



HAL
open science

Le flottage dans les forêts du Comté d'Evreux

Pascal Chabaud

► **To cite this version:**

Pascal Chabaud. Le flottage dans les forêts du Comté d'Evreux. Revue forestière française, 1983, 35 (2), pp.123-129. <10.4267/2042/21638>. <hal-03423815>

HAL Id: hal-03423815

<https://hal.science/hal-03423815v1>

Submitted on 10 Nov 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

économie et forêt

LE FLOTTAGE DANS LES FORÊTS DU COMTÉ D'ÉVREUX

P. CHABAUD

L'approvisionnement en bois des grandes villes nécessite, sous l'Ancien Régime, une vaste organisation afin que les habitants ne manquent, tout au long de l'année, ni de chauffage, ni de pain. Bien que les transports terrestres du XVIII^e siècle aient acheminé beaucoup plus de produits que les transports fluviaux⁽¹⁾, le système du flottage permet de transporter une quantité de marchandises bien plus importante que les charrettes n'en peuvent supporter, et la croissance des villes oblige les responsables à diversifier le plus possible les fournisseurs. Ainsi, Jean Boissière estime-t-il que la consommation de Paris en bois a pu passer de moins de 400 000 stères à la fin du XVI^e siècle, à 700 000 un siècle et demi plus tard⁽²⁾.

C'est pourquoi, soucieux de la santé de ses contemporains, le duc de Bouillon « *a cru (...) qu'en se chargeant de la dépense pour rendre [l'Iton] flottable, il obligeait le public et surtout les villes de Paris et Rouen en leur procurant une plus grande quantité de bois à brûler et à bastir* ».

Comment le duc de Bouillon est-il devenu fournisseur en bois des Parisiens et des Rouennais, c'est ce que nous nous proposons d'étudier ici.

* *

Le 20 mars 1651, Frédéric-Maurice de la Tour d'Auvergne, duc de Bouillon entre en possession du comté d'Évreux et des forêts qui en dépendent après avoir signé un contrat d'échange avec la cour de Louis XIV à qui il cède les principautés de Sedan et Raucourt.

C'est pour le duc de Bouillon une fin heureuse à tous les complots auxquels il avait participé et qui auraient dû lui coûter la tête. En effet, dès 1622, on le rencontre face à Louis XIII, les armes à la main, pour obtenir le renouvellement de l'édit de Nantes. L'édit est renouvelé et Bouillon se calme. Il va même se convertir au catholicisme pour son mariage, en 1633, avant

(1) F. Braudel. — Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècles. — Paris. 1979, tome 2, p. 306.

(2) J. Boissière. — Forestiers et marchands de bois du Morvan à Paris, in : *Revue forestière française*, n° spécial Société et forêts, 1980, pp. 180-188.

d'accueillir Gaston d'Orléans dans son château de Sedan qui s'y réfugie... pour mieux comploter ! Le château de Sedan devient rapidement le lieu de rendez-vous des conspirateurs qui, loin d'obéir aux ordres du roi battent ses troupes dirigées par le maréchal de Châtillon, à la bataille de la Marfée, en 1641.

Excédé, Louis XIII va obliger Bouillon à prêter serment de fidélité et lui permet de conserver la souveraineté de Sedan. Aimant les jeux dangereux, le duc s'allie, dès 1642, avec Cinq-Mars dans le complot de ce dernier contre Richelieu. Averti des manigances de son favori, Louis XIII le fait arrêter puis exécuter, alors que Frédéric-Maurice est enfermé à la citadelle de Pierre-Encize⁽³⁾. Préférant la vie à une mort qui n'aurait rien d'héroïque, il propose de remettre son château de Sedan en échange de sa liberté. La Fronde des Princes marque l'anéantissement des projets de Bouillon et des Grands dans leur montée au pouvoir, et le but réel du contrat d'échange est d'éloigner un prince au sang chaud de la scène politique tout en lui laissant des avantages et loisirs suffisants pour qu'il se tienne tranquille. Un an après la signature du contrat d'échange, Frédéric-Maurice meurt, laissant la jouissance du comté d'Évreux à ses descendants.

* *

La zone occupée par les forêts du comté d'Évreux se répartit sur les trois régions forestières du Pays d'Ouche ; des plateaux du Neubourg et Saint-André, et du plateau d'entre Seine et Eure. Cet ensemble présente une topographie tabulaire dont les altitudes augmentent à mesure que l'on s'approche du versant de la vallée de la Risle, à l'ouest, mais ne dépassent jamais 200 m. L'Iton, qui fut aménagé en canal de flottage et dont nous suivrons les travaux, partage cet ensemble en deux parties à peu près égales et se jette dans l'Eure en amont de Louviers. L'Eure, qui suit une direction générale sud-est/nord-ouest, marque la limite est du comté, mais deux petits massifs forestiers qui y appartiennent se trouvent sur sa rive droite.

En 1768, la superficie totale des forêts du comté s'élevait à 46 069 arpents 20 perches, soit 23 000 hectares environ, répartis sur quatre grands massifs : Breteuil, Conches, Évreux, Beaumont-le-Roger ; ainsi que quatre forêts de dimensions plus modestes : Gravigny, Mérey, Pacy-sur-Eure et Hécourt. Par un plan d'aménagement pour l'année 1768, nous connaissons exactement dans quel état se trouvait chaque forêt, ainsi que ses divisions, ses sols, sa composition floristique (bois vif ou bois blanc, et l'âge d'abattage de chaque coupe⁽⁴⁾).

Cette superficie fort importante est, comme le montre la carte ci-contre, très inégalement répartie à travers les différents massifs. En effet, le massif de Breteuil-Conches occupe à lui seul 30 166 arpents, soit 65 % de l'ensemble des forêts du comté. En revanche, la proportion occupée par les petites forêts est négligeable. D'autre part, le plan ne fait mention que de « taillis » ou de « futaye », précisant parfois « haute taille » ou « demy futaye », mais l'âge auquel doivent être abattus les arbres permet de déterminer un traitement en taillis-sous-futaie. Il est surprenant, enfin, de ne rencontrer nulle part la mention du « quart en réserve » préconisé par l'Ordonnance de 1669. Par rapport à la superficie totale des forêts, la proportion des surfaces en futaie est infime, comme le montre le tableau ci-contre.

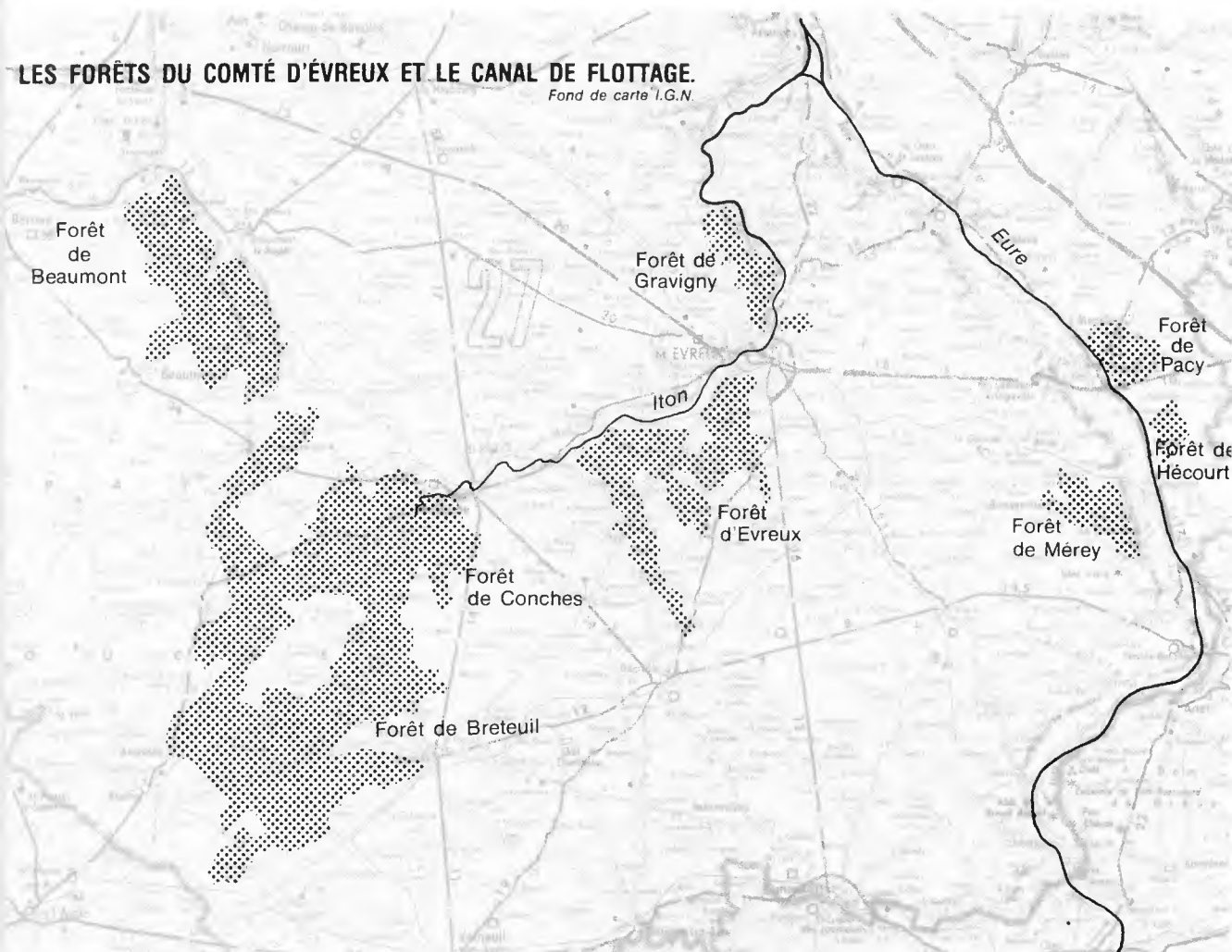
L'aménagement du réseau hydrographique a porté sur le ruisseau de Conches (le Rouloir) et l'Iton, ainsi que sur l'Eure, mais sur une faible partie de son cours. C'est du ruisseau de Conches que partaient les grumes ou les trains vers l'Iton. En aval de la ville avait été installé le chantier où les bois étaient entreposés puis mis à l'eau.

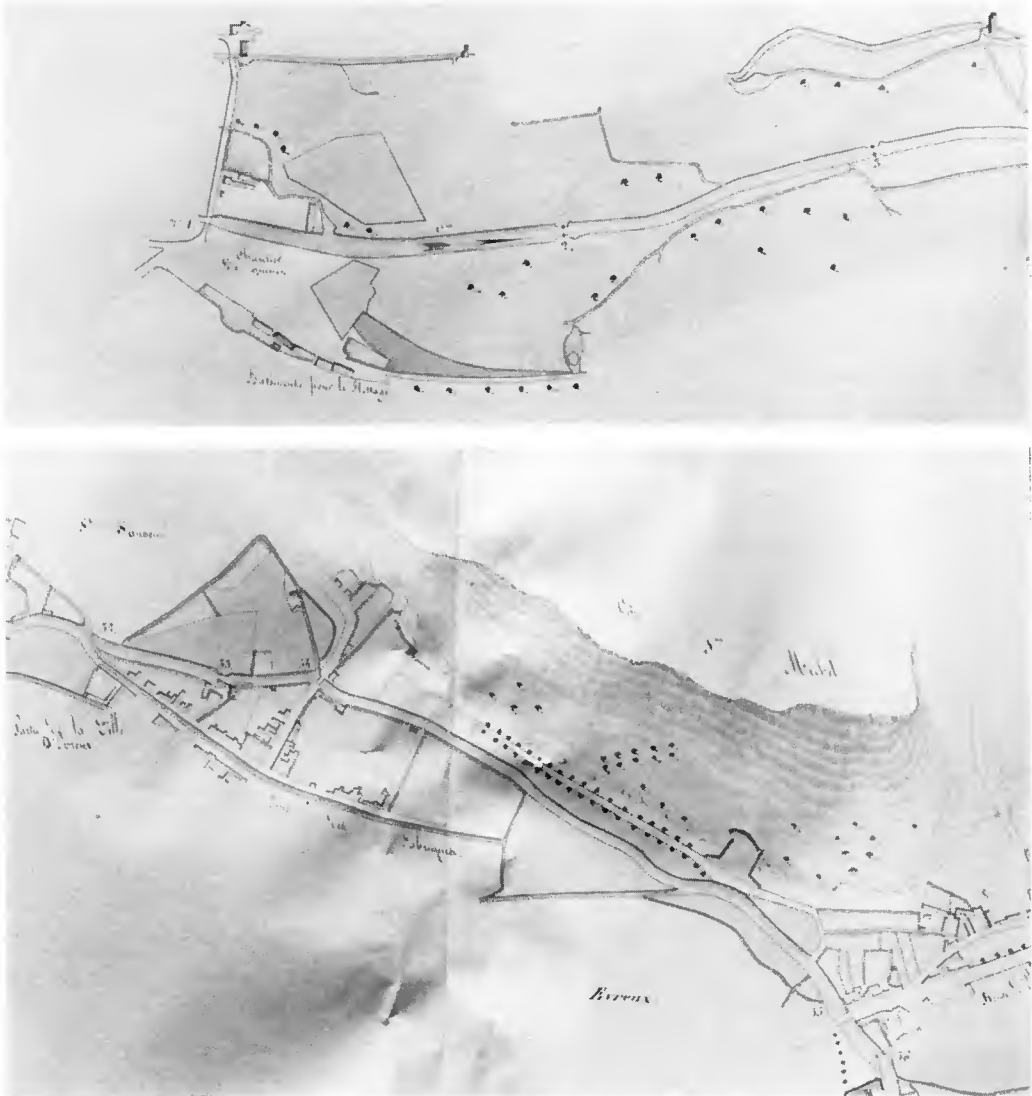
(3) L. Chevallier. — Louis XIII. — Paris, 1979. 599 p.

(4) AD 27 E 2343.

(Surfaces en arpents)

	Surface en taillis	%	Surface en futaie	%	Surface totale	% sur l'ensemble des surfaces
Breteuil	15 519,31	99	195,91	1	15 715,22	34
Conches	14 048,10	97	403	3	14 451,10	31
Évreux	6 804,91	90	698,16	10	7 503,82	16
Beaumont	6 319,66	99,9	1,26	0,1	6 320,92	13
Petites forêts	2 078,89	100	00	00	2 078,89	6
Total des surfaces	44 770,87		1 298,33		46 069,20	





Le flottage dans les forêts du comté d'Évreux. Extrait du plan du canal de flottage (1817-1819).

Comme on le voit sur la carte, il aurait été plus intéressant d'installer le chantier près de Breteuil ou de Chambray, mais entre Damville et Gaudreville-la-Rivière, l'Iton connaît une perte sur une dizaine de kilomètres, perte compensée par un lit de surface, insuffisant cependant pour permettre le flottage en cas de trop grande sécheresse. Les illustrations ci-jointes sont extraites du plan du canal de flottage établi en 1817-1819⁽⁵⁾.

La première montre clairement les aménagements faits à Quesnay pour y installer le chantier et les bâtiments ; la seconde figure le canal lors de sa traversée d'Évreux où « l'Iton se partage (...) en plusieurs canaux nécessaires aux manufactures et aux travaux qui font la principale richesse

(5) AN 273 AP 263. — n° 1, 8 & 17.

de cette ville ». La dernière représentation, enfin, précise la jonction du canal avec l'Eure, après que l'Iton ait artificiellement été séparé en deux bras. En effet, le bras sud, ou bras des Planches a été creusé lors de l'aménagement en 1735.

Le projet d'établir un canal de flottage avait déjà été conçu par Godefroy-Maurice de La Tour d'Auvergne au début du XVIII^e siècle, mais les nombreux privilèges qu'il liait à l'élaboration du canal « *avaient fait avorter ce dessein* ». Son descendant s'aperçut, dans les années 1725, « *qu'on pouvait faire ces travaux sans changer complètement le cours des rivières et qu'il fallait seulement élargir les vannes des moulins (...)* ».

En effet, le problème principal qui se posait lors du passage des trains de bois était le risque de détérioration des vannes, écluses et autres installations. Mais apparemment, les travaux ne posèrent pas trop de problèmes et ils furent achevés en 1749, date à laquelle « *le Roi en son conseil a permis et permet au Sieur Duc de Bouillon de faire flotter les bois [propres au service de la Marine] à lui appartenants et provenants des forêts du comté d'Évreux sur les rivières de Conches, d'Iton et d'Eure (...)* »⁽⁶⁾.

Les cartes à grande échelle dressées par l'I.G.N. montrent bien que le Rouloir et l'Iton ne sont pas des cours d'eau de grandes dimensions. Malgré tout, les entrepreneurs du flottage n'hésitaient pas à lancer à l'eau des trains de bois⁽⁷⁾. Les bûches composant ces trains étaient liées entre elles par des harts, branchettes d'arbres de taillis coupées en sève et que l'on tordait pour en faire des anneaux. Dans son traité : *Du Transport des bois*, H.-L. Duhamel du Monceau déplore que les nombreuses harts utilisées pour lier les trains soient coupées dans les taillis de bois dur, y causant une dégradation considérable, et propose de planter aux abords des chantiers de flottage des taillis de bois blanc « *qui viennent vite et que l'on pourrait employer à faire les perches et les harts nécessaires (...), ce qui ménagerait les taillis de bois dur* »⁽⁸⁾.

La correspondance échangée entre le duc de Bouillon et le garde-marteau de la maîtrise des Eaux et Forêts du comté d'Évreux montre que le problème des harts y était fort important. En 1776, le garde-marteau démontre au duc que l'autorisation donnée par ce dernier aux entrepreneurs de se fournir en harts est « *très préjudiciable à la forêt* », non seulement parce qu'elle est illimitée, mais aussi par la quantité demandée par les entrepreneurs (30 000 à 40 000 brins d'essence !), et surtout parce qu'un grand nombre de particuliers se charge de fournir eux-mêmes les harts aux entrepreneurs après avoir acheté les essences de bois blanc en plants aux officiers de la maîtrise⁽⁹⁾. Ainsi, au cas où la quantité fournie par les particuliers ne suffirait pas aux entrepreneurs, ceux-ci « *ne pourront [faire couper des harts] qu'en présence du garde de chaque canton et dans les ventes désignées par lui* »⁽¹⁰⁾.

Le dessin ci-contre représente une « forte rouette au bout de laquelle on a fait un anneau. On la nomme alors croupière à cause de sa forme » (Duhamel du Monceau, op. cit. p. 46).



22 années s'écoulaient entre le moment où Emmanuel Théodose de la Tour d'Auvergne dépose une requête « tendante à être autorisé à établir le flottage des bois sur le ruisseau de Conches et la rivière d'Iton » (6 janvier 1728) et le premier passage des trains de bois dans le canal définitivement aménagé (1750). Les travaux à effectuer avaient été autorisés par un arrêt du Conseil

(6) AD 27 C 24. — Extrait de l'arrêt du Conseil d'Etat du 20 mai 1749.

(7) Malheureusement, aucun document ne donne les dimensions des trains flottés dans le comté.

(8) Duhamel du Monceau. — *Transport des bois (...)*. — Paris, 1757, p. 25.

(9) AD 27 E 2344. — Demandes de plants à fournir à divers particuliers ; certains d'entre eux en demandent deux charretées !

(10) AD 27 E 2347. — Lettre du 7 juin 1776.

d'État du 21 avril 1732. Les extraits du procès-verbal de visite des officiers de la vicomté de l'eau de Rouen montrent que les principaux travaux doivent être exécutés aux abords des moulins, en amont desquels « *il convient de faire un nouveau canal pour éviter [lesd.] moulins en tête [desquels] seront établies des vannes (...)* ».

Comme cela arrive encore maintenant, les devis prévus pour aménager le canal furent largement dépassés, et le contrat signé le 12 janvier 1750 entre le duc de Bouillon et les entrepreneurs précise que ces derniers doivent exécuter eux-mêmes les travaux et « *payer les indemnités à ceux qui en pouvoient avoir du dommage (...)* »⁽¹¹⁾. Afin que ces travaux soient rentabilisés, le contrat stipule que 198 000 marques de bois doivent être livrées à la Marine et 50 400 cordes de bois de chauffage dans les six premières années de l'exploitation⁽¹²⁾. Les livraisons, selon ce contrat doivent être effectuées an par an et « *au fur et à mesure des coupes par les adjudicataires généraux* », les bois devant être « *découpez et recepez tant au gros qu'au menu bout dans les longueurs, proportions et dimensions convenables à la construction, suivant le cahier des charges* ». Les réparations, de quelque ordre qu'elles soient incombent aux entrepreneurs « *de manière qu'on y puisse toujours faire flotter commodément* ».

Les premières années de l'exploitation ne donnent guère de satisfactions aux entrepreneurs, les travaux s'étant élevés au double du devis initial et les pertes s'élèvent, en 1753, à 272 000 livres.

Le canal servant surtout à acheminer les bois de Marine, nous possédons peu de données concernant les bois de chauffage. Seul un mémoire de 1752 permet d'évaluer les difficultés rencontrées par les entrepreneurs puisque 8 750 cordes de bois seulement ont été livrées pour les deux premières années, contre les 16 800 qui auraient dû être flottées. Nous pouvons en revanche suivre les différentes étapes suivies, par les bois de chauffage à partir du moment où ils sont abattus et celui où ils sont consommés par les citoyens. Dix opérations, pas moins, sont nécessaires, en excluant les travaux d'abattage et de débitage : « *façon* » de la corde, son transport jusqu'au chantier où elle est « *empilée* », assemblage des trains, flottage depuis le chantier jusqu'à la rivière, flottage sur l'Eure, déchargement puis rechargement sur des caboteurs à l'embouchure de l'Eure jusqu'à la confluence avec la Seine où l'on refait les mêmes opérations sur des « *grands bateaux* ». Dans toutes ces opérations, la « *voiture au port* » représente les frais les plus importants et est comptabilisée 4 l. Le flottage jusqu'à l'Eure ne revient qu'à 8 sous la corde. Afin d'évaluer le prix le plus avantageux pour ce transport, le garde-marteau a rédigé un mémoire donnant les éloignements maximums et minimums de chaque triage de la forêt de Conches jusqu'au Rouloir.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, les fruits de la Réformation des Eaux et Forêts organisée par Colbert sont tombés et, lorsque Choiseul arrive à la tête du département de la Marine en 1758, il le trouve « *dans l'avitissement* ». Lui et ses successeurs vont s'attacher à remettre la Marine en bon état. Les forêts du comté d'Évreux vont participer à cet effort de rénovation.

Il apparaît rapidement, en effet, que l'on peut facilement tirer des forêts du comté « *une grande quantité d'arbres propres pour les constructions et radoubs des vaisseaux du Roy* », selon l'expression de l'intendant de Rouen en 1748. Ce n'est pourtant qu'en 1763 qu'est signé le premier contrat avec la Royale. Les conditions sont sévères. La quantité livrable annuellement est moins importante (la moitié des contrats précédents) mais la meilleure qualité des bois est exigée ; ainsi, les bois qui se trouveraient « *attaqués de quelque défaut non reconnu pendant l'exploitation* » seraient impitoyablement diminués à l'espèce (= la catégorie) inférieure, tant que la quantité n'atteint pas le vingtième des livraisons ; au cas où cette limite serait dépassée, les bois seraient refusés en bloc.

(11) AD 27 E 384 — d° 29.

(12) La marque est une mesure de volume utilisée pour les merrains et valant, dans le comté, deux pieds cubes.

La dernière mention que nous avons pu recueillir du flottage des bois de Marine dans le comté d'Évreux date d'avril 1764, lorsque tous les bois jugés propres pour le service de la Marine sont acceptés « sans distinction des espèces rares et de leurs dimensions ». Malheureusement, nous ne possédons aucune donnée chiffrée des quantités effectivement livrées lors de cette année 1764.

Que peut-on conclure à l'issue de ce bref exposé ? Le manque de données quantitatives en nombre suffisant interdit tout bilan sérieux, mais on peut néanmoins se livrer à quelques réflexions d'ordre général :

— La décision du duc de Bouillon de faire flotter les bois provenant des forêts du comté d'Évreux correspond à une forte évolution de la demande en combustible que connaît le XVIII^e siècle. Cette organisation est rapidement complétée par le flottage des bois de Marine, commerce sans doute beaucoup plus fructueux que les seuls bois de chauffage. En outre, l'état des forêts les prédisposait plus à produire du bois d'œuvre que du bois de chauffe.

— La mise en place et l'aménagement d'un canal de flottage sont des entreprises onéreuses et... risquées ! Les réflexions des entrepreneurs en sont la preuve, et les pertes qu'ils éprouvent lors des deux premières années sont considérables.

— Il semble pourtant que l'exploitation du canal dans la période précédant la Révolution a pu être fructueuse grâce aux contrats avec la Marine. Le personnel de la maîtrise, compétent et sérieux a su négocier des contrats qui ont permis au système de subsister longtemps. En effet, après le séquestre prononcé sur les biens des Bouillon en l'an II, le flottage continua jusqu'en 1851, date à laquelle un arrêt du préfet de l'Eure supprime le droit de flottage sur l'Iton et le Rouloir en raison de la gêne causée aux riverains et du manque de rentabilité de l'entreprise (1 557 stères flottés en 1846, 232 en 1852, 0 en 1851)⁽¹³⁾.

P. CHABAUD

Centre de Recherches historiques

ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES DES SCIENCES SOCIALES

54, boulevard Raspail

75006 PARIS

BIBLIOGRAPHIE

AUBERT (P.). — Les forêts de l'ancien comté d'Évreux, in : *Connaissance de l'Eure*, 1979, n° 33-34, pp. 6-27. (Donne un aperçu historique et technique des forêts du comté, ainsi que leur état actuel.)

LES EAUX ET FORÊTS EN NORMANDIE. — Actes du colloque des sociétés historique et archéologique de Haute-Normandie, Évreux, 1974. (Déjà cité, est un recueil fort instructif d'histoire forestière régionale.)

PLAISSE (A.). — La baronnie du Neubourg. Paris, 1951. (Consacre une vingtaine de pages à l'exploitation forestière du domaine d'Harcourt au XVIII^e siècle.)

(13) A. Lemery. — Le flottage des bois en Haute-Normandie de 1490 au milieu du XIX^e siècle, in : *Actes du colloque de Lyons-la-Forêt*, Évreux, 1974, p. 92.