



HAL
open science

Les bois de marine dans l'économie forestière française (de 1659 à 1961)

P. Chabrol

► **To cite this version:**

P. Chabrol. Les bois de marine dans l'économie forestière française (de 1659 à 1961). *Revue forestière française*, 1962, 4, pp.277-290. 10.4267/2042/24453 . hal-03386325

HAL Id: hal-03386325

<https://hal.science/hal-03386325>

Submitted on 19 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.

Dans ce numéro: P. CHABROL: Les bois de marine dans l'économie forestière française. — P. FOURCHY: Alpes vertes et Alpes sèches. — J. PARDÉ: Aperçu sur la productivité des reboisements du Haut-Beaujolais. — R. MARES: L'abekami.

LES BOIS DE MARINE DANS L'ÉCONOMIE FORESTIÈRE FRANÇAISE (du traité des Pyrénées 1659 au lancement du paquebot « France » 1961)

PAR

P. CHABROL

Conservateur des Eaux et Forêts à Carcassonne

Ce qu'on entend dire...

« Un dépliant publicitaire de la C.G.T. (ne pas confondre: il s'agit de la Compagnie « Générale Transatlantique) sur le paquebot « FRANCE » fait gloire à ce palace flottant de ne pas comprendre un seul morceau de bois, exception faite de la baguette du chef d'orchestre.

« Justement émus par ces commentaires, d'aucuns auraient suggéré à l'A.D.E.B. (Défense des Emplois du Bois) d'offrir la dite baguette aux promoteurs du navire, avec la solennité qui doit s'attacher à un geste aussi... symbolique. »

(Le Bois National — Le Marché du Bois, XXXII^e Année, numéro 47. Samedi 16 déc. 1961, page 5.)

Ainsi, par un coup de sa baguette magique, le Chef d'orchestre du paquebot « France » mettrait un terme au point d'orgue qui, depuis le milieu du XIX^e siècle, prolongeait la mélodie forestière de l'étrave à l'étambot de l'ancienne marine en bois!

En fait, il existe encore, — et pour longtemps —, des chantiers navals qui n'ont pas définitivement fermé leurs portes métalliques au matériau bois. Et les émules d'Alain GERBAULT ou de Virginie HERIOT pensent toujours, avec le poète, que « notre âme est un trois-mâts cherchant son Icarie ». Il n'y a donc pas lieu, pour l'instant, d'écouter le vent de la défaite souffler dans la voilure de nos tartanes méditerranéennes. Mais il faut bien reconnaître qu'on ne retrouvera plus dans le monde un de ces nombreux *chantiers de navires* dont le Musée de la Marine nous donne un si vivant exemple dans la maquette de construction d'un vaisseau de 110 canons (1792-1814).

Pendant plus de trois siècles le ravitaillement en bois d'œuvre pour l'entretien et le développement de la marine fut une des préoccupations des rois de France.

Le 20 décembre 1659, l'année même du traité des Pyrénées, un ordre du roi nous apporte un écho des projets de Louis XIV à ce sujet :

« Sa Majesté ayant été informée que dans les forêts de Marignac
 « et de Gar à Elle appartenant dans les montagnes Pyrénées, ès
 « environs de la ville de Saint-Béat en la Province de Guyenne, il
 « se trouve quantité de fort beaux sapins propres à faire des mâts
 « aux plus grands navires, et d'autant que le principal soin de
 « Sa Majesté, après qu'Elle a donné le repos à ses peuples en
 « faisant cesser la guerre par l'heureuse conclusion de la paix, est
 « de faire fleurir, autant que possible, le commerce et le négoce
 « dans ses Etats en y établissant la navigation, ce qui ne saurait
 « mieux réussir qu'en faisant, par elle et par ses sujets, fabriquer
 « le plus grand nombre de vaisseaux, pour cet effet, étant néces-
 « saire d'empêcher la ruine et la dissipation des bois qui peuvent y
 « être propres et particulièrement de ceux qui se trouvent ès-dits
 « lieux, pour ces considérations, Sa Majesté fait très expresses
 « inhibitions et défenses à tous ses sujets de quelque condition et
 « qualité qu'ils soient, voisins des forêts de Marignac et de Gar d'y
 « couper ou faire couper aucun bois de la qualité essence sapin
 « propres à faire des mâts de navire si ce n'est par ordre et per-
 « mission expresse de Sa Majesté, à peine de punition corporelle ».

Les termes de cet ordre précisent bien l'intention très ferme du pouvoir central de ménager les ressources de ses forêts en bois de marine.

Cette volonté se manifesta dans les instructions données pour poursuivre la *réformation* du domaine forestier dans les différentes provinces du royaume, œuvre à laquelle COLBERT s'efforça de donner une impulsion des plus actives. Cet élan s'affirme en maintes circonstances et l'on connaît les vues de « cet homme laid, méchant,

« avide, avare, déloyal et sans grâces aucunes » (1) mais dont la devise, libellée et gravée au frontispice de son hôtel à l'angle de la rue Vivienne et de la rue des Petits-Champs, était cependant « Perite et Recte » (2).

Il lui fallut, en effet, travailler « habilement et bien » pour vaincre les réticences d'un maître que COLBERT harcelait en l'entretenant trop souvent de ces problèmes et qui, excédé, lui écrivit un jour : « si la marine ne vous convient pas, si vous ne l'avez pas à votre mode, si vous aimeriez mieux autre chose, parlez... ». On comprend pourquoi COLBERT pouvait écrire, à son tour : « Sa Ma-
« jesté témoigne être fort dégoûtée des affaires de la marine ! »

C'est dans ses « Lettres », publiées en 1861 par Pierre CLÉMENT, qu'on retrouve d'ailleurs le meilleur de la pensée de COLBERT, obsédé par l'idée-force de la rénovation de la marine du roi.

A la mort de MAZARIN (1661), la flotte de guerre était très affaiblie et en mauvais état d'entretien. Sur 20 vaisseaux, deux ou trois, à peine, tenaient la mer. Sur 20 galères, six seulement pouvaient naviguer. Il fallait de l'argent et du bois pour remédier à cette situation. On connaît le rôle de COLBERT en matière financière. Son action forestière ne se limite pas à la seule *Réformation*. Non content d'importuner le roi dans ce domaine, il accablait tous ceux qui avaient mission de participer à la restauration de la flotte française. Le 11 janvier 1666, il rappelait impérativement à l'Intendant de la marine à Rochefort (COLBERT de TERRON) que la mâture des vaisseaux de ce port et de celui de Brest dépendait d'une fourniture de bois que le Sieur de SAINTE-COLOMBE, directeur de la Compagnie des Pyrénées, devait assurer en dépit des difficultés qu'il pourrait éprouver. Le 24 de ce même mois de janvier, COLBERT semblait satisfait d'apprendre qu'une grande quantité de très beaux bois de charpente descendait par la Garonne mais, insatiable, recommandait de ne pas se ravitailler exclusivement dans cette région, et de chercher des bois le long de la Loire et de ses affluents, en Berry, Bourbonnais, Ninernais et Auvergne ! Le fils du marchand drapier de Reims manifestait, en juin 1669, à l'Intendant à Rochefort son « étonnement » d'apprendre que le prix des simples bois d'un vaisseau de 50 canons atteignait 36 000 livres, alors qu'il l'évaluait de 20 000 à 24 000 livres : en conséquence, il réclamait le prix détaillé de chaque pièce !

En juillet 1669, il se réjouissait d'apprendre que les approvisionnements en bois de l'arsenal de Brest étaient suffisants, ce qui l'incitait à recommander à l'Intendant de marine du SEUIL d'augmenter le nombre des charpentiers pour avancer la construction des vaisseaux ! Et, sans reprendre haleine, il dictait, le 29 novembre de la même année, ses instructions à DAGUESSEAU, Intendant à Bordeaux, afin de seconder les initiatives prises par ses collègues

de la marine à Rochefort en matière d'achats et de transports de bois sur le territoire de la généralité de Bordeaux.

S'il est exact qu'il a assumé seul jusqu'à sa mort, pendant vingt-deux ans, la charge de neuf de nos ministères actuels, on devine pourquoi il peut s'intéresser non seulement aux approvisionnements et à la mise en œuvre des bois, mais aussi à leur *conservation* dans les entrepôts. En 1670, il avait réuni le matériel nécessaire à la construction de sept vaisseaux pour l'année suivante et, dans ses lettres d'avril et de juillet 1670 à l'Intendant MATHOREL à Toulon, il rappelait que le roi « désirait » qu'il soit constitué une réserve de bois pour un total de 20 bateaux. L'Intendant à Rochefort était avisé que ce n'était plus la Suède, mais la Compagnie française du Nord qui devait lui fournir les mâts de ses vaisseaux et qu'il devait prendre ses dispositions pour envoyer un Commissaire de Roanne à Nantes pour convoier 200 mâts dès les premières crues. Dans sa communication du 7 novembre 1670, COLBERT déclarait, en effet, qu'à son avis les bois de mâture provenant d'Auvergne et des Pyrénées étaient aussi bons que ceux de Norvège.

On comprend alors que « ce bœuf au labour » de Louis XIV (ainsi MICHELET surnommait COLBERT) pouvait écrire, dans ses lettres des 13 août et 15 septembre 1670, que le roi était en mesure de compter à la fin de 1670 sur un effectif de 110 vaisseaux pouvant prendre la mer. On est loin des trois navires de la flotte de guerre à la mort de MAZARIN, neuf années plus tôt!

Rien n'échappait d'ailleurs à l'œil du maître de la marine. En forestier avisé, il dictait ses recommandations techniques: « on doit préférer les arbres ayant poussé à l'abri des chaleurs du Midi ». Il faut les choisir droits et « non sur le retour ». « L'humeur onctueuse » qui fait leur bonté ne doit pas manquer et il faut les couper quand la sève a beaucoup de force, pendant que la lune croît. Il faut les transporter aussitôt coupés, pour éviter qu'ils perdent leur « humeur » en séchant sur place. On ne doit pas les laisser inutilement sur les rivières et, dès leur arrivée, il faut les placer dans l'eau salée ou à couvert sous des halles. Et il se posait la question: « ne pourrait-on les suspendre en l'air, avec le gros bout « en haut, et mettre de temps en temps, dans un petit creux, la « liqueur qui en sort fort chaude? », car, péremptoire, il déclarait « c'est le défaut d'humeur qui rend les bois cassants ».

La question des mâts était, au grand siècle, particulièrement importante: ils devaient avoir, au petit bout, les 2/3 de la grosseur au gros bout (lettre du 19 septembre 1671 de COLBERT à DALLIEZ de la TOUR, fournisseur de la marine, titulaire d'un contrat passé pour six ans). Le 27 octobre 1674, dans sa lettre à M. ARNOUL, Intendant de marine à Toulon, COLBERT rappelait qu'il convenait de rechercher, en accord avec les officiers de marine, et ce, pour

chaque vaisseau, la provenance, les saisons d'abattage, l'âge, la couleur de leurs bois, les qualités et les défauts des mâts des navires en état de naviguer. Les investigations devaient également porter sur les mâts rompus depuis deux ou trois ans, pour arriver à tirer des conclusions de la comparaison de ces bois avec les bois du Nord. Ces mêmes instructions avaient été adressées le 26 octobre 1671 à l'Intendant de Rochefort. L'enquête sur les mâts fut poursuivie au cours des années suivantes et de nouvelles précisions furent données le 8 novembre 1679 et le 3 décembre 1679 à l'Intendant de marine à Toulon (ARNOUL fils), au Lieutenant Général des Armées navales (DUQUESNE), car on avait pu constater que la principale cause de la perte des vaisseaux provenait de défauts ou d'accidents de mât.

Le besoin, toujours inassouvi, de bois de marine entraînait de grosses exploitations et une « régie » forestière aurait, peut-être, procuré des bois dans de meilleures conditions financières que l'abattage concédé aux particuliers. En fait, COLBERT n'était pas partisan d'acheter des forêts pour les besoins de la marine et, le 20 septembre 1667, il écrivait à M. ARNOUL fils, Intendant de marine à Toulon, qui lui proposait ces acquisitions : « Vous êtes encore trop jeune et tombez trop souvent dans de trop grandes fautes pour proposer au Roi un aussi grand changement que celui contenu dans votre mémoire ». Il invitait au contraire ce fonctionnaire novice à « exciter les marchands » à acheter les forêts disponibles en Provence et en Dauphiné, sauf à leur consentir des avances, sous réserve qu'ils se chargent de livrer les bois à Toulon, à un prix convenu (3).

Ces exploitations intensives, partout où le bois de marine était découvert, n'allèrent pas cependant sans dommages : en 1671, le Sieur DUMONT, chargé par le roi de la fourniture de bois de marine en provenance des Pyrénées pour les arsenaux de la marine du Ponant, s'était plaint des agressions dont ses employés étaient victimes de la part des paysans qui leur tendaient des embuscades. Le Juge-Mage d'AURE, de son côté, créait des embarras à cette entreprise et la Compagnie des Pyrénées ne pouvait exécuter son traité alors qu'on avait déjà beaucoup de peine à faire venir les bois du Nord. C'est pourquoi COLBERT invita l'Intendant de Rochefort à stimuler le sieur DUMONT et, par lettre du 20 septembre 1672, il appela l'attention du Premier Président FIEUBET, du Parlement de Toulouse, sur les démêlés de la Compagnie des Pyrénées avec le Juge-Mage d'AURE dont les vexations paralysaient les exploitations (4).

Et COLBERT suivit avec attention l'évolution de la lutte entre le sieur DUMONT, Commissaire de la Marine, délégué dans les Pyrénées pour les exploitations forestières, et certains intermédiaires peu

scrupuleux (5), soulignant avec force en 1673 que « si nous ne donnons au dit DUMONT toutes les facilités qui lui sont nécessaires, « il sera impossible au Roi de faire mettre en mer ses armées navales l'année prochaine ».

Toutes ces citations prouvent avec quelle sollicitude le ministre de Louis XIV s'employa moins à seconder qu'à provoquer les vues du roi, non seulement dans leurs principes, mais dans les plus minutieux détails de leurs applications. C'est pourquoi la flotte royale pouvait s'enorgueillir en 1677 de 116 vaisseaux, 28 frégates, 17 brûlots, 24 flûtes et 14 grandes barques, soit 199 unités.

*

**

Mais il faut bien reconnaître que COLBERT n'a pu mener à bien cette œuvre de renaissance de la marine qu'avec le concours dévoué et permanent d'un certain nombre de grands commis, au premier rang desquels les forestiers sont fiers de nommer l'un de leurs anciens, Louis de FROIDOUR. L'œuvre du seigneur de SERIZY est immense (6) et l'on ne doit en retenir ici que ce qui se rapporte à la fourniture des bois de marine. Dans sa chronique de 1954 sur « l'extraction des bois pour la mâture dans les Pyrénées françaises et espagnoles », Jean SERMET a d'ailleurs écrit l'essentiel sur cette question

On ne saurait cependant résister au plaisir de feuilleter les lettres et les documents manuscrits de Louis de FROIDOUR, déposés dans la réserve de la bibliothèque municipale de Toulouse :

Arrivé à Toulouse le 8 août 1666, Louis de FROIDOUR commença ses reconnaissances de forêts dès le 26 août. A la fin de cette première année, il avait déjà parcouru une partie des forêts royales des anciennes maîtrises particulières de l'Isle-Jourdain, Toulouse et Castelnaudary. Au printemps 1667, il reprit ses tournées, d'abord en pays de Comminges, puis en Couserans. Grand voyageur, il termina cette année 1667 en Vivarais, non sans avoir, au préalable, rédigé les premiers jugements concernant les maîtrises de Toulouse, Castelnaudary, Comminges et l'Isle-Jourdain.

Dans une lettre du 1^{er} septembre 1667 à son « cher compère » le Procureur de HERICOURT, il donne des détails savoureux sur son entrevue avec le Marquis de RABAT, qui lui raconte ses démêlés avec le sieur du SEUIL, Intendant de la marine à Brest, à propos d'une vente de bois de sapins déperissants dans la forêt de Mauvezin de Sainte-Croix (Ariège) dont le Marquis était propriétaire. Du SEUIL, — qui était le fils d'une sœur de COLBERT de TERRON, Intendant de la marine à Rochefort —, avait visité cette forêt et, au cours d'un repas somptueux, le Marquis de RABAT déclara exiger cent mille écus des arbres qu'on voulait lui acheter pour la marine. Du SEUIL, qui en voulait un millier des plus beaux et quatre cents

de deuxième qualité, offrait du tout 25 000 livres, poussant même jusqu'à... 10 000 écus! Ce prix ne fut pas accepté, mais après une rencontre à Toulouse et une intervention de l'Evêque de Rieux, l'offre était montée à 40 000, puis 50 000 livres! Mais elle ne fut pas agréée. Sur ces entrefaites, un certain LACROIX, Secrétaire du Parlement de Toulouse et fils d'un négociant en bois, suggéra à du SEUIL l'idée d'envoyer au Marquis une sommation de livrer les arbres pour... 25 000 livres! On juge du mécontentement causé par un pareil procédé au Marquis qui menaça de saisir COLBERT de cette affaire et se livra, sur le compte de du SEUIL, à des appréciations jugées excessives par le Commissaire Réformateur au cours de sa conversation avec le propriétaire de la forêt de Mauvezin de Sainte-Croix. L'affaire en resta là, le Marquis soupçonnant FROIDOUR de vouloir faire prendre son bois qu'il ne voulait plus vendre et préférant continuer à en tirer 7 000 à 8 000 livres de « revenu ». On ne saurait mieux gérer un domaine particulier (7).

C'est au cours de cette même randonnée dans les Pyrénées centrales que Louis de FROIDOUR visita la forêt voisine des Religieuses de Sainte-Croix, *la première qu'il voyait plantée de sapins*, hauts de 60 à 100 pieds, droits comme des flèches et sans branches, donnant des solives à 40 ans et des poutres à 100 ans.

La prieure du Couvent de Sainte-Croix (ordre de Fontevault) était la sœur du Marquis de RABAT et ne voulait pas laisser faire « la réformation » de ses bois. Sur les sages conseils de son frère, elle finit par se « radoucir ». Mais l'histoire de Sainte-Croix est trop longue pour être rapportée ici. Elle permet cependant de se faire une idée sur la présence historique du Sapin à si basse altitude dans les Pyrénées.

Voyageur infatigable, Louis de FROIDOUR donne encore, dans cette lettre du 1^{er} septembre 1667 à HERICOURT, des renseignements précis concernant le bois du Capitaine, sur le territoire de Melles, village du Languedoc, dépendant du diocèse de Comminges (8) et expose surtout les raisons des recherches faites à l'époque dans tous les bois du royaume pour les besoins de la marine :

« Incontinent après l'établissement de la Compagnie des Indes orientales en 1664, pendant le séjour de la cour à Fontaine-bleau » (où se trouvait alors FROIDOUR) « le Foi fut jaloux des flottes de l'Angleterre et de la Hollande (9) et, comme on ne pouvait plus tirer des vaisseaux du Nord, où nous avions coutume de les prendre, on se mit en campagne dans le Royaume pour voir le secours que Sa Majesté pouvait en tirer. Du SEUIL visita la côte de l'Océan de Brest à l'embouchure de la Garonne qu'il remonta jusqu'à Saint-Béat et les forêts à droite et à gauche ».

D'importantes exploitations de bois de marine furent alors ouvertes dans les Pyrénées et Louis de FROIDOUR donne des renseignements intéressants sur l'activité fiévreuse qui régnait alors en montagne: des chantiers sont ouverts qui emploient jusqu'à 350 ouvriers. Un chemin de deux lieues est tracé pour assurer le ravitaillement de ce nombreux personnel. Pendant la visite du Commissaire Réformateur on n'abat pas moins de 700 à 800 arbres de 80 à 90 pieds (26 à 29 mètres) et de 8 à 14 pieds de grosseur. Une équipe de 200 ouvriers approfondit le lit de la rivière du Ger pour faciliter la descente des bois jusqu'à la Garonne. Trente mineurs font sauter les blocs de rochers dans le lit du cours d'eau, tandis qu'on construit un réservoir pour remédier aux basses eaux de la rivière. On prévoyait d'ailleurs l'édification d'une série de réservoirs et d'écluses pour faciliter le flottage des grumes. Et, avec l'optimisme qui ne lui a jamais fait défaut, en apparence, Louis de FROIDOUR pensait qu'on devait mener à bien cette importante entreprise... si toutefois l'argent ne manquait pas! Il évaluait le montant total de la fourniture des mâts à 200 000 livres et les frais à 50 000 livres. En économiste distingué, il conseillait de faire descendre d'abord les plus petits mâts et de garder les plus gros pour la fin, car un échec découragerait le roi qui ne fournirait, peut-être, plus d'avances! Mais en forestier de cœur il ne pouvait s'empêcher de conclure: « c'est une chose qu'un officier des forêts, « et qui en aime la conservation, ne peut voir qu'avec un chagrin « extrême que l'on ruine et désole le bois. Pour 50 écus, abatte « tous les sapins de cette forêt. Pour en tirer 500 mâts seulement, « le Roi a fait un traité de 200 000 livres ».

Et pourtant, dans la plupart des dossiers de la réformation, il est toujours question de la fourniture de mâts à l'occasion de la visite des forêts (10).

C'est au cours de cette année 1667 que FROIDOUR se rendit en Vivarais pour visiter certaines parties du bassin supérieur de l'Ardèche, aux fins de savoir le parti que l'on pouvait en tirer comme bois de marine. Il devait, en outre, reconnaître les travaux entrepris sur l'Ardèche en vue du transport des mâts (11).

Le Commissaire Réformateur convient de n'avoir rien vu de si beau dans les Pyrénées que les 500 mâts déjà choisis dans les environs de Montpezat et que les 34 grumes qui restaient sur le parterre de la coupe de la forêt de Bauzon que des « mâteurs » venus de Marseille avaient déjà, en grande partie, exploitée. Ces arbres avaient de 12 à 19 cannes de long (24 à 37 mètres).

Adoptant ici l'opinion de son « patron » COLBERT, FROIDOUR estimait alors que le roi n'avait aucun intérêt à acheter le fonds de ces forêts, d'abord parce qu'elles étaient peuplées pour moitié de Hêtre dont on ne pourrait tirer que quelques rames de galères, en-

suite parce que le Sapin lui-même ne pouvait satisfaire que pour un sixième ou un quart au plus aux desseins de Sa Majesté. Enfin, après la coupe de ces vieux arbres, il faudrait attendre 150 ou 200 ans pour y trouver des mâts, en admettant que le repeuplement par semences soit assuré (12). Mieux valait donc faire choisir par des hommes « de fidélité et d'expérience » les arbres utiles, les marquer et les dénombrer par forêt. On s'entendrait ensuite avec les propriétaires pour fixer la quantité à couper chaque année pendant un laps de temps déterminé (13), compte tenu des délais nécessaires transport des bois. Le tracé des chemins de vidange avait déjà été étudié : on estimait, en particulier, indispensable d'atteler 50 paires de bœufs pour tirer chaque mât (prix du transport : 40 sols par jour et par paire, conducteurs compris — durée du transport : 8 jours aller-retour). Il avait semblé possible d'utiliser ensuite l'Ardèche pour permettre la conduite des mâts jusqu'au Rhône où, pendant trois mois d'hiver, au dire des radeliers, les mâts pouvaient être flottés. En conclusion de ce remarquable plan d'aménagement, deux ordonnances des Commissaires réformateurs intervinrent le 12 novembre 1667 : l'une pour prononcer la « clôture » des forêts de la Devèze (près de Montpezat) et de Bauzon, sauf pour les usages de leurs propriétaires, l'autre pour rendre libre le cours de l'Ardèche, en enlevant tous les obstacles sur ses rives (14).

L'examen des dossiers et registres des maîtrises de Quillan, de Pamiers ou de Tarbes révèlent le souci constant des réformateurs du xvii^e siècle d'interdire aux usagers de couper les sapins et tous les bois propres à faire des rames de galères sans autorisation préalable (15). Mais on sait comment, hélas ! les sages exploitations, imposées par les réformateurs, ont été respectées par la suite (16).

*

**

On retrouve cependant ce même souci de réserver à la marine tous les bois qui sont nécessaires à sa renaissance dans une partie des Pyrénées qui ne devint française qu'après le traité de 1659. C'est le mérite de M. J.-G. GIGOT, Directeur des Services départementaux des Archives des Pyrénées-Orientales, — grand ami des forêts qui ne sont pas toutes, cependant, morvandielles ! —, d'avoir exhumé l'étude de BENARD intitulée : « Mémoire au sujet des forêts du Roussillon pour Monsieur d'ALBARET, Intendant de la Province - 1699 ». Ce document complète heureusement les travaux de la grande réformation du xvii^e siècle dans le reste du Languedoc et sert d'introduction à la déclaration du roi « pourvoyant » le 17 juin 1759 au régime des forêts de la Province du Roussillon.

Sans doute la relation de BENARD est-elle un peu sommaire et se borne-t-elle à décrire, à grands traits, les peuplements forestiers

(à base de Chêne, Hêtre, Sapin, quelques Pins) qui s'étagent le long de la rivière du Tech et un peu de la Têt. Il est bien évident que cette rapide reconnaissance (faite en six jours!) avait surtout pour objet d'étudier les possibilités de flottage sur le Tech des bois de marine nécessaires à l'œuvre de restauration de la marine dont nous avons tracé, plus haut, les grandes lignes pour le reste des Pyrénées, principalement. Mais il est réconfortant de constater d'abord que la répartition des essences forestières est exacte, ensuite que la continuité de vues dans la renaissance de la marine française existait, encore pour un temps, même après la mort de COLBERT (1683) et de Louis de FROIDOUR (1685). L'estimation de 30 000 chênes de 40 pieds cubes chacun donne une possibilité d'exploitation de près de 42 000 m³ de bois, ce qui est important et justifie le projet de rendre le Tech navigable. Mais il semble que ce programme n'ait pas été réalisé. En effet, en 1813, DRALET (tome 2 de sa Description des Pyrénées) ne parle que de la Têt, rivière navigable dans les Pyrénées-Orientales. Même si le Tech avait été rendu flottable après 1699, il ne l'aurait plus été au début du XIX^e siècle, puisque DRALET ne le mentionne pas, ce qui serait surprenant puisque la rivière d'Aude, flottable au XVII^e siècle, l'était encore en 1914.

On constate que BENARD a été surtout attiré par les Chênes, sans doute les Chênes verts, « les plus tords », donc les plus réputés pour la marine en vue de la fabrication des bois « courbans » : les grandes qualités de résistance de cette essence permettaient son réemploi pour la confection de nouveaux bateaux, après la démolition d'autres vaisseaux ayant déjà cinquante ans de service (17).

**

En tout état de cause, l'histoire est là pour prouver que la paix est chose précaire puisque le traité des Pyrénées, signé le 7 novembre 1659, n'apporta pas le « repos à ses peuples » que l'ordre du roi affirmait le 20 décembre 1659.

Le « piège » (18) que MAZARIN avait tendu dans l'Île des Faisans devait conduire à la Guerre de Dévolution que termina la paix d'Aix-la-Chapelle en 1668. D'autres conflits surgirent, d'autres paix furent signées.

Mais lorsque Louis XIV mourut en 1715, il ne laissait plus à son successeur que 66 vaisseaux, compte tenu des unités pourries ou désarmées au fond de nos arsenaux.

Si le XVIII^e siècle n'a commencé qu'après 1715 pour finir dès 1789, il y eut encore de belles heures pour la marine française à

l'aube de l'époque contemporaine, mais l'histoire de l'évolution « parallèle » de nos forêts reste encore à faire (19). Tout au plus pouvons-nous, dans notre Midi languedocien, trouver sporadiquement trace des vicissitudes de nos massifs forestiers au cours de cette période qui prépare le grand bouleversement révolutionnaire (20). Si la magnifique marine du temps de Louis XVI est réduite à 86 vaisseaux en 1791 (à 74 après l'aventure de Toulon, à 51 après l'expédition de Bonaparte en Egypte!), la qualité de nos navires reste cependant exceptionnelle: elle le doit, sans doute, en grande partie à l'excellence de nos bois (21).

Le conventionnel JEAN-BON-SAINT-ANDRÉ (« un de nos plus robustes ouvriers de la gloire maritime française ») remet de l'ordre dans la marine, mais n'empêche pas NELSON de préparer déjà Trafalgar! Il est vrai que si l'on se rapporte au Mémorial de Sainte-Hélène, NAPOLÉON a passé tout son temps « à chercher l'homme de la marine » qui lui eût évité ce désastre! Mais cet « amateur de génie... mauvais marin » (23) faisait, paraît-il, des calculs chimériques: « il explique froidement qu'il y a 16 millions d'arbres « dans les forêts de France, ce qui fait 480 millions de pieds « cubes. De quoi construire, dit-il avec candeur, 4 800 vaisseaux » (24). On se demande alors pourquoi il n'a pas tenté un débarquement en Angleterre!

Quoi qu'il en soit, le XIX^e siècle semble donner un regain d'actualité aux bois de marine. Est-ce la contagion du futur Code forestier de 1827, en voie de gestation, qui inspire les instructions et circulaires administratives dont les dossiers actuels gardent à peine le souvenir? (25). Mais il est bien évident que les préoccupations de Louis de FROIDOUR s'éloigneront progressivement de la pensée des successeurs des élèves de la première promotion de Nancy (1826).

Si certains Ingénieurs des Eaux et Forêts coiffent encore, pendant leur congé administratif, la casquette de yachtman, les quatre-vingt-treize « officiers du génie maritime et autres agents de la marine qui, suivant les termes d'une instruction de 1817, seront employés dans les quatre divisions forestières pour l'approvisionnement des bois de construction » n'ont plus à se demander, — et pour cause —, « s'il ne conviendrait pas de faire à la marine une affectation spéciale de 60 000 ou 80 000 hectares de futaies qui s'exploiteraient par expurgade ou par éclaircie »!

Souhaitons donc simplement, puisqu'on ne remonte pas le cours de l'histoire, que nos Commissaires de la Marine, — dont l'Ordonnance de 1681 est proche parente de l'Ordonnance forestière de 1669 —, n'oublient pas qu'ils ont, pendant longtemps, travaillé dans les forêts royales en compagnie de ceux qui leur ressemblaient tant: les Maîtres des Eaux et Forêts.

NOTES ET COMMENTAIRES

(1) Claude FARRÈRE: Histoire de la Marine française, 1956, p. 124.

(2) B. MADRE: La Question forestière (Thèse pour le Doctorat en Droit. Paris. Les Editions Domat - Montchrestien, 1934).

(3) « On pourrait établir un habile charpentier et un habile écrivain dans ces forêts pour faire marquer et bien débiter tous les bois qui sont propres pour la marine », est-il précisé dans cette lettre où le terme « habile écrivain » ne désigne pas un homme à la plume déliée, mais un Intendant de marine, normalement à bord d'un vaisseau.

(4) Voir aussi sur ce point: P. V. de la réformation générale de la Table de Marbre, en date du 21 juillet 1673, qui relate cet incident.

(5) Par exemple, le trop célèbre BOISGION incarcéré à Montauban sur l'ordre de l'Intendant FEYDEAU de BROU.

(6) Voir à ce sujet: P. CHABROL: « Histoire de la Réformation des Eaux et Forêts au XVII^e siècle dans la partie de la Grande Maîtrise de Toulouse située dans le ressort du parlement de Toulouse ». (Union Internationale des Etudes Pyrénéennes. Troisième Congrès International. Gérone - 11-16 sept. 1958).

(7) Nous n'avons découvert aucun document officiel sur l'incident survenu entre du SEUIL et le Marquis de RABAT au sujet du projet d'achat des bois de la forêt de Mauvezin. Peut-être y avait-il, en la circonstance, la manifestation d'un *marchandage* qui, d'après ce qu'on peut retenir des lettres de COLBERT, aurait été contraire aux instructions générales du roi interdisant de dépouiller les propriétaires de leurs bois... même pour la marine!

(8) L'histoire des bois de Melles (Haute-Garonne) est intéressante à plus d'un titre pour expliquer la régression forestière dans la région

(9) En 1657, la flotte hollandaise arrêta deux de nos vaisseaux au large de la Corse. Les vaisseaux furent vendus en Espagne. Et Louis XIV s'en irrita fort: « l'insolence de RUYTER (le mot est de Louis XIV) toucha le roi au plus vif.

(Cl. FARRÈRE: « Histoire de la Marine française », 1956).

(10) Exemple, dans la maîtrise de Comminges, P. V. de la visite des forêts de la vallée du Lis où l'on pouvait tirer plus de 4 000 mâts, bien que les massifs de cette région fussent très appauvris et les moyens de transport difficiles pour des pièces de fortes dimensions.

(11) Le détail de ces visites est donné dans le P. V. du 12 novembre 1667, classé dans le volume 144 de la réformation de la maîtrise de Villeneuve-de-Berg (Archives départementales de la Haute-Garonne).

(12) On ne peut faire grief à FROIDOUR de ne pas avoir prévu la fin de la marine en bois!

(13) Chaque arbre devait être payé 60 sols (prix pratiqué dans les Pyrénées). Les propriétaires devaient ainsi recevoir une somme importante, régulièrement payée, en peu d'années et seraient ainsi à l'abri des pertes résultant de la vente aux « semaliers et tonneliers » qui ravageaient dix arbres pour en prendre un (sic).

(14) Dans le dossier A¹ de la maîtrise de Villeneuve-de-Berg figure un rapport du 2 septembre 1668 émanant de Jean SARRADET, marchand de bois à Toulouse, chargé de marquer dans les forêts précitées les bois pouvant servir à la confection de mâts et autres ouvrages pour les bâtiments de mer. Dans ce même dossier, on peut consulter le devis et le marché du chemin de desserte des forêts, ainsi que le devis des travaux à effectuer sur l'Ar-dèche.

(15) En particulier, le règlement du 13 décembre 1668 concernant la maîtrise de Quillan, le P. V. d'avis du 6 mai 1670 relatif à la maîtrise de Pamiers.

(16) Cf.: Histoire de la Maîtrise de Quillan (du XVI^e au XVIII^e siècle), par P. CHABROL (Revue forestière française, janvier 1959).

(17) La membrure du vaisseau « Le Tonnant » de 80 canons avait été faite en grande partie de Chêne vert. Ce vaisseau, construit à Toulon, fut démoli à Rochefort, après 50 ans de services et ses courbes de pont ont été employées à d'autres vaisseaux (DRALET, 1813).

(18) La renonciation de Marie-Thérèse, fille du roi d'Espagne Philippe IV et de sa première femme Isabelle de Bourbon, aux droits successoraux sur la couronne d'Espagne moyennant une dot de 500 000 écus d'or.

(19) Elle sera faite d'ailleurs par un éminent historien forestier, Jean de LORDAT, qui se propose de traiter de « *la vocation maritime de la forêt française* ».

(20) Voir, en particulier, « Etude historique du traitement de la forêt domaniale de la Grésigne dans le Tarn, depuis le XVII^e siècle jusqu'à nos jours », par P. CHABROL. (Archives administratives de la 35^e conservation des Eaux et Forêts, 1957).

(21) La maxime est à l'époque: « l'idéal c'est un vaisseau français monté par un équipage anglais! ».

(22) Le Mémorial de Sainte-Hélène. Las Cases. (La Pléiade. N.R.F., tome II, chap. 11, p. 283 et suiv.).

(23) « Napoléon » par Emil LUDWIG. (Club des Libraires de France, 1960, p. 230-233).

(24) La lecture (difficile) du Mémorial de Sainte-Hélène n'a pas permis à l'auteur de cet article de retrouver cette citation extraite, paraît-il, du Mémorial et faite dans l'Histoire mondiale de la Marine (par Amiral BARJOT et Jean SAVANT). Hachette, 1961.

Dans le tome I, chap. 7 (p. 889) du Mémorial, on peut cependant lire ces phrases: « ...Restait la quantité de nos vaisseaux: elle était encore grande malgré toutes nos pertes, et l'Empereur calculait pouvoir en *construire vingt ou vingt-cinq par an...* », ce qui détruit la critique des auteurs de l'Histoire mondiale de la Marine qui reprochent à Napoléon d'« ignorer que le bois fraîchement coupé est inutilisable pour la construction des navires » (p. 217).

(25) Les archives de l'Inspection de Quillan, où le problème de bois de marine s'est posé comme partout ailleurs dans les Pyrénées, ont perdu même la trace des *mardeaux de marine* qui auraient eu une place de choix dans le Musée forestier de Nancy. Elles possèdent en tout et pour tout:

— l'instruction relative aux ventes de coupes de bois de l'Etat pour l'ordinaire de 1818, qui renferme dans ses articles 59 à 68 inclus quelques prescriptions relatives aux bois de marine;

- la circulaire n° 111 du 12 décembre 1824 relative à une demande de renseignements sur les arbres marqués pour le service de la marine;
- la circulaire n° 155 du 23 juin 1827 précisant que « le département de la marine ne fera point de martelages dans les coupes de bois soumis au régime forestier, pour l'ordinaire 1828;
- la circulaire n° 339 du 24 juillet 1833 prescrivant l'exécution de l'article 152 de l'ordonnance du 1^{er} août 1827 en ce qui concerne les bois de marine.

C'est vraiment peu de chose pour écrire l'histoire maritime du « port de Quillan »!

BIBLIOGRAPHIE

- BARJOT (Amiral) et SAVANT (Jean). — Histoire mondiale de la Marine (Hachette, 1961).
- BOURROUL. — Proposition développée dans un mémoire adressé aux Etats de la Province de Languedoc pour faire communiquer la Vère avec l'Aveyron et cette dernière avec la Garonne à Moissac.
Imprimé à Montpellier, 1747.
(Archives départementales Haute-Garonne. C 2273).
- BENARD. — « Mémoire au sujet des Forêts du Roussillon pour Monsieur d'ALBARET, Intendant de la Province, 1699 ».
(Archives des Pyrénées-Orientales. C. 1238, présenté par C.G. GIGOT, in CERCA, n° 7, printemps 1960, p. 38-42).
- CALMETTE (J.). — Histoire de l'Espagne (Flammarion, 1947).
- CASTERAN (Paul de). — L'œuvre de M. de FROIDOUR au XVII^e siècle.
(Douladoure - Privat, 1896).
(Archives Dép. Hte-Garonne. Pièce 8°/150).
- CLÉMENT (Pierre). — Lettres et mémoires de COLBERT.
Paris. Imprimerie Impériale, 1861.
(Archives dép. Hte-Garonne, in-8°, 191).
- FARRÈRE (Claude). — Histoire de la Marine française.
Flammarion, 1956.
- FROIDOUR (Louis de). — Instruction pour la vente des bois du Roi.
Toulouse. Raymond Bosc, 1668.
— Instruction pour les gardes des Eaux et Forêts.
Toulouse. Jean Bonde, 1683.
(Bibliothèque municipale, 255-E).
- LAS CASES (Comte de). — Le Mémorial de Sainte-Hélène.
La Pléiade. NRF (tomes I et II), 1956.
- LORDAT (Marquis de). — Parallélisme des politiques maritimes et forestières de la France, de Colbert à Villele.
(Remerciement lu à l'Académie du Var par le Marquis de LORDAT au cours de la séance du 31 mars 1960).
Forêts de France et Action forestière (n° 95, juin 1960, p. 11-14).
- LUDWIG (Emil). — Napoléon.
Club des Libraires de France, 1960.
- SERMET (J.). — Ile des Faisans, Ile de la Conférence.
Annales du Midi, tome LXXIII, n° 3, 1961, p. 325-345.
— L'extraction des bois pour la mûture dans les Pyrénées françaises et espagnoles.
Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, tome XXV, 1954, fasc. 1, p. 85-91.
- VICHOT (Capitaine de Corvette), Conservateur du Musée de la Marine. — Guide du Musée de la Marine (Catalogue d'Exposition).
(Palais de Chaillot. Paris, 1950).