

Mobiliser un pays pour sa marine de guerre?

L'enjeu du bois pour les arsenaux français (17e-18e siècles)

ROOU David-Pierre
Professeur d'histoire géographie
Lycée Chaptal
48000 Mende

« La quantité de bois que le roi fait abattre en Bourgogne et qu'il recherche en Dauphiné et en tous les endroits de son royaume fera voir sa puissance et le rendra redoutable en tous les endroits du monde ou son étendard paraîtra. » Louis le Roux d'Infreville, intendant de marine de Toulon de 1665 à 1670. Nul ne saurait mieux que cet Intendant de marine établir le lien intime unissant puissance de la marine royale et approvisionnement en bois. Est-ce un hasard d'ailleurs si Colbert, prenant conscience de l'affirmation de nouveaux rivaux Anglais puis Néerlandais dont la puissance était d'abord fondée sur la maîtrise de la mer, et qui fut le véritable père fondateur de la marine royale après les premiers essais d'envergure au temps de Richelieu, cumula de 1671 à sa mort, en 1683, entre autres fonctions celles de secrétaire d'Etat à la Marine et de Surintendant des Eaux et Forêts ?

Si l'histoire de la Marine française du règne de Louis XIV à la Révolution combine moments de gloire et périodes de relatif délaissement, il n'en demeure pas moins que la question de son approvisionnement en bois reste une constante et une préoccupation centrale et qui engage le royaume mais aussi certains espaces situés au-delà des frontières. Dès lors, en quoi la volonté royale de développer une marine capable de soutenir la comparaison et le combat avec celles des Etats rivaux et l'effort d'approvisionnement en bois qu'elle nécessitait ont-ils pu jouer un rôle majeur dans l'affirmation d'une monarchie administrative et relativement centralisée ? En quoi le développement d'un contrôle administratif visant à assurer l'approvisionnement en bois des arsenaux, tout comme celui des trafics de bois, furent-ils à l'origine de relations renouvelées à l'échelle du territoire, mais aussi d'une prise de conscience de l'unité du royaume et de la communauté de destin que formait ses habitants ?

1. Des besoins très importants en bois

1.1. Diversité des usages et des espèces de bois

La construction des navires de la marine, et plus particulièrement celle des vaisseaux et frégates exigeait des espèces de bois très variées...

Schématiquement les bois de chêne sont utilisés pour l'ensemble des éléments de structure mais aussi les bordages, avec des chênes droits pour la charpente proprement dite, des chênes torts pour les pièces courbes ; les bois naturellement courbes étant plus résistants que les pièces sciées en courbes.

Le sapin est utilisé pour les bois de mâture, car il est plus souple.

Le peuplier et le tilleul sont utilisés pour les sculptures d'ornement

Le gayac (bois d'Amérique (à l'origine)) est lui utilisé pour les poulies...

A côté de ces bois directement destinés à la construction du navire, d'autres éléments en bois sont nécessaires pour les affuts de canons (le plus souvent en orme), les barils et autres futailles (souvent en hêtre ou châtaignier...)

Si les besoins en sapins sont importants du fait du renouvellement fréquent de mâts cassés, c'est cependant le chêne qui est l'espèce la plus demandée, et de loin, pour les constructions navales. Ce choix tient certes au caractère symbolique du chêne, bois noble. Surtout, ses qualités matérielles entrent en ligne de compte car il s'agit d'un bois dur, solide, réputé pouvoir durer longtemps et donc permettre au navire de durer... Ce choix est complètement l'inverse de celui de la marine néerlandaise où nombre d'éléments de structure sont réalisés en pins et sapins... Ces bois sont moins solides et impliquent un renouvellement plus fréquent des navires mais ils sont moins coûteux aussi... du fait de l'usage de bois mettant 30 à 40 ans pour pouvoir être exploités par la marine et non 80 à 100 ans pour les bois de chêne...

1.2. Des masses considérables... tout particulièrement de chêne

Ces constructions navales aux XVII^e XVIII^e siècles sont très exigeantes en bois et tout particulièrement en chêne. Celui-ci est de loin l'essence la plus demandée, ainsi représente-t-elle 89% des essences entrants dans la construction des vaisseaux à la fin du 17^e siècle à Toulon. Ces chênes doivent répondre à des critères assez stricts en termes de longueur, de diamètre, de telle sorte qu'ils sont en général âgés de 80 à 100 ans pour répondre à la demande de la Royale.

Les plus gros vaisseaux de lignes, de 110 canons (et quelquefois au-delà) exigent jusqu'à 3500 chênes pour leur construction. Le vaisseau le plus répandu au 18^e le « vaisseau de 74 » -c'est-à-dire de 74 canons- (133 furent construits au 18^e sur les 246 vaisseaux réalisés durant ce siècle pour la marine française), réalisant le meilleur compromis entre puissance de feu et maniabilité, exigeait environ 2600 chênes pour sa construction (2900 arbres au total).

De façon générale, en reprenant les évaluations de J. Boudriot pour les 17^e et 18^e siècles, environ 1440000 chênes furent nécessaires pour les constructions cumulées de vaisseaux et frégates.

Les besoins en bois ne s'arrêtent cependant pas à la seule construction, puisque les opérations de radoub exigent elles-aussi une quantité de bois considérable sur la durée de vie du navire, « une quantité au moins égale d'arbres » par rapport à la construction selon D. Dessert. Enfin, si les calculs de volume de bois nécessaires à la réalisation des navires permettent de faire ces évaluations en nombre de chênes, pour connaître la ponction réelle faite sur le milieu forestier, encore faut-il tenir compte des déperditions durant les phases d'abattage (certains arbres, non utiles et non utilisés étant abattus pour pouvoir permettre la prise des « bons chênes »), de transports, de stockage des bois aussi. Au total, en prenant en compte ces autres éléments, pour la seule marine au temps de Louis XIV D. Dessert évalue la consommation de chêne des arsenaux à 2 millions d'arbres, auxquels il faut ajouter 1 à 2 autres millions sacrifiés pour permettre leur exploitation...

1.3. Le problème de la conservation du bois

Le problème du stockage des bois participe pleinement aux questions d'approvisionnement en bois et rendent les masses de bois à acheminer vers les arsenaux encore plus importantes. En effet, au milieu du 18^e siècle, pour l'arsenal de Toulon ce sont près de 2000m³ de bois qui sont perdus chaque année du fait de l'action des insectes, des champignons, de la pluie, du soleil... Différents traités sont d'ailleurs réalisés, ainsi celui de Duhamel du Monceau (*Du transport, de la conservation et de la force des bois*, 1767) montrant l'intérêt d'ingénieurs pour cette question et attestant aussi de l'affirmation d'une réflexion technique sur ces questions.

Ces bois sont tout d'abord conservés par immersion, ce qui les protège de nombre de champignons mais aussi de la dessiccation, élément particulièrement important pour les bois de mât. Toutefois certains vers peuvent attaquer les bois, et il est nécessaire de laisser stagner les bois dans une eau saumâtre pour éviter ce désagrément.

Cela dit pour les rendre utilisables pour la construction navale, les bois doivent connaître un temps de séchage de plusieurs mois, nécessitant des espaces couverts. Dans le cas de Toulon les plans établis par Vauban prévoyaient la construction de pareils hangars... qui ne furent pas réalisés alors. Au milieu du 18e encore « les bois périclitent faute de pouvoir être mis à couvert » selon les termes de l'Intendant Husson. Ce n'est que dans les années 1780 que ces hangars furent achevés.

2. Réussir l'approvisionnement en bois : l'impulsion complexe de la monarchie.

2.1. S'étendre à l'Est pour des flottes de guerre à l'Ouest et au Sud ?

Les besoins d'approvisionnement en bois ont eu pour effet d'entraîner des liens nouveaux entre les arsenaux et certains territoires, tout particulièrement dans les régions de l'Est, la Lorraine et surtout la Franche Comté, qui furent occupées et/ou devinrent partie intégrante du royaume sous le règne de Louis XIV (la Lorraine occupée de 1670 à 1697 et rendue ensuite à son Duc –au moins en apparence-, la Franche Comté définitivement annexée en 1678). Probablement d'ailleurs la volonté de conquête de ces territoires riches en bois a-t-elle eu partie liée avec la volonté de construire une Marine capable de rivaliser avec les plus grandes d'Europe, même si cette motivation n'est pas unique... Le cas de la Franche Comté est ici significatif. Avec la première occupation française en 1668 lors de la guerre de Dévolution, les Français prennent une première mesure du potentiel en bois de cette région : « Nous avons envoyé dans les forêts voisines de la ville de Dôle pour faire rechercher des bois propres pour les vaisseaux, il en a été trouvé de fort beaux en deux ou trois endroits, d'où on pourrait avec facilité et par un très beau chemin et très facile les faire transporter sur le Doux et de là en mer » écrit ainsi un dénommé M. de Gadagne à Louvois le 10 mars 1668. Si la Franche-Comté est restituée à l'empereur en 1668 lors de la paix d'Aix la Chapelle, son potentiel sylvicole peut continuer de susciter des envies et il a certainement pesé dans la volonté de s'approprier cette région, ce qui allait être fait définitivement dix ans plus tard, avec la paix de Nimègue à la suite de la guerre de Hollande (1672-1678).

Cette dimension propre à la volonté de conquêtes de territoires à l'Est est d'autant plus à prendre en compte que les marines rivales de celle du Roi Soleil, britannique et/ou hollandaise selon les conflits, pouvaient contrôler facilement le transit des bois d'Europe du Nord très prisés pour la construction des mâts, et limitaient de ce fait la capacité de développement d'une marine nationale. De plus, et en bonne logique mercantiliste, il y avait chez Colbert une volonté d'assurer cet approvisionnement à l'intérieur du territoire national, ce qui ne pouvait qu'inciter à se saisir de terroirs forestiers nouveaux, riches en espèces utiles à la Marine.

2.2. La volonté de contrôler la ressource en bois : l'action d'une monarchie centralisatrice

La volonté de disposer d'une abondante ressource en bois pour la marine, et *a fortiori* d'une réserve stratégique sur le sol national fut aussi très affirmée à partir de Colbert sur le plan intérieur. C'est en effet avec lui qu'est promulguée l'ordonnance sur les Eaux et Forêts de 1669 qui vise à préserver la ressource en bois, en constituant en particulier des « quarts de réserve » : les communautés laïques et ecclésiastiques doivent réserver un ¼ de leur domaine forestier à l'élévation de hautes futaies. Ayant eu du mal à s'appliquer lorsqu'elle fut mise en place, tout particulièrement dans le Sud Ouest où elle suscita des révoltes, cette ordonnance a cependant fini par s'imposer et a eu un impact réel sur la forêt française dans la durée en permettant la constitution de ces réserves.

Cette ordonnance témoigne aussi d'une attention plus directe et explicite encore pour la Marine en visant et les forêts royales et les particuliers. Pour les premières, les adjudicataires sont tenus de délivrer à la marine les bois reconnus comme nécessaires, moyennant dédommagement. Pour les particuliers, hors communautés laïques ou ecclésiastiques qui ne sont pas concernées par cette partie de l'ordonnance, dont les forêts sont situées à moins de 10 lieues de la mer (environ 40 kms) ou 2 lieues d'un fleuve navigable (environ 8 kms), l'administration exerce un droit de regard sur les forêts. Ces propriétaires sont en effet tenus, six mois avant de réaliser l'exploitation de tout ou partie d'un bois, de le déclarer à l'administration,

les responsables des Eaux et Forêts et/ou de la Marine venant ensuite examiner le bois concerné et marquer et réserver les arbres qu'ils souhaitent destiner à la construction navale. Cette ordonnance montre au passage que la Royale ne cherchait pas à préempter des bois en entier mais certains arbres isolés, en particulier lorsqu'ils avaient un profil, une courbure particulière nécessaire pour certaines pièces. Quoi qu'il en soit, apparaît là très nettement le rôle d'encadrement de l'Etat pour réussir l'édification d'une Marine royale.

2.3. Après Colbert, la poursuite de l'œuvre de réglementation et de contrôle des forêts

Les dispositions réglementaires concernant les bois de marine vont se multiplier à la suite de cette ordonnance et les dispositions de l'ordonnance de 1669 vont être de façon générale élargies à de nouvelles catégories de forêts. En 1700 les forêts royales font l'objet d'un travail d'inventaire et de réservation des arbres reconnues propres à la Marine. De plus les forêts des communautés laïques et ecclésiastiques font l'objet des mêmes dispositions que les forêts des particuliers établies dans l'ordonnance de 1669. Ces dispositions sont d'ailleurs étendues aux bois situés jusqu'à 15 lieues de la mer et 6 lieues des fleuves navigables. En 1723, les dispositions de déclaration préalable six mois avant la coupe d'un bois et l'obligation de réserver pour la Marine les arbres l'intéressant, sont étendues à l'ensemble du royaume. Ces dispositions sont ensuite réaffirmées et surtout précisées, en particulier en ce qui concerne les délais de préemption, dans différentes ordonnances, en particulier en 1748 et 1757, ces deux ordonnances étant liées à deux conflits dans lesquels la mer eut un rôle important sinon majeur : la guerre de Succession d'Autriche et la guerre de Sept Ans.

3. Les trafics de bois et leurs conséquences

3.1. Intendants de marine et négoce du bois

Pour tout ce qui relève du fonctionnement des Arsenaux et donc du caractère opérationnel des flottes, sont mis en place, ou plutôt généralisés, à partir de Colbert des intendants de Marine (il en existait un avant lui pour la flotte du Levant basé à Toulon). Ces personnages ont des responsabilités extrêmement lourdes, et sont choisis de ce fait avec soin par le pouvoir central, leur action est décisive dans le domaine de l'approvisionnement en bois (mais pas seulement) des Arsenaux, mais selon une procédure durant laquelle ils sont en relation constante avec le pouvoir central. La volonté centralisatrice de la monarchie apparaît ici fort nette...

Cet Intendant a obligation de réaliser chaque année un état des besoins, qui est transmis au secrétaire d'Etat de la marine. Une fois le projet approuvé c'est l'intendant de marine de l'Arsenal qui passe des marchés avec des particuliers, sauf dans le cas de contrats passés directement depuis Versailles. Ces particuliers peuvent aussi bien être des propriétaires (ecclésiastiques, nobles...) que des négociants. Parfois il s'agit de personnes dont les activités sont étroitement liées à l'Arsenal. Ainsi à Toulon, différents « maître-mâteur » ou ingénieurs chargés de travaux d'aménagements au sein du port ont pu avoir un rôle de négociants en bois, ces personnages encaissant bien sûr une commission sur les ventes de bois. Ces négociants peuvent parfois proposer des circuits d'acheminement qui leur sont propres... lesquels doivent être validés par le pouvoir. Par exemple, dans le cas de Toulon, un négociant marseillais Antoine Anthoine propose à la fin du 18^e d'acheminer du bois de Pologne en passant ni plus ni moins que par la mer Noire. Par l'intermédiaire de l'intendant de marine, il obtient l'accord du ministre de la marine Castries et la mise à disposition d'un « maître-mâteur » chargé de sélectionner les bois. Il devait réaliser en 1786 une livraison de bois au demeurant peu convaincante du fait de leur qualité médiocre, le ministre classant au retour ces bois parmi ceux de mauvaise qualité.

3.2. Alimenter en bois les arsenaux : le cas de Toulon

L'approvisionnement des arsenaux laisse voir une grande diversité des sources et témoigne de certaines pénuries de bois : le cas de Toulon est ici assez emblématique. Cet arsenal est le principal concernant le Levant et dispose de sources de bois très variées, signe de la raréfaction de certaines ressources.

-Il s'agit de sources proches d'abord, tout particulièrement présentes au début du siècle, avec des bois des forêts provençales mais qui sont progressivement considérées comme des fonds de réserve, tout particulièrement pour les temps de guerre. Se développent ensuite les fournitures en provenance des régions que l'axe Saône Rhône rattache à Toulon : le Vivarais et le Lyonnais, le Dauphiné, la Savoie, la Bourgogne, la Franche Comté et les marges de la Champagne ont ainsi été des régions d'approvisionnement en bois pour Toulon. Ces bois étaient acheminés par flottage puis cabotage jusqu'à Toulon. Périodiquement des régions plus à l'ouest participent à l'approvisionnement du grand port du Levant, ainsi le Languedoc, mais aussi la Guyenne. Enfin ce sont les bois étrangers qui sont acheminés jusqu'à Toulon, les bois étrangers représentant environ le 1/3 des fournitures, dans la seconde partie du 18^e siècle. Il s'agit de bois d'Italie d'abord, mais aussi de bois d'Europe du Nord destinés aux mâtures.

L'approvisionnement en bois a ainsi pour effet de développer des échanges internes au territoire national et à créer des solidarités nouvelles autour de la marine. La question de cet approvisionnement en bois vu depuis une région de production permet de le préciser.

3.3. Un outil d'intégration nationale ? Le cas de la Franche Comté au 18^e siècle

En Franche Comté, le développement de l'exploitation de bois de Marine est amorcé dès l'annexion de la province au Royaume. Cette exploitation est massive car la ressource est abondante : la province n'a en effet jamais connu d'exploitation de bois pour la Marine. Pour autant, au début, cette exploitation ne tient guère compte de l'équilibre sylvicole et irrite la population fraîchement annexée même si les mouvements de révoltes restent peu nombreux.

De la fin du 17^e et durant tout le 18^e l'exploitation de bois pour la Marine s'étend à de larges portions de la Franche Comté. En effet si l'exploitation de bois de Marine avait été d'abord amorcée non loin des cours d'eau principaux, à commencer par la Saône, afin de permettre l'acheminement des bois de marine vers Toulon par flottage, la progressive raréfaction de la ressource dans ces zones oblige à étendre les aires d'approvisionnement. Cette extension est elle-même facteur d'aménagement du territoire et donc facteur d'intégration au royaume, avec la réalisation de nouvelles routes mais aussi de nouveaux chemins forestiers reliant souvent les zones d'exploitation sylvicoles aux rivières permettant le transport du bois par flottage. Progressivement différents cours d'eau furent aménagés pour permettre ce flottage des bois, avec l'enlèvement de nombreux rochers, la construction de digues... Ainsi le Doubs devint-il flottable sur une distance plus longue... En outre l'exploitation du bois fait intervenir différents services administratifs qui, eux aussi, participent à cette intégration. En effet l'exploitation des bois fait intervenir les services locaux de la marine avec différents ingénieurs constructeurs et maîtres charpentiers visitant les forêts, sélectionnant les bois et les marquant. Les services des Eaux et forêts les aidaient dans cette tâche. Enfin l'intendant de Besançon pouvait aplanir les éventuels conflits posés par la coupe de ces bois avec les particuliers et les communautés.

La population accepte finalement assez bien cette exploitation du bois de Marine et ressent son intégration au pays à travers cette présence multiple de l'Etat, elle en retire une certaine fierté : le passage de convois de bois suscitant parfois des scènes de liesse populaire. Il faut dire que le prélèvement nouveau reste au 18^e cantonné dans des limites convenables et n'amointrit guère la ressource disponible, l'Intendant de province jouant au besoin un rôle de modérateur en cas de ponction trop forte... Les arbres étaient de plus convenablement payés. De plus, si pour les travaux assez techniques et spécifiques de sciage il était fait appel à des spécialistes le plus souvent non locaux, le débardage des bois et leur transport jusqu'aux cours d'eau nécessitaient les bras de nombreux paysans locaux qui trouvaient là d'utiles revenus d'appoint...

Conclusion :

Tâche considérable, l'approvisionnement des arsenaux de Marine en bois est au cœur de l'affirmation d'une monarchie administrative désireuse d'imprimer sa marque et son contrôle sur tout le territoire français, mais aussi de s'étendre sur des territoires nouveaux et potentiellement utiles au royaume. Avec l'élaboration de règles d'administration et de gestion de l'espace forestier, mais aussi l'affirmation d'un ensemble de personnels administratifs chargés de l'application de ces règles et, et plus directement, de la fourniture en bois des arsenaux, la monarchie française de Colbert à la Révolution révèle ses ambitions centralisatrices en même temps qu'une mise en pratique souple de ces ambitions.

A travers l'établissement de nouvelles relations commerciales, mais aussi la construction de nouvelles voies de communications qui imprimèrent la marque de la monarchie jusqu'au plus profond des forêts françaises les plus reculées des rivages, la fourniture des bois de marine a indéniablement eu un rôle dans la prise de conscience de la diversité d'un territoire français auprès de populations, et fut créatrice de solidarités nouvelles au sein de celui-ci. En ce sens, cette entreprise, caractéristique de la monarchie française à l'époque moderne, montre que l'effort de défense économique a pu être constitutif de la formation de l'unité nationale, et qu'il n'apparaît pas toujours comme le produit d'une unité nationale préexistante dont il révélerait la solidité...

Eléments bibliographiques :

- Boudriot J.: « Chênes et vaisseaux royaux », in Corvol A. (dir.): *Forêt et marine*, Paris, L'harmattan, 1999, pp.339-347
- Buti G.: « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers: Toulon au XVIIIe siècle », in Corvol A. (dir.): *Forêt et marine*, Paris, L'harmattan, 1999, pp.487-504
- Dessert D. : *La Royale, vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, 393p
- Dugas de la Boissonny Ch. : « Sur la législation relative au bois de marine : synthèse historique », in Corvol A. (dir.): *Forêt et marine*, Paris, L'harmattan, 1999, pp.409-418
- Taillemite E. : *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 2003, 460 p.
- Vion-Delphin F.: « L'exploitation des bois de marine, facteur d'intégration au royaume? La Franche-Comté au XVIIIe siècle », in Corvol A. (dir.): *Forêt et marine*, Paris, L'harmattan, 1999, pp.213-224

Site internet :

-www.musee-marine.fr