

**BOIS DE MARINE
ET CONSTRUCTIONS NAVALES
PENDANT LA GUERRE DE LA LIGUE D'AUGSBOURG
(1688-1692)**

« Brest est le port le plus propre qu'il y ait dans la coste
« du Ponant à la construction des grands vaisseaux et radoubs ;
« or, avec les grands ouvrages qui s'y sont faits depuis quelques
« années, il n'y a plus de bois qui ne soient éloignés de rivière
« et par conséquent plus difficiles à voiturer et de plus grands
« frais. »

Dans cette lettre, écrite en 1664, le commissaire M. Colbert de Terron recommandait vivement au roi l'acquisition des bois de la seigneurie du Faou. La forêt du Cranou en était le principal ornement ; elle couvrait alors une superficie sensiblement plus importante qu'aujourd'hui. Les aveux contemporains lui donnaient un périmètre de près d'une lieue carrée¹. Le chêne y prédominait. Traité en haute futaie, il l'emportait alors sur le hêtre. Avec les massifs voisins de la Motte et de Nevet, ressortissant également de la vicomté du Faou, ce domaine pouvait valoir 12 000 livres de rentes par an. A cette époque, le correspondant du ministre estimait à environ 1 185 000 livres la valeur de l'ensemble du fief².

Le Conseil du Roi ne paraît pas, sur le coup, avoir donné suite à ce projet. Pourquoi ? En temps de paix, la Marine Royale avait intérêt à s'adresser, pour ses approvisionnements en bois spéciaux, au courtage des négociants français et hollandais. En rapports constants avec les ports de la Mer du Nord et de la Baltique, ces derniers s'offraient à transiter à leurs risques les grands mâts et les planches de sapin recherchées pour la confection des bordages sur les vaisseaux du roi. Les grands fûts de sapin prussien, transbordés dans les ports de la Baltique, étaient alors pris en charge par les négociants hollandais, lesquels avaient armé à cet effet une importante flottille de flûtes. Avec les blés, les dentelles, les chanvres et les goudrons, les bois du Nord, ils fournissaient un fret de retour aux vaisseaux armés dans les ports de l'Atlantique, transitant les vins de Nantes et de Bordeaux, les miels de Bretagne ainsi que les sels de l'embouchure de la Loire. Dans la correspondance des négociants de Nantes, de Redon et de La Roche-Bernard, d'Auray et de Quimper, figurent souvent des commandes passées

(1) Soit environ 2 000 journaux.

(2) Corresp. de Louis XIV. DEPPING, IV, p. 14.

avec divers commissionnaires sur les places de Silz, de Dunkerque et même de Dantzig³. La mention de fournitures de « planches de sap » ou « de Noël » y revient fréquemment. Les négociants bretons se font les redistributeurs de ces marchandises auprès de leur clientèle locale, à La Roche-Bernard, à Vannes, à Auray et à Concarneau, où elles sont recherchées pour les constructions navales. Les planches sont échangées contre des produits du pays (miel, toiles, sel)⁴ et alimentent ainsi un important commerce de troc⁵, amorce d'échanges commerciaux plus complexes dont le ressort réside principalement à Nantes.

En relations suivies avec les Pays-Bas, les négociants de cette ville tentent alors d'accaparer l'armement sur la côte sud. C'est également par leur intermédiaire que sont transités les bois d'Anjou, du Bourbonnais et du Maine, dont le transport par flottage est aisé. Ceux-ci séjournent parfois de longs mois dans des fossés près d'Indret, à l'embouchure de la Loire, avant d'être conduits jusqu'à Lorient et à Brest.

Or, la position excentrique de ce port mettait son arsenal à la merci des corsaires anglais et risquait de frapper de paralysie l'effort exceptionnel exigé en temps de guerre pour l'équipement de la Flotte du Ponant. Contraint par la menace du blocus britannique de prévoir sur place une part toujours plus grande de ses approvisionnements, le pouvoir royal était bientôt conduit à accentuer sa main-mise sur les massifs forestiers les plus proches de l'Arsenal.

Le 6 février 1684, le duc de Richelieu cédait à un particulier prénommé *Jean de Jean* la superficie de la forêt du Cranou, contre la promesse du versement échelonné d'une somme de 200 000 livres⁶. Sous ce prête-nom, se déguisait un important fournisseur des chantiers du Ponant, J. Valentin, négociant à Brest, avec lequel Seignelay avait, quelques jours plus tôt, passé contrat de livraison pour le compte de la Marine du roi. Dans les deux mois qui suivirent, ce traitant recevait secrètement de la main du ministre deux acomptes successifs de 40 000 livres, pour satisfaire le duc. Mis en possession de ce riche massif, le fournisseur ne tardait point à s'y livrer à des abatis considérables. On vit accourir en forêt du Cranou une foule de sabotiers, charbonniers et charpentiers, venus des extrémités de la

(3) A.D. I.-et-V., 2.E.r.123. Regnard. Redon-La Roche-Bernard.

(4) *Ibid.* Corresp. Le Bellier-Regnard. La Roche - Vannes (8.11.1686-9.I.1687).

(5) *Ibid.*, Le Bellier-Regnard, 1.3.1687.

(6) Arch. Nat., G.3, 1368

Cornouaille. Bientôt, une petite verrerie était édifée à proximité du massif, utilisant pour sa soufflerie les déchets de l'exploitation. Il y a tout lieu de croire que ces chantiers improvisés engendrèrent un important coulage car, deux ans plus tard, en mai 1686, l'adjudicataire n'avait encore fait parvenir à l'Arsenal de Brest que la contre-valeur de 4 550 livres de bois. Informé de cette singulière régie par les soins de son intendant à Brest, B. Desclouzeaux, Seignelay prescrivit un arpentage au réel de la superficie du massif, ainsi qu'un inventaire des baliveaux subsistants. La forêt du Cranou accusa alors une surface exploitable de 1 300 journaux, inférieure d'un tiers à celle indiquée au contrat. Or, la garantie inscrite au traité ne couvrait qu'une différence de 200 journaux. Arguant des clauses du marché conclu antérieurement avec le duc, Valentin obtint du roi des lettres de rescision⁷. Le traitant tira prétexte de cette lésion pour solliciter du roi de nouvelles avances, mais le ministre s'y refusa, subordonnant à la permission royale l'exploitation des 30 000 arbres mis en réserve par les commissaires du Port de Brest. Inquiet de l'insolvabilité du fournisseur et de ses cautions, le pouvoir royal préféra finalement désintéresser Valentin de toutes ses impenses, sur le pied de 276 579 livres, retenue faite des précédents acomptes. Le 5 mai 1689, l'afféagement consenti par le duc de Richelieu au fournisseur était annulé en Conseil et le pouvoir royal reprenait en mains l'exploitation du massif. Il fut convenu que la rente annuelle de 8 000 livres payable au duc serait désormais acquittée directement au propriétaire par les soins du trésorier de la Marine, sur la cassette du roi. En afféageant sa forêt sur le pied de 5 sols le journal, le duc de Richelieu conservait toutefois la propriété du tréfonds et par là même un certain degré de regard sur l'exploitation du massif. La liquidation des frais avancés par Valentin pour l'exploitation et le transport des bois de la forêt du Cranou ne sera achevée qu'au début d'avril 1690⁸. A cette époque, la France était déjà entrée en guerre contre la Grande-Bretagne et la Hollande.

Au moment où Louis XIV faisait marcher ses troupes vers le Rhin, Guillaume d'Orange, libre désormais de tout souci du côté des Pays-Bas, s'embarquait pour l'Angleterre et s'emparait du trône des Stuarts, en novembre 1688. Informé des projets du stathouder, le roi de France ordonnait brusquement en pleine paix de saisir tous les navires hollandais stationnés dans les eaux territoriales françaises. C'était menacer d'asphyxie

(7) Ce dernier s'était déjà acquitté envers le duc d'une somme de 14 000 livres, sans préjudice de 60 000 livres au principal.

(8) 3 avril 1690 (A.M. Port de Brest, I.E.426).

l'approvisionnement de nos arsenaux, alors que la Marine s'apprêtait d'équiper à Brest une flotte de premier ordre, afin de venir en aide aux catholiques irlandais, partisans décidés de Jacques II.

La tentative de débarquement des troupes françaises dans la baie de Bantry (mai 1688) risquait, en effet, d'être un succès sans lendemain si la flotte du Ponant, bientôt rejointe par les galères de l'amiral de Tourville, ne s'appuyait point à Brest sur un arsenal équipé. C'est à ce travail cyclopéen que se vouait alors le commissaire Desclouzeaux. En 1681, une première machine à mâter avait été installée dans le port et, deux ans plus tard, la construction d'une forme de radoub, en contrebas des fortifications édifiées par Garengeau, nécessitait la venue à Brest de Vauban (1683-1687)⁹. Si le gros-œuvre des nouvelles installations portuaires était assez avancé lorsqu'éclata la guerre, les arsenaux, par contre, manquaient de matériau et de main-d'œuvre qualifiée. En janvier 1690, le lieutenant général d'Amfreville recevait du roi la mission d'aller porter de nouveaux secours en Irlande¹⁰, tandis que l'intendant Desclouzeaux était chargé par Seignelay de mener à bien dans les plus brefs délais, la construction de deux nouvelles unités.

« Monseigneur considérera que les *radoubs* consomment un nombre considérable de bois », fait observer le commissaire, le 20 janvier 1690. Une semaine plus tard, l'intendant suppliait Seignelay qu'on lui envoie du Port-Louis et des ports de Normandie un grand nombre de charpentiers. Hélas ! il s'en fallait de beaucoup que les magasins du Port disposent d'un choix de madriers suffisant, pour satisfaire aux différents besoins de la construction et du radoub. « Il n'y a présentement aucune frégate propre à naviguer avec des rames », écrit Desclouzeaux, le 3 février. Ce dernier craint que l'achèvement de la mâture du *Soleil-Levant* ne mette gravement à contribution les maigres réserves de l'Arsenal. « On a ordonné à Mr de la Boullaye de faire trente grands mâts de navire, ce qui consommera la meilleure partie de mâts qu'il devait envoyer pour les embarquer »¹¹, écrit Desclouzeaux, le 11 février. Ce sont, en effet, les pièces de forte dimension (vergues, missines, mâts d'artimon et de hune, jumelles) qui font le plus cruellement défaut, et leur transport nécessite maintenant la construction d'une

(9) LEVOT, *Histoire de la Ville et du Port de Brest*, tome II, p. 7 et sq.

(10) Rappelons que l'escadre placée sous les ordres de ce lieutenant ne comprenait pas moins de 27 unités : 15 stationnées à Brest, 9 au Port-Louis et 3 à Rochefort.

(11) Desclouzeaux, Lettre du 11 février 1690.

flotille de transbordement. Les corsaires hollandais croisent dans les parages et font peser sur le ravitaillement de l'arsenal les plus graves menaces¹². En Bretagne, les bâtiments garde-côtes sont en nombre insuffisant pour assurer la protection des chargements en direction de Brest.

Sur la côte Nord, croisent quelques bâtiments malouins. Le commissaire Desclouzeaux songe alors à s'assurer des prises opérées par ces corsaires lorsqu'elles portent sur des bois de resciage transités par des navires baltes¹³, dont les artisans du port ont alors le plus urgent besoin. Le capitaine de la flûte *Le Dromadaire* qui est allée charger des mâts à Rochefort écrit que l'on ne veut lui en donner que de 18 pouces « *et aucun bois du Nord* »¹⁴. Nous n'en avons point pour le mâteur du *St-Esprit* et pour d'autres vaisseaux de ce port. On attend l'arrivée en rade de Brest de plusieurs flûtes qui ont été retardées par le mauvais temps à l'estuaire de la Loire et de la Vilaine. Ce chargement est indispensable pour achever les bordages du *St-Esprit*. On travaille à effuter les pièces qui nous manquent » et « *on y emploie du bois de fouteau de la forêt du Cranou* », écrit l'intendant le 27 février 1691, qui déplore d'être contraint d'user sur place de ces bois de remplacement, de médiocre qualité. L'expédition de six cents madriers annoncée de Rochefort ne sera pas effectuée avant le mois de juin.

Le 30 mars 1690, à la veille de la date du départ de la flotte d'Amfreville, la pénurie de matériau est toujours aussi grande dans les arsenaux. « *Il manque particulièrement de précintes et de bordages, on fait travailler ici tout autant de scieurs qu'on peut trouver à faire de plansons ; mais tout cela ne suffit pas à beaucoup près* », observe le commissaire Desclouzeaux qui écrit : « *Cette extrémité nous a fait résoudre à envoyer un écrivain à Mr de Ceberet, pour faire venir ici non seulement toutes les pièces qu'il y a Lorient, [mais] même la grosse clouterie, les planches et le goudron* »¹⁵. La construction du *St-Philippe*, du *Cheval-Marin*, du *St-Esprit* et du *Ferme* ne pouvant être retardée, le commissaire supplie le ministre de faire diriger sur ce port une grande quantité de bordages de quatre pouces.

Les radoubs nécessités par les accidents survenus aux unités de la flotte d'Irlande ont consommé une quantité de bois considérable. De nouveaux marchés sont déjà nécessaires et les crédits ouverts (30 000 L.) en voie d'épuisement. L'arrivée de nouveaux bâtiments de Dunkerque entraîne d'importants

(12) 20.2.1690 (Arch. Mar. Brest, I.E.426).

(13) 3.2.1690. Prise d'un navire de Lubeck devant Plimouth.

(14) 27.2.1690, 6.3 et 10.3.1690 (A.M. Brest I.E. 426).

(15) 27.2.1690.

carénages alors que le mauvais temps retarde toujours les cargaisons de bordages en provenance des ports de la côte sud de la Bretagne. Les galiotes *La Charente* et *La Caiche* expédiées à deux reprises sur Nantes n'ont pu ramener de ce port que moins de 200 pièces. « Je n'aurais point eu la précaution de faire abattre dans la forêt du Cranou et de faire scier le nombre de planches qui y estoient, que nous n'aurions pu achever le *St-Philippe* et les autres unités de la flotte d'escorte », note Desclouzeaux le 24 mai 1690.

Surchargé de travail, l'arsenal de Lorient n'est pas en mesure de venir en aide à celui de Brest. « L'écrivain que j'avais envoyé au Port-Louis n'a pas trouvé "un seul morceau de bois". C'est tout au plus s'il a fait parvenir "quelques bagatelles" qui lui sont restées de ce qu'il avoit pour [les] carener ». Gouttières, perceintes, masteraux, espars et bois d'essieux font alors cruellement défaut. Les mâts du *Soleil-Levant* et du *St-Philippe* sont toujours en souffrance. Dépourvu de bois du Nord de la grosseur voulue, l'arsenal de Rochefort ne peut alors venir en aide à celui de Brest. « Je me suis rendu adjudicataire d'un nombre assez considérable de bois de Gayac, dont nous avons un assez grand besoin pour les rouets et les poulies », écrit Desclouzeaux, le 7 avril 1690, qui constate qu'il ne dispose toujours à Brest d'aucune flûte en état d'aller chercher à Bayonne les grands mâts de misaine qui lui sont refusés à Rochefort. L'arrivée du *Dromadaire*, le 4 avril, n'est que d'un faible secours. Sa cargaison fournit quelques vergues et des hunes d'artimon destinées à être employées sur le *St-Philippe* et le *Soleil-Levant*. La flûte *La Loire* débarque quelques mâts au début de mai. Elle est déchargée rapidement et réexpédiée immédiatement sous escorte sur Bayonne ainsi que la flûte *Le Chameau*.

Depuis le retour de l'escadre de M. d'Amfreville, Desclouzeaux cherche à armer des navires de convoi en nombre suffisant pour soutenir l'armée d'Irlande. A ce souci s'ajoute celui d'assurer la protection des lignes de ravitaillement. Le 26 mai 1690, l'intendant insiste auprès du ministre sur l'urgence d'équiper de nouvelles flûtes. Le commissaire revient à la charge dans sa lettre du 3 juillet¹⁶. « Si l'on pouvait trouver à acheter des bâtiments longs et plats, "chates" qui n'ont qu'un pont et sont faciles à manœuvrer, S.M. pourrait en faire bâtir un couple à Bayonne où le bois et le fer sont à bon marché. En effet — écrit l'intendant — il ne faut pas espérer trouver ici des marchands qui veuillent se charger de la fourniture des mâts et

(16) Arch. Marit. Brest, I.E.427.

autres marchandises du Nord. » A Brest, la crise des approvisionnements est aiguë : « C'est une chose extraordinairement fâcheuse que de tous les mâts qui ont été faits à Rochefort ou à Bayonne, il ne s'en trouve pas un qui puisse servir de mât de misaine. Tous ceux que l'on nous envoie au delà ne peuvent faire que des vergues, des hunes ou de forts petits mâts ». Les charpentiers du port achèvent à grand peine l'armement du *Monarque*¹⁷. Faute de main-d'œuvre disponible, tous ont dû être employés au cabestan. La flûte *La Loire*, équipée spécialement pour le transport de bois et d'agrès, vient d'être démâtée par les ouvriers de l'arsenal, alors que le ministre vient d'ordonner son départ immédiat pour le Canada.

Le commissaire Desclouzeaux cherche en vain à obtenir la préférence sur les bois du Nivernais. Il ne néglige point cependant les ressources plus proches¹⁸. L'arrivée de Rochefort, le 30 juin 1690, de trois flûtes chargées de canons et de mâts d'assemblage, a permis d'achever l'armement du *Soleil-Levant* et de deux garde-côtes, destinés à convoyer les transports de bois, d'agrès et de poulies sur les côtes de l'Atlantique. Une prise de Flessingues, équipée en brulôt, est affectée à cet effet.

Le 2 juillet 1690, c'est l'appareillage de la flotte, bientôt suivie du débarquement de troupes françaises et irlandaises à Limerick. Le commissaire Desclouzeaux appréhende fort les avaries qui ne manqueront pas de survenir au retour de l'escadre. Déçu par la réponse du ministre à propos des armements de Bayonne, il envisage de faire construire à Saint-Malo les embarcations nécessaires au transport des mâts, « s'il n'y en a pas là-bas de propres à cet usage » ; il entend également y affecter les flûtes *la Voillée*, *l'Inconnue* et *le Chameau* qui assurent normalement les liaisons avec le port du Havre. Tandis qu'il achève de régler les comptes des principaux fournisseurs de bois de l'Arsenal¹⁹, Desclouzeaux fait parvenir à la communauté de Quimper l'ordre du ministre de surseoir à l'abattis de quelques arbres sur le Mont Frugy : « J'enverrai, ajoute-t-il, dans la fin du mois prochain, un de mes charpentiers dans la forêt du Cranou, avec des gabarriers pour préparer tous les bois de chaloupe dont on pourrait avoir besoin pour faire la campagne prochaine ... j'en ferai même faire quelques-uns au Faou, dès à présent, afin d'éviter le transport de bois. »²⁰

(17) 16.6 et 25.8.1690.

(18) 3.7.1690. « L'on m'a donné à suivre que la communauté de Quimper voulait faire abattre cent pieds d'arbres qui sont propres à la construction de radoub. Je les ai envoyé visiter et ai chargé le sieur Valentin de cette affaire. »

(19) Sur la liquidation des avances consenties à MM. Saupin, Chaillou et Regnier, voir Lettre de Desclouzeaux à Seignelay. Brest, 31.7.1690 (A.M. Brest, I.E.427).

(20) Brest, 31 juillet 1690.

Le retour, à la fin d'août, de l'escadre de l'amiral de Tourville pose au commissaire de multiples problèmes. Il faut héberger plus de quatre mille malades. « Presque toutes les mâtures des vaisseaux sont hors d'état de servir. On a beaucoup de mal à réparer le peu de gros mâts que nous avons », écrit Desclouzeaux, qui ajoute : « Il faudrait mieux *les faire venir de Toulon que de les envoyer chercher dans la Mer Baltique* ²¹ ».

Les deux flûtes le *Tardif* et le *Portefaix* ont quitté Nantes avec une cargaison de mâtures. Trois autres transports de bois sont en instance de départ à Brest pour Bayonne où ils doivent effectuer un pareil chargement. Cependant, c'est tout au plus si les services de la Marine disposent de trois brûlots pour la surveillance de la côte sud de la Bretagne. Dans l'attente de leur retour, le commissaire jette son dévolu sur une cargaison de planches de sapin arraisonnée au large de l'Iroise. « *S'il vient ici des bâtiments de Norvège qui en soient chargés, je les retiendrai et je ferai sur ce sujet ce que Mgr m'ordonnera.* » Les fournisseurs de bois des ports de l'Atlantique lui ayant fait des difficultés pour expédier leurs cargaisons, Desclouzeaux supplie Pontchartrain de presser ces derniers ²² de lui accorder satisfaction. Il invite le ministre ²³ à faire défendre aux fournisseurs de porter leur cargaison ailleurs que dans le port de Brest. Désormais, toutes les flûtes disponibles dans les ports du royaume seront affectées au seul transport des grands mâts. Apprenant que l'arsenal de Toulon en regorge, le commissaire supplie Pontchartrain. « *J'ai chargé le commissaire des galères, qui vient ici de Bertheaume, d'examiner si on ne pourroit pas faire venir ces mâts par ce canal [du Midi] ²⁴ ...en cas qu'il y eut difficulté de les faire venir par mer.* » ²⁵ M. de Nesmond, de retour d'Irlande, est en difficultés dans les parages de Belle-Ile. Désarçonné, son vaisseau réclame des secours ²⁶. L'Arsenal est alors dans l'incapacité de lui venir en aide. « *Si nous ne sommes secourus de bordages que je demande de toutes parts depuis quatre mois, tous ces ouvrages demeureront imparfaits* », note Desclouzeaux, le 30 octobre.

(21) Brest, 27 août 1690.

(22) « Il y a près de trois mois que j'ai un bâtiment à Nantes pour y charger des bordages et rien ne vient. Il me semble que MM. Chaillou, Saupin et Regnier, marchands qui ont traité avec moi il y a plus de quatre ans, devraient faire leur marché avant d'en livrer d'autres. » (6.10.1690 : A.D. Brest, I.E. 428).

(23) 13 octobre 1690.

(24) Canal Riquet.

(25) 2.10.1690 (A.M. Brest, I.E.428). Voir aussi Lettre du 30.10.1690).

(26) « Monsieur de Tourville est parti d'ici dans le sentiment de faire connaître à Mgr que l'on ne pourrait se dispenser de faire ce radoub. » (*Ibid.*).

Le ministre ordonne que la cargaison de deux grandes flûtes capturées récemment par un corsaire malouin soit affectée en priorité à l'arsenal de Brest. Le 17 novembre, le commissaire jette un nouveau cri d'alarme. « J'ai demandé des vaisseaux à Nantes, à Redon et dans la rivière de Pontrieux, pour en charger autant qu'il se pourrait et j'en ai même demandé à Bayonne. Mais depuis près de trois mois, les temps sont si fâcheux et si mauvais que ces bâtiments ne reviennent point. »

Desclouzeaux n'hésite pas à se faire adjuger toutes les pièces de construction — vaigres, persintes, illoires et bordages — en instance de débarquement à Saint-Malo, à Granville et dans les ports de la Manche, tandis qu'il expédie le commissaire L'Espinard inspecter les bois abattus et ceux en instance de chargement dans les ports du sud de la Bretagne²⁷. En cette fin d'année, la tempête a causé beaucoup d'avaries et un grand désordre règne à l'Arsenal où les vols de planches se multiplient. « Il nous arrive tous les jours quelques nouvelles de naufrages et bris d'ancre perdues et de mâts brisés », note l'intendant qui annonce que les flûtes expédiées dans la Manche du côté des rivières de Pontrieux, de Tréguier et de Lannion pour y charger des bois et du chanvre ont dû rebrousser chemin. A Brest, on travaille activement à caréner le *Foudroyant*, dans l'attente des bordages et pièces courbes attendues du Havre, de Granville et de Bayonne. Le port de Bayonne n'expédie que des bois de faible dimension. « *Il y a longtemps que l'on m'avoit laissé espérer qu'il en viendrait de Moscovie ... ici nous avons employé tout ce que nous avons et nous avons fait dans les occasions (sic) tant de choses presque impossibles, que nous ne pourrions plus faire en l'état où nous sommes.* » Le radoub du *Dauphin Royal* doit être arrêté ainsi que le carénage du *Foudroyant* et les réparations en cours sur la *Couronne* et le *Soleil Royal*. A Brest, l'intendant manifeste un grand mécontentement : « *On prend pour le Port-Louis et Rochefort tous le bordage qui se trouve à Nantes. J'apprends que ce qui estoit à Granville a été pris pour le Havre. Tous les charpentiers que j'avais demandés du côté de Nantes et de l'évêché de Vannes et de Cornouaille vont au Port-Louis.* »²⁸

Après un rapide inventaire des bois demeurés en magasin, l'intendant décide de faire procéder sans plus attendre à de nouveaux abatis en forêt du Cranou. « *Sans le secours de [cette] forêt, il n'aurait pas été possible d'achever cette année le Monarque, le Saint-Philippe et le Ferme.* »²⁹ L'intendant

(27) 8.12.1690 (A.M. Brest, I.E.428)

(28) *Ibid.*, 8.12.1690.

(29) *Ibid.*, 15.12.1690.

appréhende, pour parer aux effets du blocus, d'avoir recours une fois de plus aux réserves de ce massif. « Il nous faudra faire abattre pour achever ce qui est à faire présentement, *ce qui ne sera point trop bon, pource qu'il faudra y employer le bois tout vert.* »

Desclouzeaux déplore les retards des fournisseurs et surtout *le manque de coordination entre le service des divers arsenaux*. Les pièces fournies ne répondent pas au gabarit demandé³⁰. Le commissaire a recours à des moyens de fortune. De retour d'inspection à Redon et à Paimpont, M. de L'Espinard reçoit l'ordre de se rendre à Granville visiter les deux flûtes hollandaises capturées près de Saint-Malo. Devant les réticences de Duguay-Trouin, Desclouzeaux expédie un commissaire et un maître-charpentier de l'arsenal pour procéder à l'estimation des bois de la cargaison et veiller à son détournement sur Brest. Ce n'est pas sans regrets que le commissaire se dessaisit de ses charpentiers pour de telles missions. Il en a besoin à l'arsenal pour former de nouveaux compagnons. Cent ouvriers sont annoncés venant de Normandie, cent autres des Sables. Pendant les trois premiers mois de l'année, on achève le radoub du *Dauphin Royal* et la mâture des trois autres vaisseaux. Au début du printemps, la pénurie des autres arsenaux de l'Atlantique se fait durement sentir.

L'allongement des voies de communications pose pour l'arsenal de Brest des problèmes presque insolubles. Le 18 janvier 1691, M. Ricart, manutentionnaire général des armées navales à Brest, obtient de l'intendant la permission de *requérir* sur les côtes de Bretagne, pour le service du port, toutes les embarcations propres au transport du bois³¹. Des peines sévères sont édictées contre les responsables de détournement dans les approvisionnements des fours et des armements. Pour les maîtres de barques, cette mesure d'exception, prise en pleine guerre, comportait de gros risques, et ces risques n'étaient que médiocrement partagés. De plus, nombre de gabarres ne présentaient point les dimensions requises pour le transport des grands mâts. Desclouzeaux estime plus avantageux de faire construire sur place, à Bayonne, quatre à six bâtiments de transport de 180 à 200 tonneaux spécialement armés à cet effet.

(30) « Il serait à désirer que M. de Begon eust des mats de 25 à 30 palmes au lieu de 10 à 20. Il y en a ici présentement assez de ces qualités. » (*Ibid.*, 15.12.1690, A.M. Brest, I.E.428).

(31) A.D. I.-et-V., 2.E.r.133 Ricart. Ce fournisseur approvisionnait alors l'arsenal non seulement en blés et en vivres de toutes sortes mais en planches, cercles (feuillards) et fagots de bois pour les magasins.

Au milieu du printemps, la situation devient très critique. « Il faut avoir recours ici aux mâts d'assemblage et je suis obligé de faire de grandes vergues et misaines de six pièces », avoue Desclouzeaux, qui se voit contraint de faire démâter la flûte le *Palmier*, en instance de départ pour l'Amérique, afin de permettre l'armement du garde-côte le *Bienvenu*.

Le commissaire Desclouzeaux insiste auprès de Pontchartrain pour que le port de Bayonne relaie l'effort d'armement de Brest³². Cette initiative tardive à laquelle M. Chaillou et les fournisseurs nantais, directement intéressés dans le transport de bois sur toutes les côtes de l'Atlantique, n'étaient point étrangers, intervenait dans un climat extrêmement critique, propice à toutes les surenchères et à toutes les fraudes. « *Je ferai savoir aux marchands qui fournissent les bois, les intentions de Mr de Pontchartrain sur l'abus qui se commet en débitant les bois à d'autres usages que pour les constructions et radoubs des vaisseaux du roi.* » Le 18 mai 1691, Desclouzeaux transmet les directives ministérielles à M. de Luzancay, en inspection dans les forêts de l'évêché de Vannes, afin que ce dernier dresse sur place un état de tous les bois abattus et des pièces que l'on en peut tirer avant d'en contrôler l'expédition³³. Ce dernier signale la présence, dans les ports de Redon et d'Hennebont, d'importantes cargaisons de bois en instance d'appareillage, faute d'escortes assez fortes pour les convoier. Harcelés de demandes, les fournisseurs tentent de soumissionner séparément avec les particuliers. Le brestois Saupin, qui vient d'expédier un de ses commis dans les forêts du Nivernais, a traité directement avec la marquise de Coatsancour sur le bois de La Palud, voisin de la rivière de Morlaix³⁴. De son côté, le Nantais J. Chaillou cherche à se rendre acquéreur, pour le compte de l'Arsenal, des bois dépendant de l'abbaye de Redon et supplie le roi de consentir à leur exploitation en faveur du monastère. Un autre fournisseur nantais de l'Arsenal, M. Cochon, sr. de la Fouquerie, s'est fait octroyer un passeport pour 60 à 80 000 pieds cubes de bois torts et droits qu'il doit tirer des provinces de l'Anjou et de Touraine.

A Brest, les esparres, anciennement importées de Dantzig, font maintenant défaut. Le bois de gayac, propre à la confection des poulies, est entièrement épuisé. Les mâts et les petites

(32) « Le bois et le fer y sont à meilleur marché et la construction dans ce port de quelques bâtiments ou *chattes*, rendrait de grands services aux marchands de bois des Pyrénées, qui s'en chargeraient et rendraient l'argent qu'ils auraient compté ou que l'on leur donnerait à compter des livraisons qu'ils feroient. »

(33) 18 mai 1691 (A.M. Brest, I.E.430).

(34) 22 juin 1691 (*Ibid.*, I.E.430).

pièces débitées par les marchands sont de mauvaise qualité, et les services du port n'acceptent de les prendre en charge que sous bénéfice d'inventaire³⁵.

Sans en référer au grand maître des Eaux et Forêts de Bretagne, l'intendant est tenu au courant des possibilités de ce département. Sur place, les chantiers d'exploitation sont visités par les soins de ses commissaires. En effet, la compétition est vive entre les divers arsenaux de la flotte du Ponant³⁶. Le fournisseur, M. Saupin, se plaint des agissements de l'intendant Ceberet à Lorient, lequel met l'embargo sur les meilleures pièces de bois de la côte Sud. Desclouzeaux tente de suppléer par tous les moyens en son pouvoir à ces multiples carences. Ses maîtres-mâteurs font preuve d'une grande ingéniosité dans leurs assemblages.

Desclouzeaux dépêche aux côtés du grand maître J. de la Pierre un charpentier de la Marine, tandis qu'il entreprend lui-même l'inspection des bois de Kermelin, entre Landivisiau et Saint-Pol, propriété du Marquis de Sourdeac. Il y découvre 1 000 pieds d'arbres propres au service de l'Arsenal

Le grand maître des Eaux et Forêts de la province s'est opposé à ce que le charpentier dépêché de Brest par Desclouzeaux pénètre dans les réserves de la forêt du Gavre et a consenti seulement à lui désigner quelques arbres épars sur les communs en lisière de massif. L'intendant suggère alors de faire débiter le bois de cette forêt « à l'économie » par des entrepreneurs locaux, sauf à en assurer le transport depuis les quais de Nantes par des unités de la Marine du Roi. Ayant appris par un fournisseur de cette ville que le bois de Bourmont à trois lieues d'Ingrandes vient d'être adjudgé 70 000 livres par son propriétaire M. de Jalaine, Desclouzeaux en avise immédiatement le ministre. Par le même courrier, l'intendant fait parvenir au ministre les procès-verbaux de visite de quelques bois de main-morte, opérées à l'initiative de fournisseurs de la Marine, tandis qu'il donne l'ordre au nom de l'Amirauté de faire arrêter tous les mâts à la dérive sur les côtes bretonnes du Port-Louis à Audierne et du Conquet à Tréguier. Le 12 novembre, il prie M. J. de la Pierre de l'éclairer sur l'époque des principales adjudications forestières domaniales afin de

(35) « A Monsieur de la Boullaye, j'ai toujours demandé les mâts les plus longs, les plus gros, les plus droits, les mieux fournis et les moins noueux, des baux et des bordages ; cependant, dans la dernière flûte venue de Bayonne, il n'y en a pas un tiers qui puisse servir. » (*Ibid.*, I.E.730).

(36) « J'avais envoyé à la rivière de Bordeaux la flûte l'*Espérance* pour y charger les plus gros mâts, ainsi que Monseigneur me l'avait ordonné ; cependant, j'apprend qu'elle a été chargée de bois de construction pour Rochefort. » (27.8.1691, A.M. Brest, I.E.431).

dépêcher sur les lieux des charpentiers de son service « qui remarqueront ce qui doit être vendu, sans témoigner en avoir envie », sauf à charger les marchands fournisseurs de s'en porter acquéreurs en temps utile.

Le désarmement de l'escadre, de retour de Limerick avec la majorité des troupes françaises et irlandaises engagées dans cette expédition, cause de graves soucis matériels à l'intendant. Il lui faut poursuivre la construction du *Formidable* et du *Merveilleux*, tout en donnant ses soins à d'importantes avaries. A ces travaux s'ajoutent ceux des moulins à poudre du Pont-de-Buis.

Toutes sortes de bois s'emploient dans un arsenal « et il n'y en a point qui ne serve à quelque chose », note Desclouzeaux, qui décide de donner sur place priorité absolue aux magasins à munitions et à l'équipement des gabarres affectées au transport du bois.

Le 11 janvier 1692, l'intendant fait procéder à l'estimation et à la réquisition de quatre flûtes hollandaises chargées de sel en provenance de Dunkerque et les affecte à ce transport sur la côte sud. Les meilleures prises des corsaires malouins sont adjugées à Brest au profit du roi, les autres sont délaissées aux marchands et manutentionnaires du port. Après déchargement, les unes et les autres sont expédiées sous la protection de deux frégates en direction de Brouage, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne.

A la fin de janvier, plusieurs flûtes en provenance de la rivière de Nantes débarquent en rade de Camaret de nombreux bordages. Cependant, les pièces courbes promises par les fournisseurs font cruellement défaut ; leur pénurie fait obstacle à la mise en chantier de nouveaux vaisseaux. Irrité, l'intendant se retourne contre les traitants. L'un d'eux, M. Chaillou, demande au roi de lui faire raison d'une augmentation de 20 sols par tonneau, exigée, en raison des risques de guerre, par certains transporteurs à son service. M. Saupin, qui s'est engagé de son côté à fournir 200 courbes, sollicite du roi la permission d'user de réquisition, en payant aux propriétaires le prix de l'estimation. L'intendant l'incite à opérer de préférence de gré à gré auprès des particuliers. Les autres marchands sont mis en demeure de satisfaire à leurs marchés. Le fournisseur Chaillou se refuse pour les gros bois à traiter sur le pied de 27 sols le pied cube antérieurement convenu, exigeant 28 et 30 sols, en raison des conditions nouvelles qui lui sont imposées. Desclouzeaux parvient à mettre ce dernier dans les intérêts du roi en augmentant son marché et lui abandonnant plusieurs embarcations. Craignant les abus de la réquisition et les ennuis politiques qu'ils pourraient susciter au ministre en Bretagne, Desclouzeaux interdit cependant aux

marchands de se prévaloir des ordres du roi, sauf en cas d'absolue nécessité et de son seul consentement. Les deux principaux fournisseurs obtiennent chacun, avec des assurances de l'intendant, une avance de 30 000 livres. Ce dernier a dépêché trois archers à Landerneau, Châteaulin et Douarnenez pour hâter le voiturage des bois de chauffage, dont l'acheminement par gabarres sur la rade souffre quelque lenteur en raison de la mauvaise saison. Il envoie des soldats en garnison au château abattre sur ses propriétés et celles de l'hôpital, des ormeaux pour y tailler des affûts de canon.

*
* *

Le 25 mars 1692, parviennent à Brest les instructions comminatoires de Pontchartrain, contresignées personnellement du roi. « Sa Majesté veut absolument que Tourville parte de Brest le 25 avril, *quand même il auroit avis que les ennemis soient dehors avec un nombre de vaisseaux supérieur. En cas qu'il les rencontre en allant à la Hougue, Sa Majesté veut qu'il les combatte en quelque nombre qu'il soit.* »³⁷ Pour équiper cette escadre, on avait fait feu de tous bois, « jeunes et vieux, bons et mauvais, depuis le cèdre jusqu'à l'hysope », selon la pittoresque expression du commissaire de Gastines. Hélas, les sabords avaient été agencés avec des planches de mauvaise qualité et les mâts assemblés avec des pièces de trop petite dimension. « Il n'y a pas assez de poudre et elle n'est pas assez forte », fait observer à Pontchartrain l'évêque de Léon venu inspecter et bénir la nouvelle flotte.

Pour expliquer ces malfaçons, les lenteurs de l'appareillage de l'escadre de l'amiral d'Estrées, excuser enfin l'infortune de Tourville à la Pointe de la Hougue, on n'a pas craint de mettre en cause à la Cour de Versailles la versatilité et l'indécision de l'intendant Desclouzeaux. En vérité, il faut avoir mesuré l'activité prodigieuse déployée par ce commissaire, les difficultés exceptionnelles qu'il eut à surmonter pendant trois ans pour armer et ravitailler plusieurs escadres, avant de se laisser entraîner à proférer des jugements aussi sévères. Dans cette affaire, la responsabilité de la Cour de Versailles était écrasante comme celle des commis de Pontchartrain, ignorants des graves problèmes d'équipement posés à l'arsenal de Brest par les récents armements. Les succès brillants et isolés qui illustreront la suite du conflit du côté français ne sauraient nous masquer la portée de ce premier échec.

M. DUVAL.

(37) LA RONCIÈRE, *Histoire de la Marine française*, tome II, p. 99.