiplient projets et suggestions, car ils sont les premiers concernés. « Si on pouvait faire des formes, disait Vauban, il est certain qu'elles seraient préférables aux cales »⁹⁰. Aussi, les projets se sont-ils multipliés et, en 1720-1732, on retient ceux de l'architecte de la ville, un sieur... Pomet⁹¹ ; puis en 1728 ceux de B. Barallier⁹² et en 1753 de Verguin⁹³ ; en 1774, enfin, c'est le plan de Groignard qui est accepté, après avoir été perfectionné par Joseph-Marie-Blaise Coulomb !

Bien intégrés à leur ville, les constructeurs y sont à présent des notables, et non plus de simples « charpentiers ». Ils ont des fils architectes, et eux-mêmes sont consuls du port, académiciens de marine, et ils comptent parmi les membres les plus influents de telle ou telle confrérie : ainsi, en 1753, « frère Pierre-Blaise Coulomb » (le chevalier de Malte) appartient à la confrérie des Pénitents bleus de Saint-Sébastien et paie pour ses cotes cinq livres, cinq sols »⁹⁴. De cette constante élévation sociale tout au long des XVII^e et XVIII^e siècles, il résulte que le monde des maîtres constructeurs ne cesse de s'intégrer à celui des officiers de vaisseau du port, et au second ordre plus généralement. En 1714, le constructeur François I^{er} Coulomb (1654-1717), roturier, devient déjà le beau-père de Jean-Louis de Selles, « écuyer », et trésorier de la marine. Dès avant 1725, Pierre-Blaise Coulomb (1699-1753), fils de Blaise et petit-fils de feu Laurent, est « chevalier servant profès » de l'ordre souverain de Malte et se fait appeler « le chevalier de Coulomb ». De lui, l'intendant du port dit avec respect : « Il a fait ses vœux et il est d'une grande dévotion »⁹⁵. Dès 1753, Anne-Marguerite Chapelle, sœur des constructeurs Louis-Hilarion Chapelle (1733-1777), Joseph-Marie-Gabriel Chapelle (mort en 1768), et Joseph-Véronique Charles Chapelle (1716-ap. 1791), fille de François II Chapelle (v. 1686-1770), petite-fille de Nicolas Chapelle (v. 1656-1741), et arrière-petite-fille de François I^{er} Chapelle (v. 1620-1696), épouse H.-M. Chabert de Burgues, de bonne noblesse toulonnaise. En 1758, Noël

89 Voir notre thèse d'État, *Les Officiers généraux de la marine royale*, p. 193-194.

90 Vauban, additif du 22 mars 1701, cité dans Michel Vergé-Franceschi, *Toulon, port royal*, Tallandier, 2002, 329 p.

91 APT, 28 avril 1720, 1 A 1 146.

92 APT, 12 octobre 1728, 1 A 1 159.

93 APT., 4 nov. 1753, 1 A 1 205.

94 Arch. Communales de Toulon, Corporations religieuses, confréries, GG 13.

95 APT, 15 août 1728, 1 A 1 160.

Pomet (v. 1704-1784), petit-fils de charpentier, et lui-même constructeur (1744) épouse Marie-Anne-Julie Deydier des seigneurs de Pierrefeu, de vieille noblesse provençale, fille du chef d'escadre Louis-Alexandre Deydier de Pierrefeu. Les Chabert donnent pareillement plusieurs chefs d'escadre et officiers généraux depuis le règne de Louis XIV, les Chabert et les Chabert de Cogolin. Ainsi, dès 1753/1758, le statut des constructeurs leur permet de pratiquer des alliances avec la bonne noblesse toulonnaise même si Joseph-Marie-Blaise Coulomb (1728-ap. 1800) épouse en 1754 Thérèse-Rose-Hélène Chapelle, fille du constructeur François II, mais sœur de Mme Chabert de Burgues. En 1786, le constructeur Joseph-Marie-Blaise Coulomb devient lui-même le beau-père de Joseph Laugier, « capitaine au corps royal d'artillerie », et son autre fille épouse un « officier de vaisseau » portant un illustre patronyme, Joseph-Bruno de Ruyter, quoique sans parenté aucune avec l'illustre amiral hollandais de ce nom.

248

En un siècle, les charpentiers de marine, contre-mâîtres charpentiers et charpentiers entretenus sont passés du statut d'ouvrier à l'intégration au second ordre : soit par mariage (alliances Deydier de Pierrefeu, Chabert, Laugier, Ruyter), soit par lettres patentes d'anoblissement données par Louis XVI en 1779 au chef de la « maison » Coulomb. Compétents, instruits, récompensés, enrichis, anoblis, ces constructeurs et maîtres constructeurs illustrent parfaitement ce que pouvait être la notion de « mérite » sous l'Ancien Régime. Constructeurs « en grand », ces hommes de talent n'ont pas seulement construit des vaisseaux royaux et des navires marchands, ils ont aussi construit des maquettes magnifiques, imposées par le roi dès 1689, non peintes et restées en bois naturel. Elles leur servaient de « modèle » pour donner leurs cours de construction navale à « messieurs les gardes ». Ce sont également ces constructeurs qui ont été sollicités pour construire en partie la flotte miniature du roi sur le grand canal de Versailles. En visitant aujourd'hui les musées de la Marine et en admirant la perspective du grand canal, on ne peut donc qu'avoir une pensée émue pour ces maîtres charpentiers, tirés des maîtres de hache, devenus en un siècle et en vertu de l'ordonnance du 25 mars 1765 : ingénieurs du roi, ingénieurs constructeurs de la marine, ingénieurs en chef (Brest, Toulon, Rochefort), ingénieurs ordinaires, sous-ingénieurs, tous tirés des élèves ingénieurs. Revêtus d'un uniforme : « habit de drap gris de fer foncé, avec parements et collet de velours noir, veste et culotte de drap écarlate, doublure de l'habit de serge écarlate » (1765), ils se militarisent, et Castries, en 1786, fixe le nombre total des ingénieurs constructeurs à 45 : 3 ingénieurs directeurs (avec « rang de capitaine de vaisseau »), 4 ingénieurs sous-directeurs (avec rang de major de vaisseau) ; 16 ingénieurs ordinaires

et 22 sous-ingénieurs. Cette militarisation aboutit à la création du corps du Génie de la Marine, illustré à Toulon et en France par Dupuy de Lôme, petit-neveu du chef d'escadre Thévenard, preuve que constructeurs et officiers finissent bien par ne plus former qu'une seule et grande famille maritime qui enjambe la Révolution, partageant le goût des sciences et des mathématiques depuis les grands auteurs de plans de vaisseau que furent les Borda et les Sané dans la tradition bi-séculaire des Coulomb, Chapelle et Pomet toulonnais⁹⁶.

BIBLIOGRAPHIE

- Acerra, Martine, « Les constructeurs de la marine, XVII^e-XVIII^e siècles », dans *Revue historique*, CCLXXIII/2, 1984, p. 283-304.
- Ami, Solange, *Les Maîtres constructeurs de la marine à Toulon au XVIII^e siècle*, mém. de maîtrise multigr. (dir. M. Bordes), Université de Nice, 1974.
- Gasser, Grégoire, *Une famille de constructeurs à Toulon aux XVII^e et XVIII^e siècles, les Coulomb*, mém. de maîtrise multigr. (dir. M. Vergé-Franceschi), Université de Savoie, 1998.
- Vergé-Franceschi, Michel, *Toulon, port royal (1481-1789)*, Paris, Tallandier, 2002. *id.*, « Les Chabert, les Chabert-Cogolin, les Cuers-Cogolin, officiers toulonnais, cartographes et astronomes aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Cahiers du Centre d'Études et de Recherches sur les Migrations Atlantiques (CERMA)*, Rochefort, 2000, sous la présidence d'Étienne Taillemite ; *id.*, *Les Officiers du Grand-Corps à Toulon*, mémoire maîtrise multigr. (M. Bordes dir.), université de Nice, 1973, couronné par l'Académie de marine (1975) ; *id.*, *Les Officiers généraux de la marine royale*, thèse de doctorat d'État-ès-Lettres, Paris, 7 vol., t. II : *Les Provençaux* ; *id.*, *Dictionnaire d'Histoire maritime*, collection Bouquins, notice constructeur et maître-constructeur.

96 Cet article, sans un fâcheux concours de circonstances, aurait dû paraître dans le n° 7 de notre Revue, consacré aux constructions navales. Je prie M. Vergé-Franceschi de bien vouloir nous en excuser (J. P. Poussou).

