

15^e dnc

Jean-Pierre Dubourgeat

L'ACHEMINEMENT DES MÂTS DE SAVOIE
POUR LA MARINE DE FRANCE À TOULON
AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES.

XVIII^e siècle avec des reflux en période de paix (notamment 1713-1744). La peste de 1720 fera disparaître la moitié de la population si bien qu'à la Révolution la population est à peu près la même qu'un siècle auparavant (25 000 habitants).

De 1661 à 1766 l'arsenal de Toulon construira 163 bâtiments de tous rangs ; 75 sous Louis XIV soit près du tiers de l'ensemble des vaisseaux construits en France à cette époque avec deux périodes d'intense activité : de 1661 à 1671 : 29 unités et de 1690 à 1700 : 27 unités. Après une période plutôt faible, 32 unités entre 1715 et 1740, les années 1740-1760 verront la construction de 45 bâtiments.

Mais un arsenal n'est pas seulement un centre de construction, au sens étymologique du terme - le mot issu de l'italien « arsenale » vient de l'arabe dar as sina'a « la maison où l'on construit »² - c'est aussi un centre d'entretien (de radoub), de maintenance ainsi qu'un lieu d'armement. (la période 1671-1685 correspondant à la période sicilienne fut très largement consacrée à ce type de dépenses d'une flotte de plus de 30 vaisseaux de guerre³). C'est donc un centre de logistique considérable sans cesse confronté à un redoutable problème d'approvisionnements ; les deux matériaux principaux de la construction d'un vaisseau à cette époque étant le bois qui représentait à peu près la moitié du coût total et les fers et fontes qui en représentaient le quart, la filière textile (chanvres, cordages, toiles...) constituant l'essentiel du surplus⁴.

A Toulon, sous Louis XIV, les bois de mâture ont représenté, en valeur, près de 40% de l'ensemble des approvisionnements en bois. Selon Jean Peter⁵ entre 1682 et 1706 il arrivait à l'arsenal, dans les bonnes années, entre 400 et 800 mâts par an ; les années faibles se situant à moins de 300 et les années records à plus de 800 comme en 1696 et en 1705. Les mâts parvenaient à plus de 50% des forêts de Savoie ; l'importation des Pays du Nord (Ukraine, Pays Baltes, Prusse, Scandinavie) représentait près de 30% et la France (Provence d'abord puis Dauphiné puis Franche Comté) fournissait le surplus soit 20%.

2. DESSERT Daniel, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p.144.

3. PETER Jean, *Le Port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV*, Paris, Economica, 1995, p.10.

4. BELHOSTE Jean-François, Bois et fers pour la Marine : deux fournitures extraites de la forêt

Jean Peter qui a dépouillé les Fonds de la Marine aux Archives Nationales est catégorique : « dans la stratégie des approvisionnements de l'arsenal de Toulon, la fourniture des mâts en général, de ceux de Savoie en particulier en raison de leur qualité et de leur spécificité, a joué un rôle primordial dans la garniture et l'entretien des vaisseaux et des galères de la marine du Levant. La Savoie a en effet représenté, tout au long de la période 1680-1707, le meilleur et le plus important gisement forestier dont les approvisionnements ont été cependant interrompus, à diverses reprises, par la guerre notamment en 1690 et en 1703⁶ ».

C'est donc à ces mâts de Savoie et surtout à leur acheminement jusqu'à Toulon que nous nous intéresserons, sous Louis XIV principalement mais aussi plus succinctement tout au long du XVIII^e siècle, selon les vicissitudes des relations entre Savoie et France. Après avoir rappelé brièvement la nature (les mâts, pour quels vaisseaux...) et les caractéristiques (les marchés, les acteurs) de cette fourniture, il s'agira avant tout de présenter ces trois modes de transport successifs - cette « intermodalité » avant la lettre - que sont les chemins de mâture pour la voie terrestre, le flottage en radeaux sur l'Arly, l'Isère et le Rhône pour la voie fluviale et le cabotage entre Arles et Toulon pour la voie maritime.

« Depuis qu'on s'est servi dans l'arsenal de Toulon des arbres de Savoie, on s'est assez bien trouvé pour juger qu'il est fort difficile de pouvoir s'en passer, et le peu de sapins qui se trouvent en France, propres à faire des mâts de vaisseaux, font voir que l'on est dans une espèce de nécessité d'en faire venir, particulièrement pour les mâches des grands mâts et les mâts de misaine des vaisseaux de premier rang⁷ ». Le jugement flatteur pour la Savoie qui émane de l'un des spécialistes les plus reconnus de son époque, l'Intendant de la Marine du Levant de 1680 à 1715, Jean Louis Girardin de Vauvray permet en préalable, de rappeler les exigences de la Marine de guerre en matière de mâture et comment et par qui la fourniture en était assuré à l'arsenal.

6. PETER Jean, *op. cit.* p. 169. Pour notre part nous n'avons pas consulté les Fonds de la Marine

BOIS DE MÂTURE, MARINE ET MARCHÉS

La mâture (mâts et vergues ou antennes) est la pièce maîtresse du système moteur des navires à voile d'où l'attention aux bois qui servent à la fabriquer. Ils doivent être légers, résistants, souples et élastiques. Seuls les résineux à croissance lente et à cernes fins, soumis à de longues saisons de froid rude satisfaisaient à ces exigences : sapins et pins de montagne (Alpes, Pyrénées, Massif Central, Jura, Corse), pins du Nord de l'Europe (pins de Riga, de la Prusse Orientale, de Pologne, d'Ukraine, de Scandinavie...) plus riches en résine et donc plus durables en mer (15 ans contre 3 à 8 ans).

La hauteur du grand mât des plus grands vaisseaux de guerre aux

ensuite à l'équipage de gréer, seul, le bateau en s'en servant comme mât de charge⁸. Cette technique d'assemblage des bas mâts et des basses vergues était performante et fut perfectionnée tout au long du XVIII^e siècle. La France, dans ce domaine, devançait l'Angleterre⁹.

L'unité de mesure des mâts bruts est la palme de 13 lignes soit 29mm qui correspond au diamètre mesuré au gros bout. Les marchés de fourniture sont extrêmement précis. Ainsi en est-il de celui consenti à Jean Sarde « *Ecuyer, Sieur de Montagny, Conseiller d'Etat de son Altesse Royale de Savoie* » - d'une famille originaire de Chieri en Piémont enrichie dans le commerce de la futaine à Chambéry et anoblie un siècle plus tôt en 1598¹⁰ - intitulé « *Articles et conditions accordées au Sieur de Montagny*

mois après leur livraison en rapportant le reçu du garde magasin du port contrôlé et l'ordonnance de l'Intendant ». Outre les mâts, le marché comprend également « la fourniture des planches et bois de sapins, barres de cabestan, bois de fayard et de noyer des forêts de Savoie et de France... » Il bénéficiera d'un passeport du Roi pour l'exemption de tous droits. Enfin il fournira « bonne et suffisante caution¹¹ ».

Derrière l'aspect formel de ces marchés les fournisseurs apparaissent très divers, de statuts et de dimensions très variables. On peut néanmoins les regrouper en deux catégories bien distinctes: d'un côté les fournisseurs « spécialisés » dans ce type de produits (les bois et mâts), essentiellement dauphinois comme Pierre Blanc de Sassenage, Jean Brunet et Jean Pellat de Grenoble ou lyonnais comme Mathieu Collombi et Pierre Nigot mais assez peu savoyards à l'exception de Jean Sarde de Montagny ou Claude Bourgeois de Montmélian; de l'autre les fournisseurs « généraux » à même d'assurer une multitude d'approvisionnements : bois, fer, fonte, chanvre, vivres, armes, munitions, à la tête d'entreprises considérables, à la fois négociants, industriels, financiers à l'instar de Samuel Daliès de la Tour, receveur général des finances du Dauphiné, fermier général des Gabelles, propriétaire de la fabrique de canons de St Gervais, « créature » de Colbert, « à coup sûr l'exemple le plus achevé des entrepreneurs du Grand Siècle¹² ».

La situation pour la Savoie est rendue encore plus complexe par l'existence même d'un État avec son Prince et ses Institutions. Les décisions de sorties des bois de ses États données par le Duc constituent inévita-

est intimement persuadée, très tôt, que « l'extraction des bois de haute futaie pour la marine de France » présente des effets pernicieux et est en fait très préjudiciable aux intérêts du pays et de ses habitants. De 1667 à 1720, date de sa disparition, la Chambre des Comptes donna sur ce sujet dix-huit avis¹³ au Duc qui sont tous très réservés voire franchement opposés à l'exportation des bois par flottage sur les rivières ; « nous voyons que les étrangers par le commerce et par l'extraction de tous ces bois font de grands proufficts et laissent très peu de choses aux sujets de V.A.R qui se ruinent d'ailleurs par les dégâts de la coupe des bois dans les montagnes et par les ravages d'eaux dans la plaine » constate-t-elle le 14 août 1684.

Excédée par les abus, ulcérée par le comportement des Français qui, non seulement tentent d'abuser grossièrement de la crédulité « royale » mais cherchent aussi insidieusement à la déconsidérer aux yeux du souverain par de multiples interventions de l'Ambassadeur de France, la Chambre des Comptes intervient parfois très vivement. Comme en octobre 1676 où elle fait arrêter, saisir et séquestrer sur l'Arly et l'Isère 113 pièces de bois de marine en radeaux emmenés par des Français à la solde de Daliès de la Tour qui ne respectent pas les règles de flottage imposées et sont la cause d'importantes inondations en Haute Combe de Savoie. Malgré de très fortes pressions de l'Ambassadeur de France auprès du Duc, elle fait assigner 11 conducteurs de radeaux, entendre les témoins, réduire tous les bois qui sont éparpillés le long des rivières, établir la liquidation de toutes les sommes dues aux ouvriers, prix facteurs et entrepreneurs de l'extraction, exiger la fourniture d'une caution. Elle résiste tant bien que mal à nos lettres patentes de juin des 22 mars

informée de la dure réalité¹⁶ de l'exportation des bois de marine et rempli avec rigueur et courage son rôle de défense des intérêts de l'Etat en sensibilisant le souverain et en lui donnant tous les éléments de la décision. Malheureusement il semble que trop souvent en la matière les décisions de bon droit doivent s'effacer devant la raison d'Etat. Déjà en 1667, dans une même affaire, le Duc Charles-Emmanuel II passa outre l'opposition de la Chambre et donna son autorisation « *cette fois tant seulement estant engagé de parole au Roy de France* » même si - pour ne pas trop se mettre à dos la Chambre - il lui avait concédé que « *son intention estoit de n'en plus permettre, estant bien informé du préjudice que ceste extraction fesoit dans ses états*¹⁷ ».

En définitive les marchés de fourniture étaient soumis à toutes sortes de pressions, à tous niveaux, faisaient l'objet d'intrigues à la Cour de France, de protections diverses, étaient parfois attribués à des prête noms. Ainsi du temps de Colbert, la mainmise de Samuel Daliès de la Tour est quasi totale d'autant qu'il a également les marchés des mâts et bois du Dauphiné. Le Duc de Savoie de son côté exigeait d'être indemnisé en contrepartie de son autorisation ; la Chambre des Comptes établit même le 13 août 1684 un projet de « *tarif pour le passage des radeaux et autres bois sous le pont de Montmélian : pour un mât de vaisseau deux pistoles soit quarante deux florins, pour une antenne une pistole soit 21 florins ...*¹⁸ ». Parfois il faisait faire la fourniture par ses propres « officiers » ; ainsi en 1686

LA VOIE TERRESTRE : LES CHEMINS DE MÂTURE

Première étape de ce long périple des mâts : l'étape de terre ferme, titanesque entreprise, qui après la sélection des bois et l'abattage consiste dans le débardage et la descente des pièces depuis le haut des forêts jusqu'au bord des rivières.

Les forêts de Savoie concernées par la fourniture des bois de haute futaie pour la marine de France sont nombreuses. Apparaissent très tôt celles de Basse Tarentaise, des paroisses de Tours, La Bathie, Cevins, St Paul, Blays, Conflans, Rognaix, Pussy, Bonneval. Puis celles des Bauges dépendant principalement de la Chartreuse d'Aillon dont la plus célèbre est la forêt du Lindar autrefois dénommée La Joux et couramment appelée la forêt de Montmélian car au XIV^e siècle le Comte de Savoie avait concédé des droits de jouissance sur cette forêt du Val de Lourdens à Aillon aux habitants de Montmélian concurremment avec les Chartreux - à tel point qu'à l'arsenal de Toulon il n'est question que des mâts de Montmélian²¹. Enfin celles du Val d'Arly-Beaufortain, des paroisses de Marthod (L'Alpettaz), Ugine (Montgombert), Héry, Queige... et de la Combe de Savoie, des paroisses de Bonvillard, Ste Hélène des Millières.

Les bois étaient généralement achetés directement par les titulaires des marchés ou leurs agents aux communautés. Ainsi voit-on le 26 février 1699 les sieurs Jean Pellet et Jean Brunet de Grenoble fournisseurs de mâts à

bois préférant les gens dudit lieu de Marthod à tous autres²² ».

Le prix donné aux communiers de Marthod est manifestement très bas d'autant qu'il est uniforme et ne tient pas compte des dimensions des pièces alors que dans le même temps Brunet et Pellat négocient avec le Duc ce qu'ils devront lui verser en distinguant « pour les mâts de 26 à 30 palmes de 100 à 110 pieds de long : 45 livres pièce ; ceux de 22 à 25 palmes de 90 à 100 pieds de long : 32 livres pièce ; ceux de 17 à 21 palmes de 80 à 90 pieds de long : 11 livres pièce...²³ ». Qui plus est Brunet et ses associés sont autorisés à abattre la quantité d'arbres qu'ils jugeront nécessaire pour les besoins du débardage et de la descente de leurs pièces sans avoir à payer aucun dédommagement, ce qui est un avantage considérable et la porte ouverte à toutes sortes d'abus : « étant permis au dits sieurs Brunet et associés de se servir des bois de ladite forêt pour faire des ponts et machines et autres bois nécessaires pour l'extraction desdits mâts sans être obligés à la détérioration des bois qui se peuvent faire dans la coupe et l'extraction desdits mâts sans rien payer dans ladite forêt que le prix de chaque pièce comme est cy dessus désigné ».

La Chambre des comptes de Savoie est très consciente de cette pratique « d'achat à vil prix » aux communautés. Si bien qu'en 1677 elle

Savoie. Il y a environ 1 000 mâts de cette qualité dans la forêt d'Aillon, près de Montmélian, ce qui est considérable²⁶ ». Le plus gros mâts de Savoie arrivés à Toulon semblent avoir atteint 37 palmes (1,07 m) en 1701 et 39 palmes (1,13 m) en 1702. Ce qui constituait des records absolus. On est donc loin des 5 à 6 pieds (1,65 m à 1,98 m) donnés par la Chambre qui là fait montre exceptionnellement d'approximation ; le diamètre n'étant normalement pas exprimé en pieds.

Pour ce qui est de la longueur des mâts, les traités n'évoquent au maximum que « 100 pieds (33 m) et plus ». Là encore les mâts de Savoie semblent avoir battu des records ; dès 1667 Daliès de la Tour fait sensation en livrant les grands mâts du vaisseau amiral « *Le Royal Louis* » (2 400 tonneaux, 163 pieds de long, 900 hommes, 120 canons) ; en juin 1692, 26 gros mâts de 116 pieds (38,30 m) de long destinés au nouveau « *Royal Louis* » (2 600 tonneaux, 176 pieds de long, 1 050 hommes, 110 canons), autre vaisseau exceptionnel, étaient coupés dans la forêt de Montmélian..

On mesure à l'aune de ces chiffres ce que devait représenter la coupe puis le débardage dans les forêts et enfin la descente jusqu'aux rivières, sur des kilomètres et un dénivelé moyen de l'ordre de 1 000 m. de tels arbres

point, avec beaucoup de précisions, les arguments, qu'elle considère comme fallacieux, des Français contenus dans un important mémoire de Samuel Daliès de la Tour.

En 1763, le mémoire de l'illustration des bois de haute futaie

causent lorsqu'on les met sur la rivière car alors leur pesanteur attire les bords des terres dans la rivière, ils la ruinent ainsi et ny laissent rien à la fin et cela est tellement véritable que toute la plaine de la Bathie jusqu'à la Roche de Cevins est presque perdue³¹ ». Pour la Chambre des Comptes, très tôt, le constat est sans appel : « Les défrichements qu'on a fait des bois d'haute futaie

n'apporte sur ce point que peu d'éléments³⁵.

Tout au plus la réglementation de 1834 spécifie que la largeur de chaque radeau - tant sur l'Arly que sur l'Isère - ne peut excéder six mètres. Les radeaux doivent être bien conditionnés et solidement liés de manière à ne pas laisser échapper de pièces de bois qui pourraient causer des dommages. Surtout ils devaient être confectionnés au fur et à mesure de l'approvisionnement en bois et ne pas séjourner dans l'eau une fois construits. C'est une préoccupation constante : tout dépôt de bois sur les rives est rigoureusement prohibé « *parce qu'il est notoire et constant que fréquemment et dans des moments imprévus les eaux d'Arly - et d'Isère - s'élèvent très subitement à une grande hauteur en entraînant conséquemment tout ce qui se trouve sur les rives et qui s'agglomérant forme une masse à même de tout forcer sur son passage*³⁶ ».

Ces quelques indications traduisent mal l'importance que devaient revêtir les chantiers d'enradellement, surtout des mâts de marine. Le travail devait commencer, à terre, sur la berge - n'est-il pas question à Sassenage, au XV^e siècle, pour un lieu permanent de « *razellatorium* » selon Jacques Rossiaud³⁷ - par le positionnement des pièces puis les premiers travaux d'assemblage et de liage des pièces entre elles et se poursuivre ensuite, après la mise à l'eau, dans l'eau et sur l'eau pour achever l'armement lourd des radeaux. Les mariniers ne qualifiaient-ils pas les radeliers de « *pieds mouillés* » parce qu'ils travaillaient souvent les pieds dans l'eau³⁸. Dans des comptes de 1687 il est question de « *chevrons, de barres, de bigons, de riottes (liens végétaux, souvent du noisetier) de picons pour faire des radeaux*³⁹ ». S'ajoutaient comme rabastes des doublis (forts plateaux) de sapin (15 m de long, 25 cm de diamètre) pour border le radeau sur l'avant et sur l'arrière, des planches pour le planchage du radeau et les cabanes des radeliers ainsi que deux fortes pièces de sapins de

35. DUBOURGEAT Jean-Pierre, « Une voie commerciale entre Savoie et France : l'Isère; aperçus sur sa navigation » dans *La Savoie, identité et influences*, Actes du XXX^e Congrès des Sociétés Savantes de Savoie, 1984, p.251-264.

36. ADS, 1FS 2465, Délibération de la commune de Césarches (Cap d'Arly sous la Révolution!) du 14 août 1839 relative à une demande de flottage

37. ROSSIAUD Jacques *Dictionnaire du Rhône médiéval. Identités et langages, savoirs et techniques des hommes du fleuve (1300-1550)*, Grenoble, Centre Alpin et Rhodanien d'Ethnologie, 2002, Vol.23 deux tomes 255 p. et 368 p. Maître livre pour la connaissance du Rhône et de ses principaux affluents dont l'Isère.

38. *ibidem*, Tome II, p.291.

39. ADS SA 5758 et 5759.

chaque côté du radeau qui pouvaient se déployer pour « *faire arbalette dans un engravement*⁴⁰ ». Le nombre de mâts qui composaient un radeau était de l'ordre de quatre à cinq voire six ou sept selon le diamètre des pièces : « *12 pièces en trois radeaux, vingt pièces attachées en quatre radeaux*⁴¹ » avec deux rames.

Toutes ces opérations mobilisaient de nombreuses personnes et bœufs. La Chambre des Comptes de Savoie en 1677 leur porte à nouveau un jugement sévère : « *Il est facile de faire voir qu'il n'y a aucuns avantages pour les subjects de V.A.R. car quoyque l'on avoue que l'on ne peut pas déplacer et sortir les bois sans grande dépense, il est assez constant que ceux qui y travaillent n'en proffitent guère, ils sont dans l'eau dès la pointe du jour jusqu'à la nuit, jusque au col et en toute sortes de temps et ils n'ont qu'à dix sept sols de Savoye par jour et quatre florins quand ils travaillent avec les bœufs ; on peut juger par ce salaire sy le gain qu'ils font est considérable. A peine peuvent ils vivre à ce prix là et ils s'exposent pourtant à tout moment et s'attirent des malladies qui les rendent incapables de travailler le reste de l'année et les mettent le plus souvent au tombeau, il en est mort quatre dans vingt quatre heures ces jours passés qui ont estés surpris par une collique et dépéschés sans avoir eu presque loisir de mettre ordre à leur conscience. Voilà le fruit de ces millions qu'ont dit avoir été dépensés, voilà l'effet des ces grands fraix qu'on a fait qui ont entretenus quatre cent familles et procuré la débite de toutes les denrées de ce pays. Une quarantaine de fesnèants ont été défrayés pendant un mois, ils ont quitté leurs ménages et abandonnés leurs terres et leurs moissons pour avoir quelques sols à la fin de leur journée et un mois après une partie d'eux en est crevé, encor la pluspart n'ont pas esté payés et nous trouvons qu'il en est encor deub plus de huict mil florins dans les villages de l'Hospital, Marthod et Ugine dont ces malheureux ne seront jamais payé*⁴² ».

Le flottage en Savoie s'exerçait sur l'Arly sur à peine dix kilomètres de son cours inférieur, d'Ugine à sa confluence avec l'Isère à L'Hôpital-Conflans et sur l'Isère sur environ une cinquantaine de kilomètres, vingt en amont de Conflans, en Tarentaise, et quarante en aval dans la Combe

40. Tout ce qui constitue l'armement lourd (éléments de bois) des radeaux et des bateaux. Cf « *Règlement pour les supports et rabastes des radeaux et des bateaux venant de Bourgogne, Franche Comté et de Dauphiné qui contiennent les marchandises et denrées destinées pour le service des vaisseaux du Roy au port de Toulon et des galères au port de Marseille* » du 20 septembre 1730. Service Historique de la Marine Toulon 1L 435.

41. ADS, SA 1043.

42. ADS, SA 496 fol 349.

de Savoie, jusqu'à Montmélian et la frontière avec la France. Rivières torrentielles alpestres, avec tout ce que cela sous-entend de pentes et vitesses fortes, de débits importants et surtout extrêmement changeants leurs régimes restaient avant tout fortement conditionnés par les influences nivales : deux époques de basses eaux - les maigres - l'une en décembre, janvier et février suite aux gelées et l'autre en septembre et une époque de hautes eaux correspondant à la fonte des neiges vers le solstice d'été en juin-juillet, plus des crues fréquentes en octobre, novembre, voire décembre. L'aspirant-ingénieur Gaduel, au XIX^e siècle, rappelle qu'au cours d'une année « *la navigation commence à être facile vers le 15 mars et continue avec activité jusque vers la fin mai ; les eaux sont ordinairement trop fortes en juin, redeviennent marchandes en juillet, se maintiennent jusqu'aux pluies d'automne et c'est ordinairement vers la fin de novembre que la navigation est de nouveau suspendue*⁴³ ».

Le flottage est bien évidemment soumis à ces mêmes contraintes mais l'on s'efforce de le pratiquer plus ou moins assidûment tout au long de l'année. Pour mieux cerner la périodicité du flottage on dispose d'une petite « *statistique* » concernant la forêt de Rhonne à Conflans. La Communauté de Conflans possédait en effet en face de la cité, rive gauche de l'Isère, une forêt « *assez considérable de bois noirs de haute futaye, en sapins, où il y en a beaucoup qui sont propres pour des mâts de vaisseaux et autres ouvrages de marine, de même que pour la bâtisse des maisons et pour faire des ponts. Cette forêt étant sur le bord de l'Isère, les bois s'en peuvent très facilement transporter en France par le moyen de cette rivière*⁴⁴ ». Le 14 janvier 1741 elle fait mettre aux enchères « *400 pièces de bois sapin d'un pied et demy de diamètre à la tête et de plus comme il se trouveroit* » qui sont enlevés par une société de dauphinois composés des Sieurs Maurice Liotard et Jean Moyroud de St Gervais et Benoît Rubichon de Cognin, habitués de la fourniture à Toulon⁴⁵, qui ne s'arrêtera pas là puisque, d'août 1741 à mai 1747 ce sont 871 pièces en 140 radeaux qu'elle emportera⁴⁶. Les dates d'enregistrement de départ de chaque radeau sont

relevées sur un état établi par le chatelain de Conflans⁴⁷ qui permet de constater qu'en six ans d'exploitation les mois de flottage soutenu sont avril et mai ainsi qu'octobre et novembre ; mars et juin connaissent encore un rythme moyen qui devient très faible en août, septembre et décembre alors qu'aucun mouvement n'apparaît en janvier, février et juillet. Le maximum de radeaux partis en un jour peut monter à 7, 8 voire 13, la moyenne s'établissant à 2 mais de nombreux jours ne sont pas flottés.

En octobre 1676, lorsque la Chambre des Comptes de Savoie fait arrêter et saisir les mâts de Daliès de la Tour, elle demande au contrôleur de Fréterive de lui donner le relevé du passage des radeaux sur tout le mois de septembre précédent. De cet « *extrait du contrôle des bois qui est passé sur la rivière d'Isère au nom de Monsieur Dumas*⁴⁸ à Fréterive » il ressort que sur les 30 jours du mois 10 ont été flottés : 5 ont vu passer chacun trois radeaux, 2 chacun 2 radeaux et 3 chacun 1 radeau. Au total 22 radeaux dans le mois, ce qui semble intensif pour un même pourvoyeur « chargés chacun de 4 grandes pièces » soit 88 pièces. Le tout conduit par une équipe de onze conducteurs, tous savoyards, originaires des mêmes paroisses que les bois dont deux sont qualifiés de « *laboureur* » ; lesquels ont affirmé « *avoir conduit par la rivière d'Arly et de là par l'Isère jusqu'à Pontcharra - première ville française après la frontière - les 88 pièces propres pour des mâts et des antennes qui sont des gros bois venant de Marthod et du côté de la Bathié*⁴⁹ ».

En matière de conduite des radeaux une seule grande règle impérative : suivre le grand courant de l'eau, passer par le gros de la rivière sans se détourner dans les moindres branches de manière à ne pas causer d'inondations et à éviter tous dommages aux terres adjacentes, aux digues, artifices, bacs et autres édifices quelconques. En 1676, l'arrêt du 19 août autorisant l'extraction des bois rappelait ces obligations aux conducteurs des radeaux de suivre le grand cours de l'eau, sans s'écarter ni unir les

43. *op.cit.* note (35)

44. ADS, C 569.

45. BUTI Gilbert, « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers : Toulon au XVIII^e siècle » dans Corvol Andrée (dir.) *Forêt et Marine*, Groupe d'histoire des forêts françaises, Paris, l'Harmattan, 1999, p. 487-501.

46. Archives anciennes d'Albertville. Conflans, DD5, Centre Culturel de Conflans. Les Communiers de Conflans engagèrent dès 1745 une procédure contre leurs syndics et conseillers accusés de s'être attribués la plus grosse partie du prix de la vente des bois.

47. *ibidem.*

48. ADS, SA 1043. Ancien gabellier général de Savoie, Dumas avait obtenu dans son contrat de gabelle un droit d'extraction de mâts et antennes, normalement inaccessible mais que Daliès de la Tour avait négocié et dont il était le bénéficiaire final. En 1674 et 1675 il avait fait sortir de Savoie plus de 500 pièces.

49. *ibidem.* Les conducteurs savoyards sont manifestement des pluri-actifs avant la lettre car un an plus tard, le même Sieur Dumas, dans une requête pour obtenir un délai supplémentaire de sortie des bois qui sont « sur la rivière d'Isère » prétexte « n'avoir pu trouver une suffisante quantité d'ouvriers pour les faire descendre à cause de la récolte des bleds ».

branches ; ce que, relève la Chambre des Comptes, « *ils n'ont pas observé soubz Tournon, vers les Millères et soubz Montailleir, aussy ont ils attiré toute l'eau en ces endroits où il n'y avait que des petits bras, de facon qu'il est vray que le gros y est présentement parcequ'ils y ont passé et cela a fait tant de mal que le grand chemin de la Chaigne sous Montailleir qui est celuy des grands mullets et de toute sorte de voitures de Genève à Ayguebelle et Italye commence à ne pouvoir plus estre prattiqué et les plaines de Grésy sont à la veille d'estre inondées par ce nouveau cours, ce qui ruynoît cinq ou six grands villages et plus de cinq à six mille journaux de terre dont V.A.R. en perdrait la taille...⁵⁰ ».*

Constatant ainsi une contravention manifeste à son arrêt du 19 août 1676

12 ouvriers munis de barres et de cordes avec 6 paires de bœufs pour repérer les mâts, les retirer sur les terres de 120 pas et plus, les clouer et les lier à des arbres, défaire les radeaux et traîner les mâts séparément et finalement rédiger son procès verbal ce qui lui rapportera 681 florins de vacations payés par Daliès de la Tour le 20 mars 1677 outre 596 florins 5 sols pour ses bouviers et ouvriers.

La Chambre des Comptes souligna enfin que toute ces mesures n'étaient pas « *un prétexte pour les mollester* » mais une nécessité pour qu' « *ils ne ruynassent les réparations qu'on est obligé de faire contre la rivière d'Arly pour que les plaines de l'Hôpital ne soient pas inondées cette année comme elles le furent la précédente aue toute la prise fut perdue* » et pour que

Apparemment, les radeaux sont reconditionnés à Sassenage⁵⁶ pour mieux affronter « *la navigation dangereuse du Rhône*⁵⁷ ». Les comptes de Claude Bourgeois⁵⁸ font apparaître des achats de doublis de charge, de grosses filières (poutres), de bigons (petits poteaux) pour « *affermer les radeaux* », pour « *le service desdits radeaux* ». Des sommes sont payées à des charpentiers qui ont « *accommodé les rames* ». Cela corrobore le témoignage d'un des mariniers qui a fait la conduite des mâts, Pierre Mollin de Pontcharra, qui déclare, à la requête de Claude bourgeois, devant le notaire Claude Pillet de Montmélian, le 1^{er} octobre 1687, « *que les rames de Savoie ne peuvent pas servir dès Sassenage pour en faire la conduite à Toulon attendu qu'elles sont trop petites et ne sont pas assez fortes pour les radeaux tant à cause de la mer que le Rone et qu'ainsi il a fallu employer des chevrons pour cet effet à cause de l'impétuosité de l'eau*⁵⁹ ».

Le règlement du 20 septembre 1730 pour « *les supports et rabastes des radeaux venants de Bourgogne, Franche Comté et du Dauphiné qui contiennent les marchandises et denrées destinées pour le service des vaisseaux du Roy au port de Toulon et des galères au port de Marseille* » définit très précisément sous le titre : « *sur un radeau de mâts venant de l'Isère* » toutes les pièces de bois complémentaires à installer constituant des rabastes à même de renforcer la sûreté du radeau, faciliter les manœuvres de l'équipage, préserver « *la cargaison* » et qui bénéficient en conséquence de la même exonération des droits de péage que les mâts. C'est de l'intérêt bien compris du Roi de favoriser, par de telles mesures, le transport de « *denrées* » aussi précieuses pour ses ambitions maritimes et les nécessités de la défense. Mais cette « *impulsion institutionnelle*⁶⁰ » est très strictement encadrée : « *les patrons et mariniers conduisant les voitures des effets appartenant au Roy, ny embarqueront aucune chose pour leur compte particulier et les Sieurs fermiers et receveurs des péages saisiront tout ce qui sera excédent aux rabastes spécifiées dans le certificat de Mrs les commissaires de la Marine au bas des passeports, sans entrer dans aucune composition avec lesdits patrons et mariniers, de ce qu'ils pourraient avoir embarqué sur les voitures à*

56. Qui semble ainsi perpétuer son rôle de petite capitale de la radellerie sur l'Isère qu'elle jouait au Moyen Âge cf ROSSIAUD Jacques, *op.cit.* en (37)

57. Service historique de la Marine Toulon 1L 435.

58. ADS, SA 5758 et 5759.

59. *ibidem*.

60. BOISSIÈRE Jean, « Un mode original de circulation marchande : le flottage » dans *La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime*, journée d'étude Bercy du 12 décembre 1997, CHEFF, 1998.

*l'insu des conducteurs*⁶¹ ».

En effet, par delà les « *rabastes* », le service des vaisseaux du Roi, entreprise prioritaire et privilégiée, fait bénéficier l'entrepreneur, à ce titre, d'un passeport du Roi « *pour l'exemption de tous droits mis et à mettre sur les objets concernant sa fourniture, tant de la part de Sa Majesté, que de villes, communautés et Seigneurs particuliers*⁶² ». Ainsi le 21 juillet 1686, Claude Bourgeois se voit accorder solennellement un passeport donné à Versailles par Louis XIV et Colbert qui stipule notamment que « *le nommé Bourgeois de Montmélian devant fournir au Port et arsenal de Marine de Toulon la quantité de 350 mâts et 350 douzaines de planches qu'il doit tirer des forests de Savoy pour le service de nos vaisseaux de guerre : Nous voulons et vous mandons que vous ayez à les laisser sceurement et librement passer par tous les lieux et endroits de vos pouvoirs et juridictions ; ensemble ceux qui seront préposez à leur voiture et conduite, sans souffrir qu'il leur soit fait ou donné aucun trouble ny empêchement, mais au contraire toute ayde, faveur et assistance en cas de besoin. Deffendons aux fermiers de nos Fermes-Unies et de tous autres droits, d'en exiger aucun pour raison du passage, entrée et sortie desdits mâts et planches, attendu leur destination...*⁶³ ».

Ce privilège d'exemption de droits est significatif car les péages sont nombreux⁶⁴. Ainsi en 1717 dans une procédure devant le Conseil de la Marine concernant la banqueroute de marchands dauphinois⁶⁵ associés dans la fourniture de bois d'armement pour les galères de Marseille il ressort que les passeports se sont avérés inutiles du fait d'un non respect des éléments qu'ils contenaient et que les radeaux ont été obligés de payer plus de 6 600 livres de droits de péage aux grands Péagers du Rhône : le Prince de Monaco (Valence), le Prince de Rohan (la Voute, Tournon...), le Prince de Conti, l'Archevêque d'Arles, les Pères Celestins d'Avignon et Tarascon, la principauté d'Orange, le péage du St Esprit... Qui plus est, le Prince de Rohan a fait ordonner la confiscation des bois... Les contrôles sont donc

61. Service Historique de la Marine, Toulon 1L 435.

62. Service Historique de la Marine, Toulon, SE 180, Marché aux Sts François Rubichon et Benoît Brizard de Cognin en Dauphiné du 20 décembre 1774.

63. ADS, SA 5758.

64. ROSSIAUD Jacques, *op.cit.* en (37), tome I, p.45 en dénombre, à la fin du Moyen Age, de l'ordre de 60 entre la mer et Seyssel ; mais évalue à 25 les points de perception entre la mer et Lyon ; de Montmélian à Arles environ 35 péages.

65. Archives départementales de l'Isère, Hopital Grenoble, H 797.

sévères. Le règlement de 1730 prévoit d'ailleurs que « *le conducteur fera arrêter ses voitures à Valence pour y faire viser son passeport et la vérification y être faite* »⁶⁶.

LA VOIE MARITIME : LE CABOTAGE ENTRE ARLES ET TOULON

Une fois arrivés à Arles, après une petite semaine de flottage depuis Montmélian, dans le meilleur des cas, c'est à dire par beau temps et eaux moyennes, les mâts entament la dernière étape de leurs parcours qui les verra franchir le delta du Rhône, puis parvenir par la mer jusqu'à Toulon. Après avoir été tirés à terre au Parc de la Marine à Trinquetaille les mâts seront à nouveau formés en radeaux, mais de mer cette fois, puis conduits jusqu'à l'embouchure (le gras) avant d'être remorqués par des tartanes ou des allèges et livrés à l'Arsenal.

Le Rhône a toujours été un important couloir d'échanges entre la Méditerranée et l'Europe continentale depuis les périodes les plus anciennes jusqu'à l'époque actuelle. Arles par sa position géographique incontournable à la tête du delta a bâti sa prospérité sur un trafic à la fois fluvial et maritime en particulier grâce à ses embarcations adaptées aux spécificités du milieu (eau douce et eaux littorales de faibles profondeurs, importance des alluvionnements, bancs de sable, problème des embouchures, cours, débits, niveaux extrêmement changeants, vents multiples...) : la marine d'Arles⁶⁷, tartanes et surtout allèges, grands bateaux de charge, à fonds plats pouvant atteindre jusqu'à 25 m de longueur, grésés à voile latine, généralement armés au cabotage qui perdureront jusqu'au milieu du XIX^e siècle.

Les marchés laissaient généralement à l'entrepreneur de la fourniture des mâts le soin de traiter directement l'affrètement de ces bateaux pour le transport jusqu'à Toulon. Ainsi le traité du 12 juin 1680 consenti à Germain Rousselet, pseudonyme de Pierre Nigot, autre protégé de Colbert, stipule : « *Il luy sera permis de noliser (affréter) au port d'Arles et autres en Provence le nombre de barques, tartannes, allèges et autres bâtiments nécessaires pour le transport et conduite desdits mâts depuis ledit port d'Arles*

66. Service Historique de la Marine, Toulon, IL 435.

67. Rigaud Philippe « La marine d'Arles. Une histoire deux fois millénaire », *Le Chasse-marée*, 2001, n° 146, p.16-27 ; *Arles, le Rhône, la mer, XIV^e - XIX^e siècles, catalogue des sources de l'histoire maritime et fluviale d'Arles*, Association Allège du Rhône, 1996.

jusqu'à celui de Toulon en payant aux prix ordinaires des marchands et de gré à gré »⁶⁸.

Bien qu'au début des années 1670, l'arsenal de Toulon semble préférer disposer d'un transporteur attitré en la personne de Jean Gerboud, marchand de Sassenage, chargé par contrat du 7 décembre 1671, de « *voiturer pendant deux années prochaines depuis le port d'Arles jusqu'en cette ville tous et chacuns les mâts bois de sapins que Sa Majesté fait venir du Dauphiné, Languedoc et autres parts pour le service de ses vaisseaux dont il composera les radeaux nécessaires en observant de ne les point surcharger et de les voiturer dans les saisons propices... qu'il construira bien et dûement et fournira pour cet effect tous les cordages, journées d'ouvriers et généralement tout ce qu'il conviendra y employer, mêmes les mariniers nécessaires pour la conduite desdits radeaux lesquels seront remorqués par un nombre suffisant de tartannes aux nolices accoutumées a quoy Sa Majesté sera tenue de ne contribuer d'aucune chose, si ce n'est du risque de la mer et accident imprévus qui peuvent arriver, pourvu toute fois que la perte ne procède du déffaut de précaution dudit Gerboud... ledit Marché fait pour le prix et somme de 21 livres pour chacun mât l'un portant l'autre...* »⁶⁹.

Le processus général d'acheminement des mâts d'Arles à Toulon déduit de ces contrats se trouve confirmé dans le détail par les Comptes de Claude Bourgeois⁷⁰. Sur les 350 mâts de Montmélian qu'il doit fournir en 1686 à Toulon, il en a fait voituré 208 qui sont partis à la mi-août 1686 puisqu'il en coûte 4 livres 10 sols payés aux « *Mesureurs du Roy pour leurs peines d'avoir mesuré 208 mâts au Port d'Arles avant que d'aller en mer afin d'estre dédommagé si malheur arrivait qu'on n'allasse pas au port de Tollon* ». Cette formalité est indispensable si l'on veut être remboursé par le Roi de la valeur des mâts en cas de « *risque de la mer* ». « *Risque de la mer* » dont les marchés de fourniture donnent une définition précise : « *En cas de prise desdits bois par les ennemis de l'Etat, pirates ou forbans, la valeur en sera payé auxdits Srs Entrepreneurs par Sa Majesté, sur la présentation de police de chargement ou facture qu'ils seront tenues de rapporter, dûement*

68. S.H.M. Toulon, SE 177. Pierre Nigot de Lyon, transporteur des bois de Bourgogne pour Toulon sous le nom de Pierre Cheureau, fournisseur des mâts de France sous celui de Germain Rousselet bénéficiera en 1682 d'un traité à son nom pour des mâts de Savoie. PETER Jean, *op.cit.* en (3).

69. S.H.M. Toulon, SE 176. Marché signé par Louis Matharel, Intendant de la Marine de 1670 à 1673 en la présence du Sr Charles Bosquet commis au contrôle de la Marine.

70. ADS, SA 5758 et 5759.

certifiés par le Commissaire de la Marine chargé du département d'Arles. Tous les autres risques comme naufrages, échouïemens, pertes de radeaux, de quelque nature et espèce qu'ils puissent être et par quelques causes ou accidents qu'ils puissent provenir, seront pour compte, péril et fortune desdits Srs Entrepreneurs, qui pour raison de ce ne pourront prétendre à aucun dédomagement⁷¹ ».

A cette fin, il requit le 12 novembre 1686 un notaire d'Arles d'établir l'acte de déposition desdits experts, tous Maîtres Patrons Mariniers de la région. La déposition de Patron Jean Bertet d'Arles, âgé d'environ 64 ans, traduit le plus richement l'avis général : « *qu'il n'est pas la saison de faire maintenant des radeaux en cette ville pour les faire passer par la mer à moins que de risquer de les perdre n'étant la coutume de faire tels radeaux que dans les mois d'avril, may, juin, juillet, aoust et septembre, encore moins dans la*

l'arsenal de Toulon, au moins sous Louis XIV. Dans le même temps on n'échappe pas au sentiment d'une très large exploitation de ses richesses en bois par la France. Enfin par delà la complémentarité voire la combinaison des modes de transport dans l'acheminement des mâts il reste à encore mieux pénétrer la richesse et la complexité de « *ce mode original de circulation marchande qu'est le flottage* » selon l'expression de Jean Boissière.

Échanges

et

voyages

en Savoie

ACTES DU XL^e CONGRÈS
DES SOCIÉTÉS SAVANTES DE SAVOIE,
SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE,
11 ET 12 SEPTEMBRE 2004

Le rôle essentiel des échanges à travers les Alpes ne s'est pas démenti, de la préhistoire à nos jours. Plus de cent vingt congressistes, conviés par la Société d'histoire et d'archéologie de Maurienne, se sont réunis pour en examiner, à travers trente sept communications, les aspects les plus divers : routes, marchandises, passages de troupes, contrôle des cols, relations de voyage...

La Société d'histoire et d'archéologie de Maurienne et la Société savoisienne d'histoire et d'archéologie ont organisé ce colloque à l'occasion de la

Société
d'histoire et d'archéologie
de Maurienne

Société
savoisienne d'histoire
et d'archéologie

Échanges

et

voyages

en Savoie

