

CHÂTEAUNEUF-SUR-LOIRE
MUSÉE DE LA MARINE DE LOIRE

PAR LE ROI.

GÉNÉRAL DES ARMÉES NAVALES DE SA MAJESTÉ
Royal & Militaire de St Louis, commandant en chef au Port de Bre

PTE.

A VON... de se retirer chez lui

nouvel br... lité d... Modeste

pendant... de le laisser librement

commar... sans lui... à Brest, le 28. 96

Priess tous... mil sept

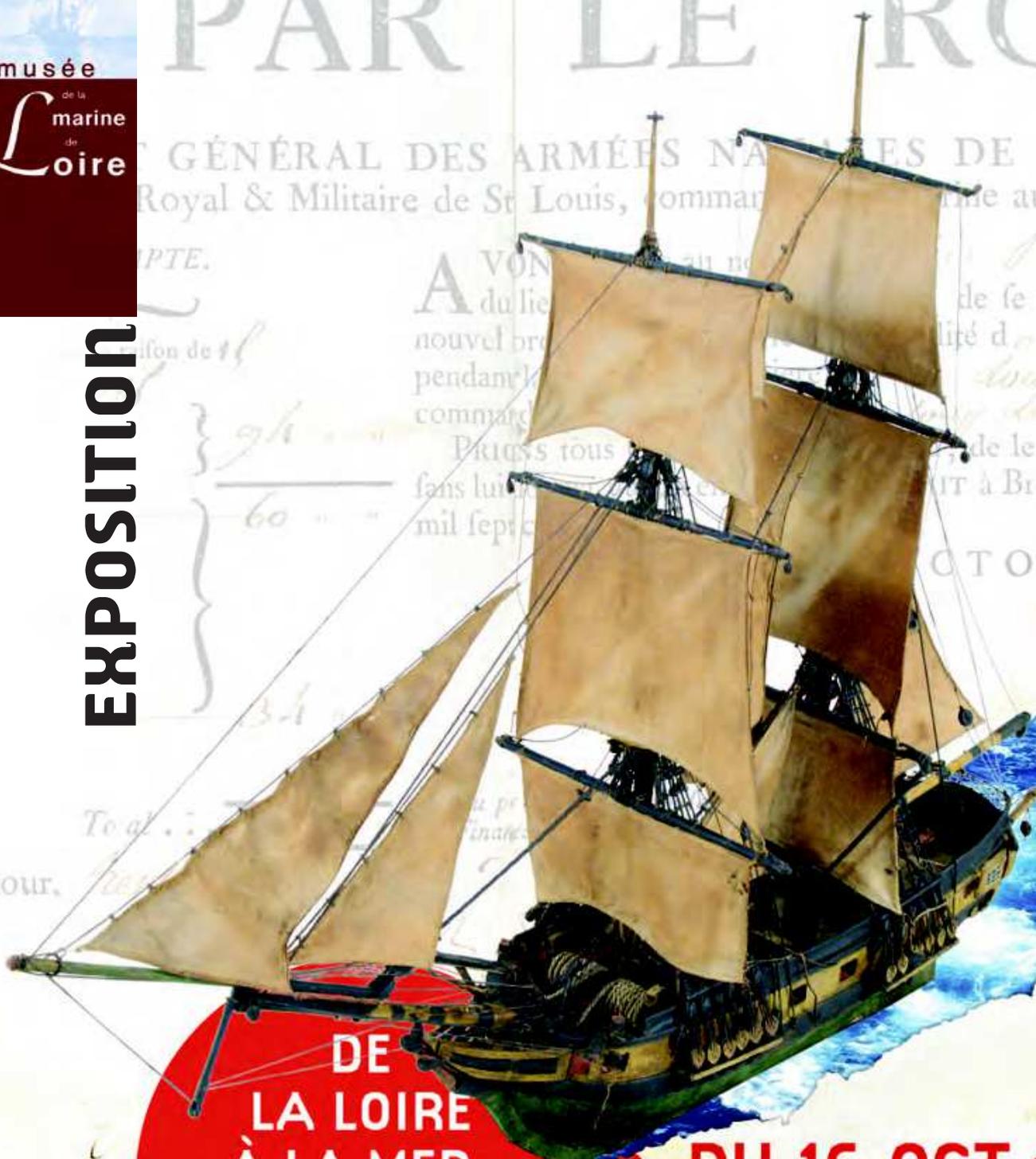
T O R.

EXPOSITION

DE
LA LOIRE
À LA MER,
LES MARINIERS
AU SERVICE
DU ROI

DU 16 OCT. 2015
AU 31 JANV. 2016

musée
de la
marine
de
Loire



CHAPITRE
UN

une histoire de vie... Louis Picasnon

Au travers des documents d'archives conservés au musée de la marine de Loire et aux Archives nationales, nous avons pu reconstituer le parcours d'un marinier de Loire castelneuvien, Louis Picasnon. Le récit de ce parcours sert de fil conducteur à l'exposition.

ANTHONY CHATTON
Adjoint au directeur
Commissaire de l'exposition



© D. Charron

Né le 1^{er} mars 1761 à Châteauneuf sur Loire, Louis Picasnon embrasse le métier de son père, Jacques Picasnon, voiturier par eau.

Au début du mois de septembre 1780, à l'âge de 19 ans, Louis est inscrit sur les registres de rôle du quartier d'Orléans, commune de Châteauneuf-Rohan sous le numéro 937. Il est décrit comme célibataire : « garçon », de petite taille, le « poil » blond.

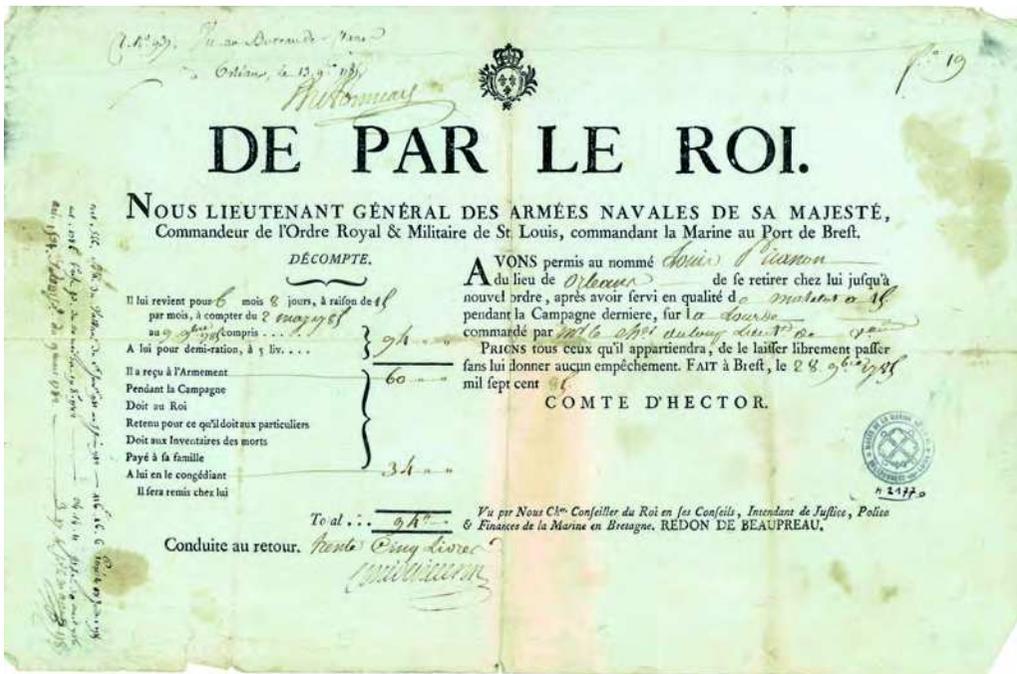
Louis est ensuite levé et envoyé au port de Brest, le 25 septembre. Il est inscrit sur le rôle d'équipage du *Vaillant*, vaisseau de 74 canons. Il retrouve à son bord huit autres castelneuviens, tous matelots à « 13 » soit 13 livres par mois, leur solde. Les mariniers mobilisés, originaires d'une même paroisse, étaient vraisemblablement rassemblés sur les mêmes navires afin de rendre leur séjour à bord plus supportable....

Louis Picasnon est débarqué après un service de plus d'un an, en juin 1782.

La guerre d'Indépendance américaine fait alors rage et la France est engagée auprès des insurgés depuis 1778. Le *Vaillant* relève alors de l'escadre de l'amiral de Grasse, chargé par le roi Louis XVI d'accompagner un convoi de cent cinquante navires, destinés à ravitailler les Antilles, puis de harceler la flotte britannique. Les vingt vaisseaux de l'escorte et le convoi appareillent le 22 mars 1781. Arrivé en Martinique, de Grasse gagne la bataille de Fort-Royal contre l'escadre anglaise de Samuel Hood, permettant au convoi d'arriver à bon port.

● Extrait du registre de rôle du quartier d'Orléans
Imprimé - Inv. MAR/C/4/217
Coll. Archives nationales © Archives nationales, Paris.

DÉPARTEMENT d'Orléans				OFFICIERS-MARINIERS			ET MATELOTS DE SERVICE								
QUARTIER d'Orléans				1780.	1781.	1782.	1783.	1784.	1785.	1786.	1787.	1788.	1789.	1790.	1791.
FOLIO	NUMERO	NOMS, SURNOM, DOMICILES ET SIGNALEMENS.													
16	937	LOUIS PICASNON, natif de Châteauneuf-Rohan, âgé de 19 ans, célibataire, de petite taille, le poil blond.													
30	938	JACQUES PICASNON, natif de Châteauneuf-Rohan, âgé de 48 ans, marié, de petite taille, le poil blond.													



Début août, l'escadre gagne Yorktown¹ et la baie de Chesapeake sur les côtes nord-américaines, forte de vingt-huit navires, quatre frégates et 15000 hommes (dont 3000 soldats). Le *Vaillant* est envoyé avec deux autres navires (le *Triton* et le *Glorieux*) en amont sur la rivière York pour bloquer l'estuaire et ainsi, l'arrivée de secours éventuels. Cette bataille décisive, le 5 septembre 1781, contre le contre-amiral britannique Thomas Graves permet la prise de Yorktown par les armées de Georges Washington et du comte de Rochambeau² et aboutit à l'Indépendance américaine. Louis Picason est de retour à Rochefort le 9 juin 1782. Son frère Jacques, son aîné, a également été levé pour Brest, en avril 1782. Il est parti sur un trois-ponts de 110 canons, la *Bretagne*, (un des deux seuls trois-ponts de la marine royale).

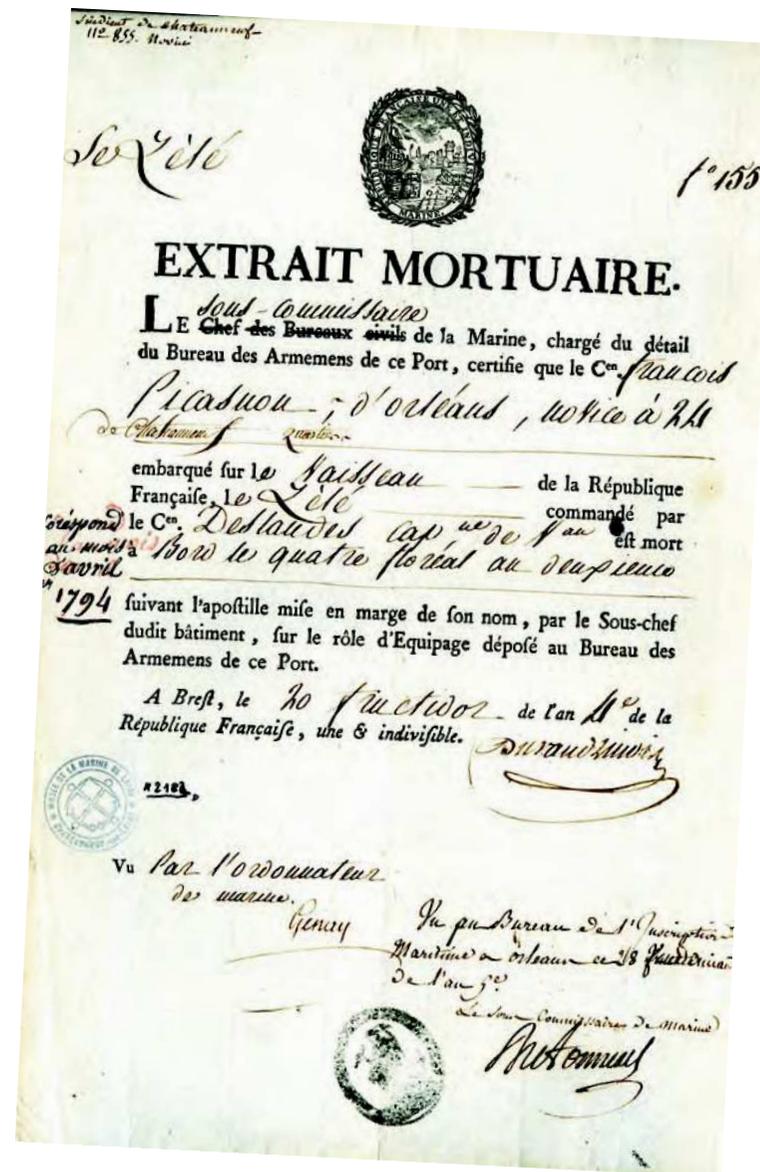
A nouveau appelé, Louis Picason est levé le 12 mars 1785 pour Brest. Il sert six mois sur la *Lourde*, flûte de transport appartenant à la « 2^e division des gabarres

de Riga », sous le commandement du lieutenant de vaisseau le Chevalier de Menou. Il est alors matelot à « 15 ». L'escadre quitte Brest pour le port de Riga en Russie, elle doit ramener des mâts à l'arsenal de Brest. En effet, les bois résineux russes sont très prisés par les arsenaux pour la fabrication des mâts et des espars. Les troncs des plus hautes futaies sont embarqués dans le port de Riga. Les plus grosses pièces mettent parfois deux ans à arriver des montagnes des confins de l'Ukraine. En cours de route, à cause du mauvais temps, le bateau de Louis Picason éperonne la gabarre l'*Utile* et casse son mât de beaupré. La *Lourde* s'en sort heureusement sans dommage et poursuit sa route à bon vent, au point d'arriver quatre jours avant le reste de l'escadre. Après un mois d'escale, employé au chargement des gabares, la *Lourde* reprend sa route, en contournant le Danemark. Elle arrive à Brest le 22 septembre 1785. Louis Picason est congédié six jours plus tard.

1. où sont concentrés 8 000 soldats anglais, soit le tiers des forces britanniques / 2. Georges Washington (1732-1799), commandant en chef de l'Armée continentale pendant la guerre d'Indépendance puis premier président des Etats-Unis. Jean-Baptiste-Donatien de Vimeur, comte de Rochambeau (1725-1807), lieutenant général des troupes françaises.

En 1783 puis en 1794, parti sur la Loire pour une « descente » à bord de son chaland, Louis est absent lors de la notification de la levée. Il est alors classé comme « fuyard, absent sans motif ». Il est vrai que les conditions de vie à bord des bateaux de guerre sont exécrables et la paye est rarement versée en temps et en heure. Ainsi, sa solde, pour son engagement à bord du *Vaillant* en 1781-1782, ne lui est payée qu'en juillet 1784.

À cela s'ajoutent les maladies, les accidents, les combats... Son neveu François Picason, novice, meurt à bord du *Zélé*, en avril 1794, lors d'une escarmouche, dans la Manche, avec la flotte britannique commandée par l'amiral Howe ♦



CHAPITRE TROIS

La flotte de guerre française à la fin du XVIII^e siècle : l'outil industriel, stratégie et tactiques

PATRICK VILLIERS

*Professeur des Universités, CRHAEL-HELLI
Université du Littoral-côte d'Opale, Boulogne-sur-mer*

La notion de vaisseau de ligne qui se met en place au milieu du XVII^e siècle s'inscrit au fil d'une longue histoire à la fois technologique, stratégique et humaine. Les années 1660 - 1715 voient l'affirmation des marines françaises et anglaises aux dépens des marines ibériques et surtout de la marine des Provinces-Unies. La séparation du navire de guerre et du navire de commerce est définitive avec son corollaire une marine de guerre permanente basée dans des ports arsenaux. Seules les nations les plus puissantes peuvent financer un tel investissement. Cependant aux côtés de l'outil industriel, la stratégie et les tactiques sont également déterminantes.

L'OUTIL INDUSTRIEL : CONSTRUIRE ET ENTRETENIR UNE FLOTTE DE GUERRE

À la différence de la *Royal Navy* qui n'hésite pas à faire construire ses vaisseaux par des chantiers privés, réservant ainsi à ses arsenaux la gestion et la réparation des navires de guerre, la marine française fait construire pour l'essentiel ses navires dans ses arsenaux.

Sous l'influence de Duquesne et de Colbert¹, la jeune marine française fait le choix d'un vaisseau à la forte batterie basse ce qui implique un fort tirant d'eau. Ainsi un 80 canons hollandais peut entrer au Havre ou à Dunkerque alors que les vaisseaux français de 64 canons en sont incapables. Ces choix seront poursuivis par Tourville et Seignelay² et continués par les Pontchartrain³. En dépit de la construction des arsenaux du Havre et de Dunkerque par Louis XIV, les puissants vaisseaux français ne peuvent être accueillis en Manche. Seul l'arsenal de Brest est capable d'accueillir la flotte du Ponant et celui de Toulon celle du Levant. L'arsenal de Rochefort bien protégé au fond de la Charente ne peut recevoir que

les vaisseaux sans leurs canons et sans leurs vivres, le complément se faisant au large de l'île d'Aix. À la veille de la guerre d'Indépendance et jusqu'à la fin de l'Empire, cette situation perdurera. Le Havre et Dunkerque perdent au XVIII^e siècle leur fonction d'arsenal. Si Lorient est racheté par le roi après la faillite de la compagnie des Indes, son rôle reste très limité de 1778 à 1815.

Lorsque Louis XIV décide de construire une marine de guerre capable de rivaliser avec les deux premières marines de guerre des années 1660, celle de l'Angleterre et celle des Provinces-Unies, il lui faut disposer de près de cent-vingt vaisseaux. Si la France dispose de très nombreux chantiers navals marchands, ils ne sont pas capables de construire des navires de guerre. La première marine de Louis XIV compte de nombreux navires importés mais également de vaisseaux construits à Brest et à Toulon avec l'aide de charpentiers de marine étrangers. Avec Seignelay puis les Pontchartrain se constituent dans les arsenaux français des dynasties de maîtres-construteurs qui vont construire la seconde marine de Louis XIV puis les vaisseaux de Louis XV.

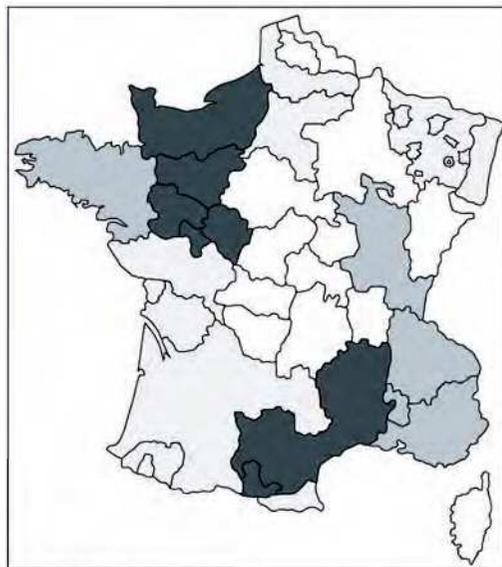
1. Abraham Duquesne (1610-1688), officier de la marine de guerre française - Jean-Baptiste Colbert (1619-1683), un des principaux ministres de Louis XIV / 2. Jean-Baptiste Colbert de Seignelay (1651-1690), fils du précédent, secrétaire d'Etat à la Marine (1683-1690) - Anne Hilarion de Cotentin, comte de Tourville (1642-1701), vice-amiral et maréchal de France / 3. Louis Phélypeaux, comte de Pontchartrain (1643-1727), secrétaire d'Etat à la Marine (1690-1699). Jérôme Phélypeaux, comte de Pontchartrain, secrétaire d'Etat à la Marine (1699-1715).

Le bassin ligérien est en bonne place pour fournir aux arsenaux et aux ports militaires secondaires de l'Atlantique (Brest, Rochefort, Lorient, Nantes et Bordeaux) tous les arbres nécessaires. Dès la seconde moitié du XVII^e siècle, les tournées de reconnaissance des charpentiers de la Marine sont nombreuses dans les forêts bordant fleuves et rivières, celles du roi mais également des particuliers désireux de vendre leurs arbres. Muni d'un marteau fleurdelisé et rehaussé d'une ancre, ces petites équipes, souvent composées de trois personnes, marquent les arbres et établissent des cartes sommaires pour, le moment venu, accéder rapidement aux spécimens sélectionnés.

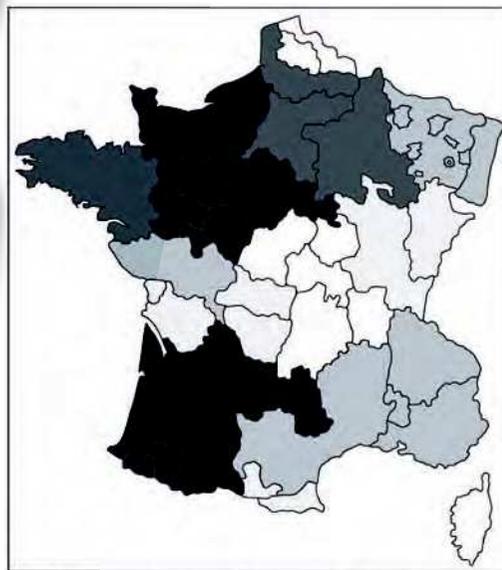
● Marteau de bois de marine, étui de cuir à double serrure
Collection ONF Nantes
© photographie tirée de la collection privée ONF
L'empreinte du marteau montre une ancre avec les lettres FM.



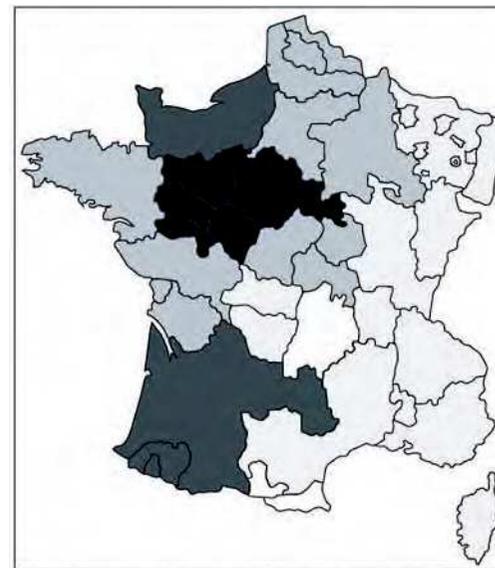
● Cartes 1-4. Prélèvements de bois pour la Marine dans les provinces françaises, 1723-1792



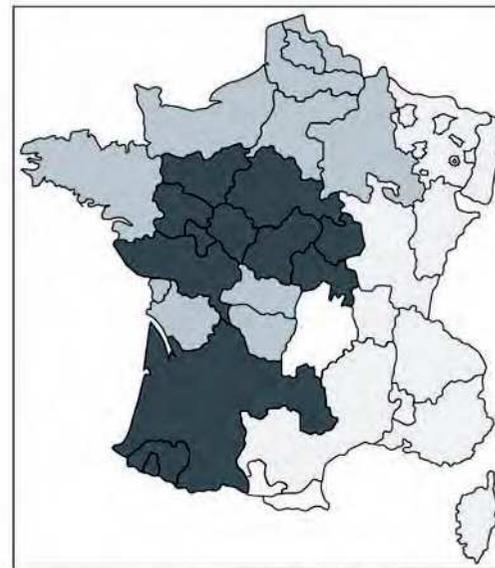
1. De la reprise lente de la construction navale à la guerre de Succession d'Autriche.
1720 - 1748



2. Le choc forestier de la guerre de Sept Ans.
1749 - 1763



3. De la reconstitution des stocks à la guerre d'Indépendance américaine.
1764 - 1783



4. La fin de l'Ancien Régime et les débuts de la République, la conservation d'un haut niveau de construction.
1784 - 1792

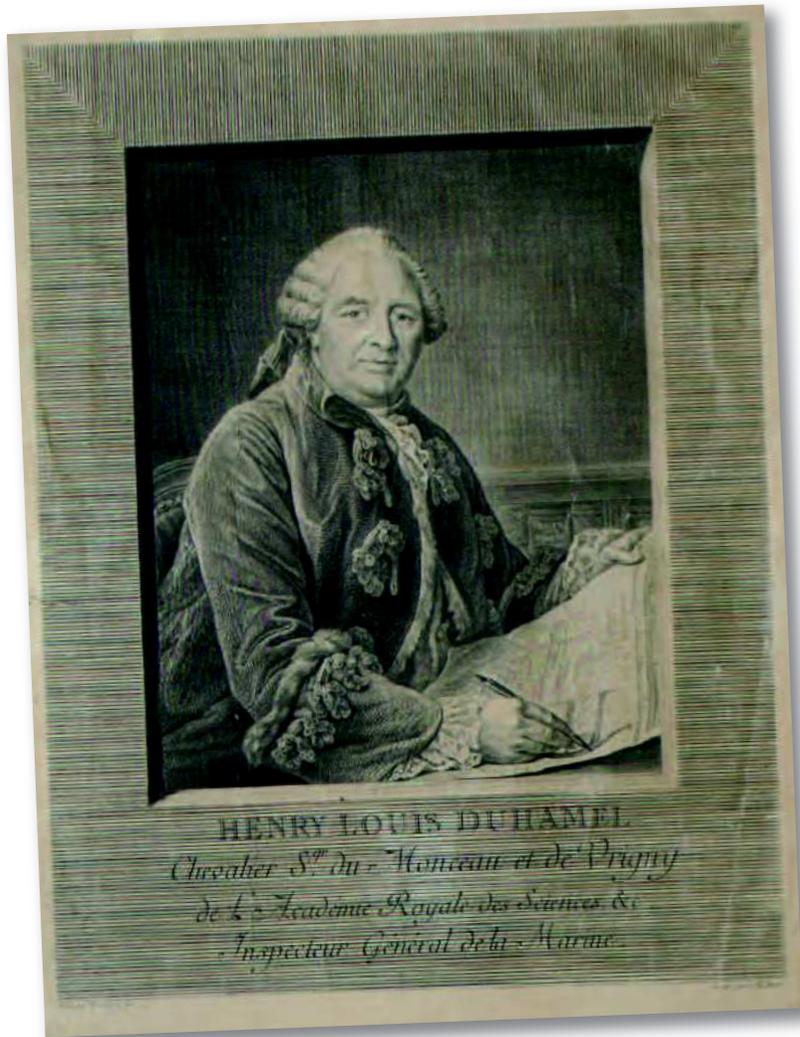
■ plus de 100001 pieds cubes/an
■ 50001 à 100000 pieds cubes/an
■ 20001 à 50000 pieds cubes/an
■ Jusqu'à 20000 pieds cubes/an
■ Exploitations marginales ou absence de données

La sollicitation des bois des provinces de Loire suit le rythme des grands conflits navals de l'Ancien Régime et de la première moitié du XIX^e siècle. Avec les guerres de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) et de Succession d'Espagne (1701-1713) dans lesquelles la France est engagée, une grande partie des régions ligériennes est concernée par les coupes des charpentiers des arsenaux. Après une mise en sommeil relative qui suit le règne de Louis XIV, la Marine se reconstruit lentement à partir des années 1720. Limitées à 150 000-250 000 pieds cubes³ à la veille de la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), les préemptions dans le Maine, en Anjou, en Touraine et dans l'Orléanais s'élevèrent au delà de 400 000 pieds cubes en moyenne chaque année entre 1748 et 1759, date de la fin de l'engagement maritime français dans la guerre de Sept Ans (1756-1763). Ce sont, et de loin, les ponctions les plus importantes réalisées dans le royaume de France, les forêts ligériennes ayant payé un lourd tribut à la construction navale militaire (cf. cartes 1-4). Toutefois, à l'issue de la signature du traité de Paris en 1763, Choiseul, secrétaire d'État à la Marine, pressent qu'il s'agit d'une paix précaire et entend restaurer au plus vite les forces françaises. Dès lors, les années de paix qui séparent la guerre de Sept Ans de celle de l'Indépendance américaine (1776-1783) ne sont pas celles d'un désarmement, bien au contraire. Tout en reconstruisant une flotte affaiblie, les arsenaux remplissent leurs magasins de tout le matériel nécessaire pour mener un nouveau conflit. Les provinces de Loire continuent d'être exploitées intensivement et la prospection s'étend désormais au Nivernais et au Bourbonnais qui fournissent en moyenne 30 000 pieds cubes de bois par an à partir de 1764.

Cette avancée permanente à l'intérieur du royaume a globalement permis d'assurer les besoins de la

3. Le « pied-cube » est l'unité utilisée sous l'Ancien Régime pour mesurer les volumes de bois (1 pied cube équivaut à 0,02831 m³) / 4. PLOUVIEZ D., *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014, p. 184.

Henri-Louis Duhamel du Monceau (1700-1782)
Chevalier Sgr du Monceau et de Vrigny de l'Académie
Royale des sciences et Inspecteur général de la Marine
P.E Motte - Estampe - Inv. M174 - Coll. MML © A. Chatton, MML



Il revient à Duhamel du Monceau (1700-1782), né à Paris mais dont la famille de petite noblesse tire sa richesse du safran de Pithiviers, de systématiser l'utilisation des mathématiques notamment pour déterminer a priori le centre de gravité des futurs vaisseaux. Maurepas⁴, après avoir favorisé son élection à l'Académie des Sciences, le recrute dans la Marine et le nomme en 1739 Inspecteur général des constructions navales. Il préside jusqu'à sa mort en 1782 le jury de recrutement

4. Jean-Frédéric Phélypeaux, comte de Maurepas (1701-1781), secrétaire d'État à la Marine (1723-1749).

des ingénieurs constructeurs. Son ouvrage *Éléments d'architecture navale ou traité pratique de constructions des vaisseaux* est traduit en anglais et devient la bible de tous les ingénieurs constructeurs européens. Il crée sur ses propres deniers à Paris dans une annexe du Louvre la « petite école », ancêtre de l'École du Génie maritime où il enseigne le calcul infinitésimal.

La construction navale française devient la meilleure du monde et cherche à réaliser le rêve de Colbert : la construction en série des vaisseaux sur un plan unique, le plan type. Ce sera chose faite à partir de 1785. Les plans du constructeur brestois Sané⁵, choisis après concours pour les vaisseaux de 74 canons, 80 canons et 118 canons, seront la norme jusqu'à la fin de l'Empire. Pour maintenir l'innovation, les ingénieurs continuent de concourir pour les plans des frégates. Ainsi les frères Chevillard à Rochefort établissent les plans de l'*Hermione* et de six autres frégates tandis que les plans de Sané et Coulomb sont retenus pour Brest et Toulon.

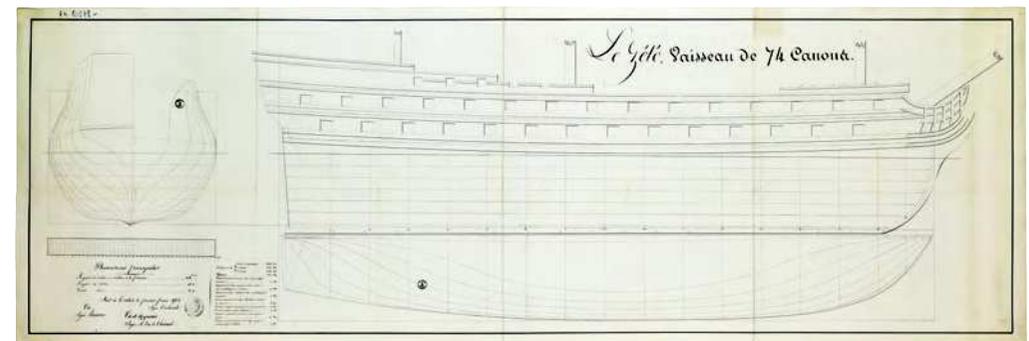
À la suite de la désastreuse guerre de Sept Ans (1756-1763) qui a vu la perte de dix-huit vaisseaux et trente-sept frégates, seuls quarante vaisseaux et dix frégates restaient disponibles. Avec l'argent venu du « don gratuit », Choiseul⁶ engagea la construction de quinze vaisseaux neufs qui, pour l'essentiel, combattirent pendant la guerre d'Amérique. La décision de Louis XVI de soutenir d'abord secrètement les « Insurgents » américains, puis officiellement à partir de février 1778, est suivie par une forte dotation budgétaire qui

permet à la marine de constituer des stocks avant la déclaration de guerre.

Le vaisseau est un outil complexe qui nécessite des approvisionnements très différents mais tous indispensables pour que le vaisseau soit opérationnel.

Pour des raisons d'indépendance militaire mais également pour limiter les coûts, Colbert et ses successeurs vont tout faire pour disposer d'une réelle industrie nationale des fournitures navales. Jusqu'à la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), les entreprises privées purent concilier les commandes civiles et militaires mais la guerre de Sept Ans (1756-1763) désorganisa un système d'approvisionnements très complexe. De Choiseul à Sartine⁷, chaque secrétaire d'État à la Marine va tenter de rationaliser cette gestion. En 1777, un vaisseau de 74 canons déplaçait à pleine charge plus de 3 000 tonneaux dont 1 500 tonneaux pour la coque seule. Les qualités demandées au bois pour la coque ou pour la mâture étaient si différentes qu'il fallait deux essences inconciliables : le chêne pour la coque, le pin et surtout le sapin pour la mâture. Un 74 canons demandait l'abattage d'environ 2 400 chênes centenaires, soit 82 000 pieds cubes (ou 3 000 m³ environ). Compte-tenu de l'importance de ses forêts, la France était globalement auto-suffisante mais la localisation de ces forêts ne coïncidait pas avec celle des arsenaux. En outre, entre l'abattage et l'utilisation du bois, il fallait un temps minimum de deux ans de séchage et d'évacuation de la sève.

Le Zélé, vaisseau de 74 canons - Coulomb, 1762
Dessin à l'encre - Inv. D1 66, n°8 - Coll. Service historique de la Défense
© Service historique de la Défense, Vincennes



5. Jacques-Noël Sané (1740-1831), ingénieur naval / 6. Etienne-François, comte de Choiseul (1719-1785), secrétaire d'État à la Marine (1761-1766) / 7. Antoine-Raymond de Sartine (1729-1801), secrétaire d'État à la Marine (1774-1780).