



Il y a cent ans : Les bois de marine

Jean Pardé

► To cite this version:

Jean Pardé. Il y a cent ans : Les bois de marine. Revue forestière française, 1957, 11, pp.840-842. [⟨10.4267/2042/27359⟩](#). [⟨hal-03382228⟩](#)

HAL Id: hal-03382228

<https://hal.science/hal-03382228v1>

Submitted on 18 Oct 2021

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

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



HAL Authorization

IL Y A CENT ANS

Les bois de marine

En 1857, chaque numéro des « Annales forestières et métallurgiques » comportait une « revue commerciale » de quelques pages. Toujours agréablement écrite et fort bien documentée, on y sent percer l'inquiétude de son rédacteur pour l'avenir de ce qui faisait encore l'orgueil de bien des forêts françaises : *les bois de marine*.

Leur prééminence, jusque là incontestée, était tout d'abord battue en brèche par de nouveaux usages du bois.

« Constatons, lit-on dans les Annales, qu'en 1852 le propriétaire ou l'exploitant s'estimait fort heureux de trouver le fournisseur de la marine pour prendre leurs grosses pièces, dont ils ne savaient que faire, tandis qu'en 1857 ces mêmes pièces sont insuffisantes pour les demandes du commerce et les besoins de la consommation en sciages, en charpentes, en merrains, en débit de toutes formes pour cet insatiable preneur qu'on appelle chemin de fer... »

Mais il y avait plus grave : en 1857, précisément, l'Ingénieur DUPUY de LÔME lançait la première frégate cuirassée, *La Gloire* ; et en 1860, l'Angleterre allait baptiser *Le Warrior*, dont pour la première fois la coque était entièrement métallique...

Qui de nous ne pense encore de temps en temps avec une certaine nostalgie à la belle marine à voile du temps jadis ? Mais réalisons-nous bien quelle consommatrice de bois elle était ?

A la vue du vaisseau de 72 canons « *La Couronne* », construit en 1638 et qui mesurait 70 mètres de long (le célèbre « *Soleil Royal* » de Tourville n'en avait que 52,80), la duchesse de ROHAN s'étonnait « que l'on eût employé toute une forêt du duc son époux à une si petite bâtisse ».

Récemment encore pour un simple trois-mâts terre-neuvas, il fallait mettre en œuvre 350 mètres cubes de chêne et 100 mètres cubes de résineux (1).

Comment s'y prenait-on pour trouver dans nos forêts domaniales et communales les bois, de qualification bien précise, nécessaires à la construction des navires de guerre au milieu du XIX^e siècle ?

Sur les indications fournies par le service forestier, les ingénieurs de la marine, avant l'époque des martelages, visitaient les coupes

(1) J. VENET. — La Charpenterie de marine dans les ports de pêche français. *Revue du Bois*, n° 6 et 7 de 1954.

susceptibles de fournir des bois de marine et désignaient, au moyen d'un ceinturage à l'huile, tous les arbres qu'ils jugeaient propres aux constructions navales.

Ces arbres devaient être abandonnés à l'exploitation ; ils étaient marqués d'un marteau spécial et réservés lors de l'adjudication de la coupe, leur abattage devant toutefois être fait par le futur adjudicataire.

L'ingénieur de la marine revenait après exploitation et procédait à la visite des pièces, déterminait leur volume et en fixait la découpe faite ensuite sur place, comme l'équarrissage, avant transport à destination.

Les bois de marine se classaient — nul n'en ignorait alors — en trois catégories :

- 1) les bois droits, comme la quille ou le plançon ;
- 2) les bois courbants, à une courbure (l'étrave par exemple), ou à deux courbures, dans le même plan ou même dans deux plans différents ;
- 3) les bois courbes fournis par l'insertion d'une forte branche dans le corps de l'arbre, sous des angles déterminés (courbe d'étambot, courbe de pont, etc...).

Chacune de ces catégories était divisée en *signaux* et *espèces*.

Le signal caractérisait surtout la configuration générale de la pièce. On l'indiquait par une ou deux lettres tracées à la rouanne.

L'espèce tenait compte des dimensions : elle se désignait par un numéro d'ordre placé en avant du signal.

Par exemple, la marque :

2 P 110 40 × 40 36 × 36

indiquait un plançon (signal) de deuxième espèce, ayant 1,10 m de long, 40 × 40 cm d'équarrissage au milieu, 36 × 36 cm au petit bout.

C'était évidemment le chêne — nerveux et dur autant qu'il se pouvait — qui était employé dans la marine de l'Etat pour la construction de la charpente des vaisseaux. Une partie des chênes courbants était, il y a 100 ans, importée d'Italie méridionale, l'essentiel étant bien entendu fourni par les forêts françaises : futaies pleines du Centre et de l'Ouest (23 % du total), taillis-sous-futaie du Nord (Nord, Aisne, Ardennes) et de la vallée de la Saône (Haute-Saône, Côte-d'Or, Saône-et-Loire), futaies plus ou moins irrégulières de la vallée de l'Adour. Nous n'avons pas retrouvé à quelle production de bois d'une qualité alors flatteuse, maintenant méprisée, correspondaient ces fournitures vers 1850 ; en pleine décadence, il s'agissait encore tant pour la marine de guerre que pour la marine marchande, un peu après 1870, de quelque 30 000 mètres cubes de chêne par an : ce chiffre, est-il mentionné, correspondait à un déclin considérable.

A quoi il convenait au même moment d'ajouter 10 000 mètres cubes de sapin et épicéa : les bois de sapin servaient en particulier à la construction des planchers de ponts, à l'aménagement intérieur des vaisseaux, etc... Ils donnaient aussi, sous certaines conditions, et c'était là leur gloire, d'excellents bois de mâture : dans ce dernier emploi, le sapin du Doubs et l'épicéa de la Grande-Chartreuse (Isère) étaient spécialement renommés : il leur fallait avoir des formes régulières et une tige élancée. Les dimensions les plus recherchées — 35 à 38 m de long, 40 cm de tour au petit bout, 1,50 m à 1,80 m seulement à hauteur d'homme — ne se trouvaient que dans de rares forêts dont la renommée était bien établie.

Lointaine époque disparue sans retour, diront certains !

Et pourtant ! Sait-on que le bois n'a peut-être pas dit son dernier mot en matière de construction navale ? Pour l'aménagement intérieur du paquebot *Queen Elisabeth*, on a utilisé 12 000 mètres carrés de contreplaqués. Le bois lamellé, collé, le contreplaqué collé aux résines synthétiques et assemblé en panneaux de grandes dimensions servent à construire des embarcations à moteur de type moderne, des hords-bords — et même des navires d'un tonnage assez important (1) : le dragueur côtier anglais *Mersey* — tout en bois — mesure 64,33 m de longueur et jauge 370 tonnes. Mieux encore, notre dragueur océanique *Bir Hakeim* de construction semblable, jauge 700 tonnes ! Gageons qu'il existe déjà maintenant des exemples encore plus édifiants... Curieux retour des choses, qui, nous nous plaçons à l'imaginer, réjouit en sa tombe le chroniqueur si justement inquiet des constructions navales en bois au milieu du siècle dernier !

J. PARDÉ.

(1) J. BESSET. — L'emploi du contreplaqué dans les constructions navales. *Revue du Bois*, n° 11, novembre 1956.