



Commode en Balata avec montants en ébène.

Photo Malfoy.

De la Marine royale aux meubles dits « de port »...

ou la « petite » Histoire des bois de Guyane au XVIII^e siècle.

par Louis J. MALFOY

SUMMARY

FROM THE ROYAL NAVY TO THE SO-CALLED « PORT » FURNITURE OR HISTORICAL FOOTNOTES ON GUIANESE WOODS IN THE 18TH CENTURY

At the beginning of the 18th century, in 1715, and for the first time, samples of Guianese wood « which might be used for shipbuilding » were required from France.

Indeed, the oaks of French forests were no longer in sufficient quantity to meet the increasing demand of the royal navy. If many ships were built, there were also numerous wrecks... They were sold in the ports of the Atlantic and the sound wood, which was the case of the tropical wood used, was salvaged.

The latter had then a new life in the form of hard-wearing pieces of furniture, which were called « port » furniture and are highly praised nowadays.

RESUMEN

DE LA MARINA REAL A LOS MUEBLES « DE PUERTO » : « PEQUEÑA » HISTORIA DE LAS MADERAS DE LA GUAYANA EN EL SIGLO XVIII

A comienzos del siglo XVIII, en 1715 para ser más precisos, se solicitó por primera vez el envío a Francia de muestras de madera de la Guayana « que pudieran emplearse en las construcciones navales ».

En efecto, los bosques franceses no producían una cantidad suficiente de roble para satisfacer las necesidades cada vez mayores de la marina real. Pero, si bien es cierto que se construyen muchas embarcaciones, tampoco hay que olvidar que existe un gran número de buques fuera de servicio. Estos buques se desguazan y se venden en los puertos del Atlántico para recuperar la madera sana, como ocurre con las maderas tropicales utilizadas.

La madera recuperada se utiliza para la fabricación de muebles denominados « de puerto », que tienen mucho éxito hoy en día.

LE BOIS DANS LA CONSTRUCTION NAVALE

Des temps lointains où un homme fit une embarcation en creusant un tronc d'arbre, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le bois fut, pour la construction navale, le principal et irremplaçable matériau. Mais, s'il a toujours fallu plus de 50 années à un chêne pour être utilisable, les besoins en navires ont été en constante augmentation.

Les grandes aventures maritimes et coloniales des XV^e et XVI^e siècle, suivies au XVII^e siècle des guerres pour la conquête et l'exploitation de ces nouvelles terres appelées Indes orientales et Indes occidentales, amènent les puissances maritimes occidentales à construire intensément des flottes de commerce et de guerre, qu'elles s'efforceront allègrement de s'entre détruire.

Les forêts primaires du continent s'épuisent, et, dès la fin du XVII^e siècle, certains hommes politiques prévoyants, tel Colbert en France, se préoccupent du reboisement. En Angleterre, dès le XVIII^e siècle, il est ordonné que l'usage du chêne soit réservé exclusivement à la

construction navale, en préconisant aux habitants de préférer le charbon de terre au bois pour le chauffage des habitations.

Mais ces mesures sont très insuffisantes face aux besoins, tels que nous les trouvons exprimés dans LE GRAND LIVRE DU BOIS (Nathan éditeur), traduction française d'un ouvrage anglais :

« La construction d'un vaisseau de guerre en bois était une importante entreprise... elle demandait... l'utilisation d'une quantité de bois représentant une petite forêt. Au milieu du XVIII^e siècle, pour un vaisseau de ligne, à 74 canons, on abattait environ 3.700 arbres adultes. Le célèbre VICTORY, navire amiral de Nelson à Trafalgar, nécessita l'abattage d'environ 30 hectares de forêt de chêne. »

Or toutes les nations maritimes atlantiques possèdent maintenant des colonies en zones tropicales riches en forêts primaires. Encore faut-il savoir les exploiter...

LES BOIS TROPICAUX : Découvertes, études et prescription d'emploi pour la construction navale

Nous possédons les écrits d'un Jésuite : le Père LABAT. Envoyé au XVII^e siècle aux Antilles pour évangéliser les esclaves noirs arrivant d'Afrique à pleins

bateaux pour être employés dans les exploitations sucrières, il va s'intéresser à la fabrication du sucre, inventant le moulin à cannes qui va améliorer qualité et producti-

vité, mais aussi aux bois employés de tout temps par les indiens. Dans son livre « NOUVEAU VOYAGE AUX ISLES D'AMÉRIQUE » (éditions Caraïbes à Fort-de-France), nous trouvons :

« 1700 : Nos Français de la côte Saint-Domingue, à l'exemple des Espagnols, appellent CÈDRE les arbres que nous appelons ACAJOUX aux Iles du Vent. Le mot ACAJOU est Caraïbe, et je crois qu'il convient mieux à l'arbre dont je parle que celui de CÈDRE dont les Espagnols l'ont honoré. Car il ne ressemble nullement au cèdre du Liban que par sa couleur, sa légèreté, son odeur et son incorruptibilité. Ou, pour parler plus juste, de sa longue durée. Il m'a semblé que les ACAJOUX ou CÈDRES de Saint-Domingue ont plus de dureté que ceux des Isles, et que leur couleur est plus foncée. Et, pour le reste, c'est la même chose...

« 1701 : GUADELOUPE :

... C'était des COURBARIS et des SAVONNETTES.

La peau du fruit de ce dernier renferme une matière épaisse, molasse et visqueuse fort amère. C'est de cette manière dont on se sert pour blanchir le linge qui a fait donner le nom de SAVONNETTE à cet arbre. Cet arbre est l'un des plus gros, des plus grands et des meilleurs qui croissent aux Isles ; il est droit, rond et d'une bonne grosseur. L'aubier ne se distingue presque pas du reste ni même du cœur qui est brun rouge. L'un et l'autre sont très durs, très compacts et très pesants. Les fibres sont fines, pressées et mêlées. Il faut de bonnes haches pour l'abattre...

... Le COURBARI est l'un des plus grands, des plus gros et des meilleurs arbres de l'Amérique. On s'en sert pour faire des arbres, des rouleaux et des tables de moulins, et quand il est débité en planches on en fait de forts beaux meubles. Son défaut est d'être pesant ; à cela près, il se travaille et se polit très bien.

L'aubier ne se distingue presque pas du cœur, l'un et l'autre sont d'une couleur rouge obscure. Les feuilles de cet arbre sont assez petites et longues, d'un vert sombre. Elles sont dures et cassantes, et viennent toujours couplées sur le même pédoncule. Son écorce est blanchâtre et mince et se lève facilement. Le bois est très dur et très compact, quoiqu'il soit humecté d'une liqueur grasse et amère. Son tronc est d'ordinaire fort droit et fort rond. J'en ai vu beaucoup de plus de 3 pieds de diamètre et plus de 40 pieds de tige avant de se partager. Ses fibres sont longues, fines, pressées, mêlées. On ne sait ce que c'est que d'y trouver des nœuds ou de le voir éclater »...

Au chapitre XIX nous trouvons :

« Des arbres appelés BALATAS et PAIN d'ÉPICE :

... Le BALATA est l'une des quatre espèces de bois rouge que l'on trouve dans nos Isles. Il vient fort droit et ne fourche guère qu'à 40 pieds de tige et souvent davantage. Il vient mieux sur les terres maigres et pierreuses comme sur les bords des côtières, que dans les terres fortes et grasses. Son écorce est brun et épaisse, toute hachée et peu adhérente. Le cœur et l'aubier ne se distinguent pas l'un de l'autre : ils sont également bons, durs et meilleurs à couvert que dans la terre. D'un rouge sombre, il se décharge beaucoup en séchant. Il a des fibres longues, fines, pommelées, mais extrêmement ser-

rées. Quoique ce bois paraisse sec, il ne laisse pas d'avoir une sève onctueuse et amère qui nourrit ses parties et les conserve contre les vers. Ce bois se débite bien, il est pourtant meilleur en charpente qu'en menuiserie. Il est raide, rond, sans nœud, et il est incapable de soutenir un très grand poids »...

... « LE PAIN D'ÉPICE : Je ne sais d'où ce nom est venu, car, excepté sa couleur, il n'a rien qui ait du rapport avec le pain d'épice. Il croît d'ordinaire sur le bord des falaises et dans les lieux élevés, arides et pierreux. J'en ai trouvé un qui avait plus de 4 pieds de diamètre, et près de 40 pieds de tige. Sa feuille est presque semblable à celle du poirier d'Europe ; son écorce est brune et assez épaisse contre l'ordinaire de tous les bois durs ; elle est adhérente, tailladée et marquetée de petits points rouges et blancs. L'aubier ne diffère presque en rien du cœur qui est d'un jaune rougeâtre avec quelques filets d'un rouge plus vif. Il est extraordinairement compact et serré, et par conséquent pesant ; ses fibres fort déliées sont mêlées les unes aux autres, ce qui le rend coriace, raide et capable de supporter les plus grands fardeaux »... « J'en fis débiter en planches qui étaient d'une grande beauté, j'en fis tourner et il réussit parfaitement bien, il prenait presque de lui-même un poli, un éclat merveilleux. Il est très difficile à scier ; il chauffe les scies d'une manière extraordinaire et les détrempe facilement »...

Si le Père LABAT trouve sur place l'emploi des bois qu'il découvre, dans « L'inventaire des Archives Coloniales de Cayenne, tome I, nous trouvons état d'une « dépêche » datée du 12 Janvier 1715, prescrivant l'envoi en France des échantillons de bois de Guyane signalés par M. de la MARRE D'EAU, comme « pouvant être employés aux constructions navales ».

En métropole, à cette époque, le Régent à fort à faire. Puis le règne de Louis XV va voir se succéder les guerres, dont la plus désastreuse sera sans doute celle dite « de Sept Ans », qui va voir la marine anglaise maîtresse des mers. Le blocus des ports français sera tel qu'en 1761 l'arsenal de Brest manque totalement de bois de Baltique indispensable pour les mâtures. Au traité de Paris (1763) un bilan est fait : il ne reste dans les ports français que 80 navires mal en point par l'inaction et le manque d'entretien.

Il faut très vite redresser la situation ; quelques hommes s'en chargent, en se tournant vers les colonies. Ainsi, en 1764, se faisant accompagner des gens compétents, tel CORNIC, armateur de Morlaix, TURGOT part pour la Guyane où, en quatre mois, il va mettre fin aux désordres de la colonie, commencer le réaménagement du port de Cayenne, et faire sonder les rivières en vue d'une meilleure exploitation de ses richesses.

Dans les arsenaux du Roi, des mesures sont prises, ainsi qu'en témoigne ce...

« Compte rendu du Conseil du Roy sur la durée des vaisseaux, et Moïens de la prolonger, par Monsieur le Comte d'ESTAING, Monsieur de la JONQUIÈRE, et Monsieur MARCHANT (Délibération du 17 avril 1772). »

... « L'entretien de la Marine du Roy au port de Brest, eu égard à la qualité des vaisseaux et autres bâtiments qui y est affectée, et à ce que les vaisseaux ne durent qu'environ 10 ans, et les frégates et corvettes 15, exigent un approvisionnement de 454.750 pieds cubes de bois de chêne par an. Cette consommation jointe à celle des autres ports est si considérable qu'il y a lieu de craindre qu'ils ne deviennent rares au point d'être obligé, dans 35 ou 40 ans, faute d'arbres assez gros, de faire des vaisseaux plus petits »...

Suit une comparaison avec les Anglais qui soignent mieux leurs forêts, et ne se servent de leur bois de chêne que pour la construction des vaisseaux de guerre.

Un retournement historique va se produire : aidées par un royaume de France devenu fort, les colonies anglaises de l'Amérique du Nord s'insurgent et, en 1776, déclarent leur indépendance.

Première conséquence : les fournisseurs de bois pour mâts et vergages installés à PORTSMOUTH (Nouvelle Angleterre), n'envoient plus ceux-ci en Angleterre, mais dans les chantiers de France et des Antilles françaises, comme le témoigne une : « **Correspondance avec M. GARDINIER, premier agent des bois, mâtures, vergages au port de Portsmouth** » datée du 9 octobre 1778.

Conséquence : la flotte royale française rénovée compte maintenant plus de 200 vaisseaux, ce qui va permettre à l'amiral d'ESTAING de battre la flotte anglaise, provoquant la reconnaissance par le roi d'Angleterre de l'indépendance de ses anciennes colonies, qui deviennent les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Mais revenons sur les faits et les hommes qui, aux colonies françaises, et sans le savoir, ont œuvré pour l'Histoire...

Ces hommes qui, depuis longtemps, attiraient l'attention des responsables métropolitains sur la richesse en bois d'œuvre de nos colonies d'Amérique, nous en trouvons traces aux Archives, et en voici quelques extraits :

« **Lettre de voyage du Maroni pour découvrir le bois appelé QUANI QUANIA AMAR LINNE** (orthographe non garantie...), sur les deux rives du fleuve Maroni... le QUANIA avait la hauteur de 12 à 14 pieds au plus ; son tronc en naissant à 6 pieds au plus de circonférence »... Signé et daté du 16 octobre 1771.

...« **Lettre datée du 9 janvier 1776 et signée LA TOUCHE** :

« **Monsieur de la GALESNIÈRE, capitaine de vaisseau, qui a été chargé de l'examen des bois de Cayenne, et qui m'en a fait le rapport en conseil, déclare : « Ce bois de Cayenne est sans contre-dit préférable à celui de France pour la qualité et la durée dont il sera. Le prix devant en être un obstacle »...**

Était jointe au document une lettre datée de Rochefort du 6 janvier 1776 par laquelle : « **BOISSEAU** de la GALESNIÈRE, capitaine des vaisseaux du Roy, insiste sur : « la qualité des bois de Guyane reconnus supérieurs à ceux de la France pour la construction des vaisseaux du Roy. Vu la qualité supérieure et la rareté qu'insensiblement il devient dans le Royaume, deux considérations qui prouveraient quoi qu'ils reviennent plus chers que les autres, que néanmoins il y aurait de

l'économie à en faire venir, surtout si les moyens étaient dirigés avec constance »...

D'un mémoire daté de Rochefort, le 30 octobre 1775 :

« **J'aurais désiré, Monseigneur, pendant mon séjour dans cette colonie, pouvoir remplir l'objet que je m'étais proposé, relativement à la coupe, l'exploitation, et le transport du bois de construction qu'on peut trouver à la Guyane française. Il m'a été impossible de rien entreprendre »...** « ne voulant pas rendre mon voyage infructueux, relativement au service du Roy, je me suis donné du mouvement pour avoir des échantillons de vingt espèces de bois que j'ai remis entre les mains de monsieur le Commandant de la Marine, pour être vus et examinés par un conseil de la Marine »... « au reste, Monseigneur, je vous propose seulement de faire des essais, lesquels ne peuvent être coûteux. La dépense doit être considérée comme nulle si on compare les déboursés avec l'avantage inappréciable qu'aurait la France d'être la dernière puissance d'Europe qui manquerait en cette matière, et dont la dégradation des forêts annonce une disette prochaine dans toute l'Europe »...

D'une lettre datée du 5 juillet 1776 et intitulée : BOIS de CAYENNE :

... « **mais ils ont été confiés par le bureau des Colonies à Monsieur MALOUE, qui sans doute n'a rien trouvé de contraire au projet de tirer de Cayenne une partie des bois nécessaires pour approvisionner les ports de France »...**

Suit le détail chiffré des dépenses à prévoir, et la conclusion à l'humour involontaire :

... « **quoi qu'il en soit, s'il est aussi facile qu'on avance de trouver à portée des rivières de Cayenne tout le bois dont on se propose d'approvisionner les ports de France »...** « il est constant qu'une mise dehors de 416.612 L, produisant 174.000 pieds cubes, n'en ferait revenir le pied cube en France qu'à 49 sols »... **La conduite d'une exploitation de cette espèce ne peut être confiée à un sujet trop intelligent... Il paraîtrait à propos de faire partir pour Cayenne un Commissaire de la Marine, deux maîtres et quatre aide-charpentiers »...**

Un personnage important a nom GODIN des ODONAIS. Il a travaillé à la mesure des degrés du méridien à l'équateur, descendu la rivière Amazone, et s'est fixé à Cayenne où il fut chargé des recherches sur les différents bois de Guyane et du Brésil. Retiré à Saint Amand Berry, il écrit des lettres dont voici quelques extraits :

« **Saint Amand Berry, le 15 novembre 1777** » :

... « **Il m'est parvenu que Votre Grandeur désirait tirer des bois de construction de la colonie de Cayenne. Je suis réjoui que mon ancien travail fait sur les ordres de M. LEMOINE leur ordonnateur en cette colonie puisse être utile, je l'avais toujours pensé ainsi, en fis prévoir à mon dit Sieur LEMOINE que le ministère se déterminerait quelque jour à établir un chantier de construction en ce pays »...** « Je lui présentais même le devis d'une frégate de vingt-quatre canons et lui offris en bois de cèdre celui qui lui serait nécessaire pour sa construction. Il n'y eut pas d'ordre à cet effet, et la chose ne s'exécuta pas. Pendant mon séjour à Cayenne, qui a été de vingt ans et plus, je fus chargé de la plus grande partie des fournitures pour les travaux du Roy »... « Je fis des recherches

et quantités d'épreuves, à la recommandation de M. LEMOINE qui ensuite en fit un envoi considérable à Rochefort, sur la flûte LE PARAMÉ.

Je n'ai pas, Monseigneur, eu la moindre gratification pour ces recherches qui servent aujourd'hui. Pouvais-je me refuser aux instances gracieuses de M. LEMOINE qui joint la politesse aux talents de l'administration. Il n'y avait alors que BAGAZE, GRIGNON ou BALATA dont on fit usage communément. Aujourd'hui il y en a un grand nombre dont j'ai donné les états en divers temps. Si Votre Grandeur n'en trouvait pas au bureau de la Marine, je lui offre d'en envoyer un bien détaillé avec des notes sur chaque espèce de bois. J'offre aussi un détail sur chaque rivière et quartier pour le tirage des bois »...

Du même, datée du 25 janvier 1776 :

... « J'ai l'honneur depuis de rappeler à Votre Grandeur l'exploitation que l'on m'a assuré qu'elle avait l'intention de faire des bois de la colonie de Cayenne. Je vois par les papiers publics qu'elle s'occupe aujourd'hui de nouvelles constructions dans les ports de TOULON, BREST et ROCHEFORT. Que je regrette, Monseigneur, les bois que je connais de ce pays là, qu'ils rempliraient bien amplement vos désirs. Je regrette parallèlement de n'y être plus pour coopérer au succès de l'entreprise »...

Suivent quelques détails sur les côtes et rivières de Cayenne, puis :

« Ces quartiers fourniraient la mâture, on peut très facilement trouver des mâches, et les revêtir de CÈDRE JAUNE qui est au moins aussi léger que le sapin ; il est fort souple dans la partie extérieure de l'arbre, et le cœur est cassant. On pourrait je pense construire sur ces deux rivières des frégates de 20 à 40 espèces ; En outre Votre Grandeur n'ignore pas que l'on peut caissonner les navires pour les sortir »...

Pour clore ce long chapitre des citations d'archives, voici un extrait d'un mémoire non daté, et signé LABAUME-PLUVINEC :

... « L'exploitation du bois de construction de la Guyane française. »

Les bois de construction commencent à devenir rares en France et il est avantageux d'en tirer des colonies autant que leur sol en pourra fournir »...

Suit une longue énumération des avantages matériels, financiers et même sociaux, puis :

... « Le Gouvernement peut employer à cette importation des bâtiments frétés au commerce ou des gabares du Roy, ou flûtes de 4 à 500 tonneaux et de 70 à 80 hommes d'équipage »... « Il se présente une considération plus importante encore, c'est la qualité supérieure des bois dont nous parlons, leur élasticité, leur imputrescibilité assurent à tous les bâtiments qui en seront composés une durée double de ceux construits avec les bois d'Europe sans excepter les bois d'Albanie. Je ferai valoir la légèreté et la flexibilité de certaines espèces qui m'a paru propres aux mâtures, et le grand mât de la corvette LE JEUNE DAUPHIN, que j'avais l'honneur de commander en 1782, a confirmé mon opinion à ce sujet dans ma traversée vers l'Europe »...

Suit une description de la résistance en mer, puis :

... « Depuis, cette corvette a fait deux campagnes, elle est encore à Rochefort, sa mâture est debout et l'on pourrait juger de la vérité que renferme mon opinion en soumettant, après sept ans de service et quatre d'abandon absolu, ce mât aux expériences de résistance et de souplesse »...

Les mânes de M. LABAUME-PLUVINEC doivent tréssailir d'aise, car, deux siècles après, ses prévisions se révèlent exactes, et les preuves existent... mais dans un autre domaine.

MORT ET RÉSURRECTION : LE BOIS ÉTERNEL

Qui n'a éprouvé de la tristesse en découvrant, au détour d'une vasière, un cimetière de bateaux ? Pourtant, en ce XVIII^e siècle finissant, dans la rade de Brest, la condamnation à mort d'un navire peut devenir une aubaine...

En ce temps, les épaves sont vendues selon une procédure figurant dans les « ARREST du CONSEIL du ROY » des 26 mars 1691 et 27 novembre 1693, suffisamment oubliés et détournés pour faire l'objet d'un rappel dans un « ARREST du CONSEIL d'ÉTAT du ROY » du 9 mars 1782. Ces navires, les gens de l'arsenal savent comment ils furent fabriqués, emboîtés et montés pièce par pièce, quels bois ont été employés : durs et de gran-

des portées pour les quilles, étambots et arcasses, souples pour les mâts et vergues. L'épave sera démontée : les bois ayant subi la pourriture ou les atteintes des parasites iront dans l'âtre. Mais les parties en bois tropicaux sortiront intactes de ces meurtrissures, et seules laisseront des traces les pièces de fer d'assemblage.

Aussi, dans le Pays de Léon, entre Brest et Morlaix, ou dans les Charentes autour de Rochefort, régions riches en cultures mais pauvres en bois d'œuvre, les artisans menuisiers et huchiers achèteront-ils ces bois récupérés, pour leur donner une nouvelle vie, en en faisant des meubles d'usage, dont certains nous sont parvenus.

Pour l'exemple, il faut rappeler qu'un seul pied de

mât en CEDRO est fait de 7 troncs entés les uns aux autres, et maintenus par des pièces de fer. En débitant ces troncs, l'artisan dissimulera de son mieux ces traces de pièces de fer qui ne seront plus que de discrets témoins sur les meubles qui sortiront de son atelier.

Nous connaissons cette petite armoire de 2 mètres de haut, entièrement en CEDRO (*Cedrela odorata*), laisse apercevoir les traces de ferrages à l'intérieur.

Une autre armoire, dont le cadre de façade est en BALATA, les côtés en INGA, les portes en *Ocotea rubra* (GRIGNON FRANC) avec panneaux sculptés en PARCOURI.

Un petit bureau de dame ou d'enfant a ses montants, côtés et portes, en ASSAO. Le panneau central de l'abattant est en *Swietenia mahagoni*, encadré de DALBERGIA (bois de rose du Brésil), ainsi que le centre de la façade du tiroir. Les fonds sont en CEDRO. L'assem-

blage des divers éléments laisse penser au travail d'un maître charpentier de navires.

Pour une élégante commode, il a sans doute été employé des billettes échantillons de deux bois trop rares pour être exploités :

— le *Genipa americana* pour les montants et traverses de la façade,

— l'IMBUÏA pour le cadre du dessus, dont le centre est en *Swietenia macrophylla*. Aussi :

— le BALATA pour les façades des tiroirs,

— un CHÊNE de pays pour les côtés et les fonds.

Une importante commode de château est en *Swietenia Mahagoni* de la plus belle qualité, fait d'une seule planche de 63 centimètres de large, tirée d'un tronc qui devait atteindre plus d'un mètre de diamètre.

Une autre commode est en BALATA; sauf les quatre montants qui eux sont en ÉBÈNE.

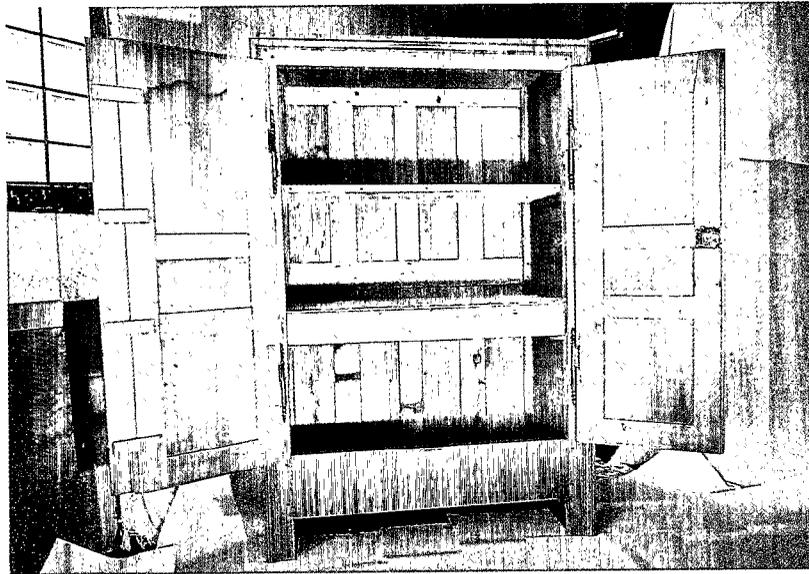


Photo Malfroy.

Traces de fers à l'intérieur d'une petite armoire en *Cedrela odorata*.