

Quand la Marine imposa sa loi...

Régulièrement, retrouvez dans *Forêts de France* une chronique historique, proposée par Andrée Corvol-Dessert, directrice de recherche au CNRS depuis 1985, et fondatrice du Groupe d'histoire des forêts françaises (GHFF).

Comment les pouvoirs publics n'auraient-ils pas redouté une pénurie ligneuse en ordonnant de construire 12 à 20 vaisseaux par an ? Désireux de maintenir, voire de rétablir les forêts aptes à donner du bois de marine, ils renforcèrent la législation. Premier texte : l'Ordonnance sur le fait des eaux et forêts (1669), appliquée dans quelques provinces, refusée dans d'autres, surtout dans le cas d'annexions récentes. Second texte : l'Ordonnance sur le fait de la marine (1689), qui améliora la précédente. Son but ? Remédier aux dysfonctionnements : les enquêtes les montrèrent nombreux en Bourgogne et Normandie. Compromis, Colbert les minora. À sa mort (1683), les successeurs voulurent les corriger...

L'âge des futaies, le nombre à conserver, la coupe à demander, les formes à respecter, voilà qui devait empêcher la surexploitation forestière. Trop rigide, le dispositif assimilait l'abattage d'un arbre de réserve (baliveau) à la dénaturation du fonds. Compte tenu des sanctions en pareil cas, les gestionnaires laissaient souvent trop de vieilles tiges à l'arpent. Les hautes cimes interceptaient le soleil nécessaire à la pousse des chêneaux : l'essence est héliophile, surtout dans son jeune âge. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, plus d'un sylviculteur, dont Duhamel du Monceau (1700-1782) et Varenne de Fenille (1730-1794), remarqua la « fuite du chêne » : faute de régénération, ses peuplements évoluaient en hêtraie, voire en hêtraie-charmaie.

Lorsque le programme fut engagé, Colbert n'étant pas encore aux responsabilités, les forêts concernées par le bois de marine relevaient de la couronne, des apanages et des provinces conquises. Comme la sylvogenèse réclame le temps long et le provisionnement le temps court, il fallut bientôt chercher des arbres dans les forêts communautaires et particulières situées à proximité d'un cours d'eau : le flottage ou l'emploi de radeaux ou de bateaux facilitait le transport des troncs. Le périmètre des espaces à prospecter fut donc agrandi : au milieu du XVII^e siècle, la préemption visait toute futaie à 8 km des fleuves et à 40 km des mers ; à la fin du XVIII^e siècle, toute futaie à 40 km des fleuves et à 80 km des mers. Cela accrut considérablement les surfaces à contrôler, à la différence du personnel qui les gérât...

Quand les mises en chantier pressaient, aucun propriétaire ne pouvait couper de futaie sans autorisation. Quand le rythme ralentissait, il suffisait d'informer l'administration : sa non-réponse valait consentement. Parallèlement, les pouvoirs publics entreprirent d'uniformiser les contrats d'approvisionnement tant

ils déploraient de « voleries ». L'intention était louable, mais le résultat incertain. La cause : le nombre des intermédiaires et la négligence des agents.

Assurément, les fraudes auraient été moindres si l'on avait connu, pour chaque type de vaisseau, les cubages et les qualités utiles, ainsi que le genre et le nombre de pièces à tailler. Les responsables invitaient donc les architectes à concevoir des séries : la standardisation permettrait d'accélérer la cadence et de réduire le gaspillage, lequel encourageait aux détournements.



Philippe de Champaigne, portrait de Jean-Baptiste Colbert, 1655, huile sur toile, Metropolitan Museum of Art, New York. © DR.



Futaie régulière de chênes sessiles dans l'Allier. Alain Csakvary © CNPF.

Du coup, le XVIII^e siècle vit paraître des ouvrages techniques où l'organisation rationnelle des arsenaux hollandais et anglais était vantée. Le Coulomb étudia les pièces du vaisseau (la coque). Le Durtières calcula leur volume et leur résistance. Inspecteur général de la Marine, Duhamel du Monceau visita les arsenaux étrangers.

Ces mathématiques appliquées eurent des retombées logistiques : équarrissage et façonnement furent effectués à l'arsenal, et non plus « sur le carreau » (aire de coupe). La décision tenait à l'examen des modes de transport, en masse (grume) ou en débit (pièce) : les dépenses approchant, la Marine préféra celui que son administration pourrait suivre de près. De toute façon, même restreint, le transport des grumes demeurait périlleux. Ouvertes pour descendre les troncs de la montagne, les « routes de mâture » surplombaient les précipices. Les accidents étaient fréquents. Les attaques étaient par contre rares : la troupe accompagnait ces convois exceptionnels ; les bouviers étaient bien payés ; les paysans aussi, qui louaient leurs bœufs à la Marine...

C'est dans ce contexte qu'en 1689 les charpentiers de marine reçurent mission de choisir « leurs » arbres. Ils y apposaient l'empreinte royale, l'« ancre », pour interdire toute substitution. Car l'abattage intervenait des mois, des années après... Au XVIII^e siècle,

l'importance de ce marquage et son rattachement à l'arsenal les firent nommer « contremaîtres de la Marine », terme flatteur. L'Intendant (préfet d'une circonscription maritime) les recrutait et les rétribuait, les licenciait s'ils manquaient à leur devoir. Cela clarifia leurs relations avec les compagnies qui obtenaient les contrats d'approvisionnement.

Ainsi, les pouvoirs publics reconnaissaient le professionnalisme et l'autonomie des instances locales. Une révolution ? Oui, le temps d'une accalmie navale : 1720-1760, deux générations à peine. Mais il est un problème qui demeura : celui de la mâture. Les mâts français coûtaient 600 livres pièce ; les mâts « suédois », le triple. Ils étaient réputés meilleurs, les rigueurs du climat scandinave expliquant une pousse très lente, une résistance aux flexions-torsions plus forte. Cela justifiait d'acquitter à la Prusse une taxe sur les bois déchargés et transbordés dans ses ports. Las ! Les Suédois lui déclarèrent la guerre. Paris hésita, mais soutint Stockholm. Mal lui en prit : les convois restèrent bloqués à Riga. On songea alors à planter des futaies de marine. L'arsenal de Brest, par exemple, aurait tiré parti d'un massif de contact (Crannon) et d'un massif en liaison (Tronçais). Mais la marine d'acier et de vapeur rendit le projet caduc.

Prof. Andrée Corvol-Dessert