



HAL
open science

“ Le chaland de Bel-Air à Langeais, révélateur du rôle stratégique de la Loire dans l’organisation militaire française, XVIIe-XIXe siècle ”

David Plouviez

► **To cite this version:**

David Plouviez. “ Le chaland de Bel-Air à Langeais, révélateur du rôle stratégique de la Loire dans l’organisation militaire française, XVIIe-XIXe siècle ”. *Épaves et naufrages en Loire. Archéologie de l’accident en eau douce (XIVe-XIXe siècle)*, supplément à la Revue Archéologique du Centre de la France, p. 197-200, 2020, supplément à la Revue Archéologique du Centre de la France. halshs-03423956

HAL Id: halshs-03423956

<https://shs.hal.science/halshs-03423956>

Submitted on 10 Nov 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

David PLOUVIEZ

Le chaland de Bel-Air à Langeais, révélateur du rôle stratégique de la Loire dans l'organisation militaire française, XVII^e-XIX^e siècle

Les éléments rassemblés à propos de la cargaison de l'épave de Langeais permettent d'éclairer la place stratégique de la Loire dans la politique d'armement de la France à partir du XVII^e siècle, et notamment pour tout ce qui concerne l'approvisionnement en matières premières des arsenaux maritimes de la façade atlantique. Les boulets d'artillerie de marine de différents calibres ainsi que les trains d'artillerie retrouvés autour de l'épave invitent à envisager la géo-histoire militaire du fleuve.

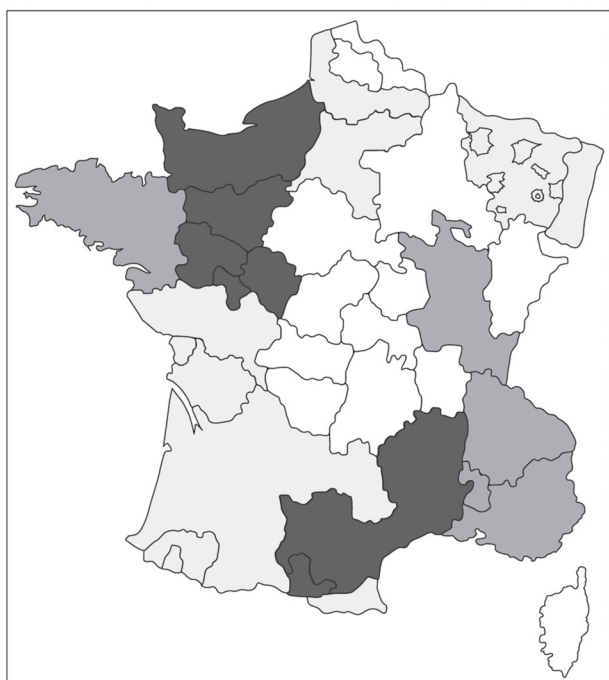
UN BASSIN FLUVIAL STRATÉGIQUE

Par sa taille et ses nombreux affluents, la Loire est l'épine dorsale de l'approvisionnement de la marine de guerre au temps du bois et de la voile, soit du XVII^e siècle jusqu'à la première moitié du XIX^e siècle. Au XVIII^e siècle, 1/5^e du territoire du royaume est irrigué par ce fleuve et ses affluents (Allier, Cher, Indre, Mayenne, Sarthe) soit près de 1 600 km de voies navigables embrassant près de 115 000 km (PLOUVIEZ 2014). Grâce à cette configuration, la Marine peut atteindre une infinie variété de matériaux pour la construction navale et l'avitaillement de sa flotte. Brest, Rochefort et Lorient dépendent très vite des ressources disponibles aux abords du bassin ligérien qui sont rassemblées à Nantes avant leur livraison.

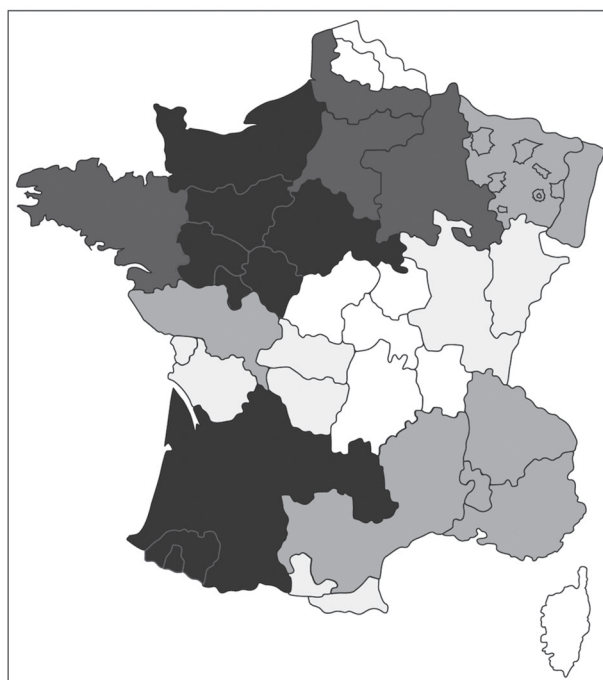
L'exploitation des bois de construction est le phénomène le plus remarquable. Au XVIII^e siècle, aucun des arsenaux ne peut se contenter de ses ressources locales ou régionales et l'exploitation de

celles de l'intérieur du royaume s'impose en deux temps, d'abord au cours du règne de Louis XIV, notamment avec les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de Succession d'Espagne, ensuite à partir de la reprise de la construction navale militaire dès les années 1730. Ce second temps est le moment de coupes importantes dans le pays nantais, en Anjou et en Saumurois et le début des repérages d'ampleur dans les forêts de Touraine et de l'Orléanais qui font l'objet de contrats importants lors de la préparation de la guerre de Sept Ans. La guerre d'Indépendance américaine incite les charpentiers de marine à prospecter plus en amont et les chênes de la Nièvre, du Berry et du Bourbonnais sont à leur tour coupés massivement à partir de 1780-1782 à condition que ces exploitations ne remettent pas en cause l'équilibre de l'activité métallurgique (Fig. 1).

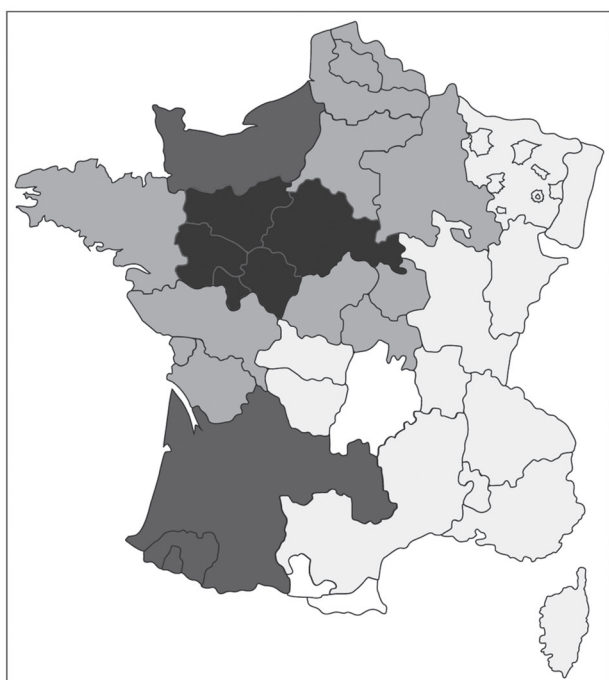
Car cette partie du bassin ligérien est également le siège de très nombreuses forges et fonderies au service de la Marine dont le bois constitue encore le principal combustible même si le charbon de terre – notamment issu des mines de Decize – est employé comme complément. De Cosne-sur-Loire à Guérisny s'étendent les infrastructures de l'entrepreneur Pierre Babaud de la Chaussade qui assurent alors l'intégralité des besoins en ancres et une importante partie des fers ouvrés de toute nature. Dans le Berry, c'est l'entrepreneur Leblanc de Marnaval qui s'impose en disposant d'un ensemble industriel impressionnant par sa taille et sa modernité (PLOUVIEZ 2010). Rochefort, Brest et les colonies françaises d'Amérique du Nord et des Antilles bénéficient des produits ferreux fondus et travaillés au sein des forges de Clavières à l'Est de



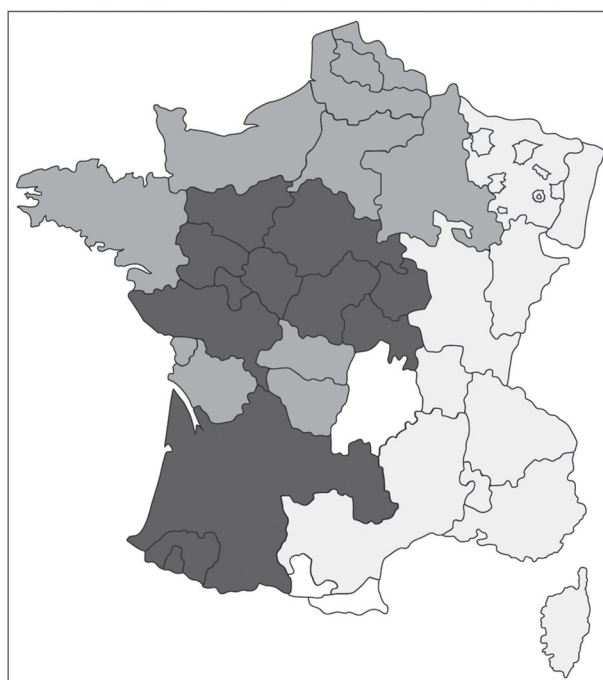
De la reprise lente de la construction navale à la Guerre de Succession d'Autriche.
1720 - 1748



Le choc forestier de la Guerre de Sept Ans.
1749 - 1763



De la reconstruction des stocks à la Guerre d'Indépendance américaine.
1764 - 1783



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



Fig. 1 – Prélèvements de bois pour la Marine dans les provinces françaises, 1723-1792 (PLOUMIEZ 2014).

Châteauroux (SAMSON 1998 : 139-140). Aux côtés de la Nièvre et du Berry, le sud et l'est de l'Orléanais, avec les forges de Vierzon notamment, constitue également un espace de production métallurgique non négligeable pour la Marine. Ici, le rôle des affluents de la Loire comme vecteur d'évacuation du matériel est évident ; le Cher draine les fers de la région de Vierzon mais également du Berry. Des forges de Clavières, Leblanc de Marnaval envoie ses produits vers Tours en se servant de l'Indre. Les ramifications de la Loire permettent de s'enfoncer très loin dans le territoire. Ainsi, grâce à l'Allier, les arsenaux ponantais profitent des apports de l'Auvergne en mâture, chanvre et fromage notamment. La navigabilité de la plupart de ces affluents est bonne et dans le cas de l'Allier on peut espérer remonter jusqu'à Brioude charger des résineux (MANTIN 2007).

La Marine sait composer avec les particularismes topographiques et de navigation de ces régions en s'appuyant sur les radeliers locaux qui sont employés à la descente du matériel jusqu'à la Loire ou même à Nantes. Ce bassin fluvial s'avère donc stratégique pour la politique navale de la France, de surcroît quand, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'axe ligérien accueille une trame manufacturière dédiée à la construction de la flotte. Angers devient, par exemple, un pôle de tissage des voiles. Tirant partie des ressources régionales en chanvre et d'une forte tradition tisserande, deux manufactures sont fondées en 1751 et 1753 à Beaufort-en-Vallée et dans le cœur de la ville d'Angers. Via la Maine et la Loire, l'ensemble des productions est envoyé vers l'océan pour équiper la flotte ponantaise. D'autres infrastructures sont établies telle que la fonderie d'acier d'Amboise, installée en 1772 et qui fournit en outillage les arsenaux et les ports de la façade atlantique.

Au-delà des prélèvements de matières premières et ouvrées, ces approvisionnements ont conduit la Marine à mieux appréhender l'espace ligérien. Pour parvenir à exploiter les richesses autour de la Loire et de ses affluents, la Marine s'est approprié le territoire, en y imposant son empreinte spatiale et en se rendant familière auprès des acteurs politiques, économiques et sociaux locaux. De Nantes à l'Auvergne, elle a tâché de rendre la logistique d'approvisionnement la plus fluide possible en disposant, par exemple, de relais tout au long du cours de la Loire – on peut évoquer la Charité-sur-Loire comme point de rupture de charge. Une économie intense s'est développée en conséquence et, outre les fournisseurs de matières premières navales, il faut évidemment évoquer le transport.

L'ensemble de ces éléments constitue le contexte d'inscription très large de l'épave qui, si nous laissons provisoirement de côté la cargaison destinée à des marchands et des négociants nantais, est essentiellement composée de matériel militaire.

UN CHALAND DANS LES GUERRES DE LA RÉVOLUTION

La date de l'échouage de ce chaland à Langeais conduit à resserrer la focale sur les guerres de la Révolution. La mobilisation des ressources ligériennes a lieu à partir du déclenchement de la guerre contre l'Angleterre et les Provinces-Unies en février 1793. Cette date ouvre le front maritime, et contraint à la réactivation de tous les réseaux d'approvisionnement de la marine française. Le 15 ventôse an III (5 mars 1795), au moment de l'échouage, cette guerre maritime et navale se poursuit et les boulets d'artillerie de marine observés dans la cargaison sont destinés à rejoindre les arsenaux atlantiques – Brest, Lorient ou Rochefort – et les ports de commerce dédiés à la construction d'unités les plus légères, les frégates par exemple. Il n'y a guère de doute sur le destinataire de ces boulets, de 6 à 24 livres, puisqu'ils sont des calibres habituellement utilisés par la Marine pour ses différentes unités. Dans le cas du chaland de Langeais, la cargaison de boulets était peut-être destinée aux chantiers ligériens, de Nantes, Basse-Indre et Paimboeuf qui construisaient et armaient de nombreuses frégates pour la Marine. À cette date, l'effort naval a fléchi par rapport à la période précédente, et notamment la préparation de l'armée navale de l'an II, mais globalement l'effort demandé aux provinces ligériennes en produits métallurgiques a été continu jusqu'en 1815 (Fig. 2).

En revanche, la présence de caissons d'artillerie de type "Gribeauval", conduit à trouver un autre destinataire que la Marine. En l'espèce, l'hypothèse la plus plausible est que ce matériel d'artillerie terrestre est destiné à l'armée de l'ouest qui combat dans cette zone suite au soulèvement vendéen en mars 1793. Coïncidant avec le décret sur la levée en masse, une partie de la population vendéenne se mobilise, essentiellement entre mars 1793 et 1795. L'armée de l'ouest est créée le 1^{er} octobre 1793 et le rassemblement de son équipement est réalisé depuis Nantes. Les ressources nantaises ne suffisent pas pour alimenter cette armée et tout naturellement, les centres de production sur lesquels s'appuie ordinairement la Marine sont également mobilisés pour cette armée terrestre.

Si les destinataires de la cargaison du chaland de Langeais sont assez bien identifiés, que dire de son origine ? Avant toute approche documentaire plus poussée, posons quelques éléments. Le procès-verbal de reconnaissance indique une "lettre de voiture" jointe au document qui serait très précieuse pour connaître l'origine de la cargaison. Car le procès-verbal d'avarie signale que le navire a été chargé à Orléans, ce qui n'indique a priori rien quant à l'origine précise de la cargaison. Orléans est un port de rupture de charge traditionnel, dès lors, le matériel

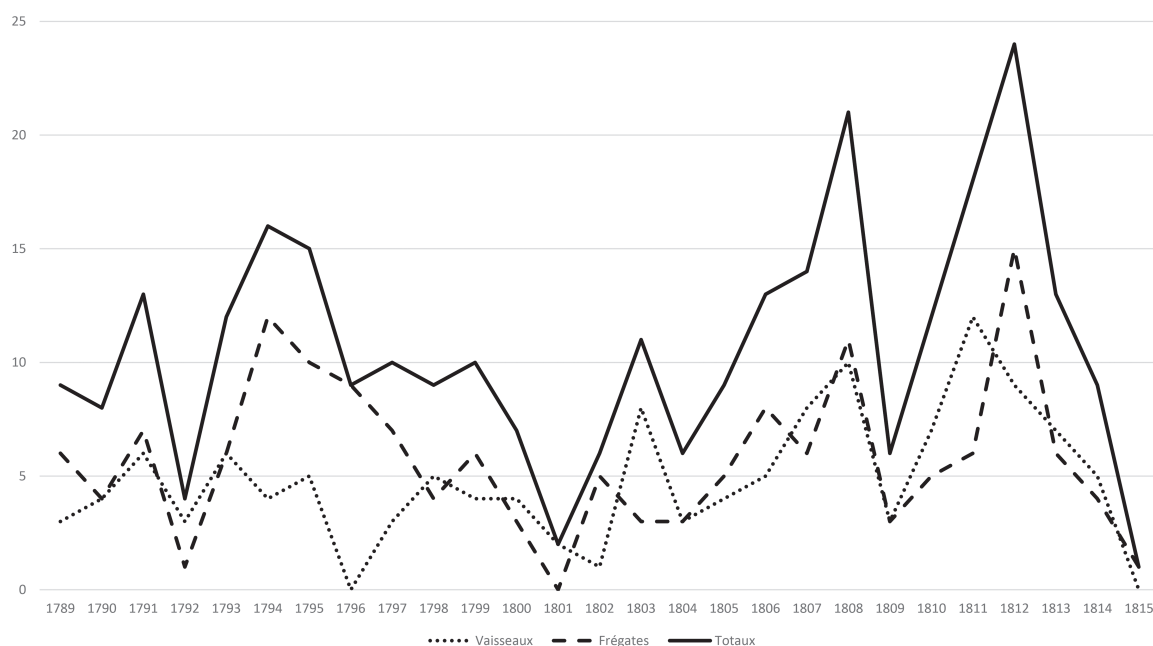


Fig. 2 – Vaisseaux et frégates lancés au cours de la Révolution et de l'Empire, 1789-1815 (PLOUVIEZ 2014).

peut très bien venir du Loiret mais également de bien plus loin en amont. À ce stade, la seconde option peut être privilégiée. Ainsi, l'*Enquête générale sur les transports de 1811* confirme que de nombreuses cargaisons composées de produits métallurgiques nivernais sont déchargées à Orléans avant d'être confiées à un nouveau transporteur.

Denis Woronoff ne signale aucune infrastructure importante dans le Loiret, pas de fonderies suffisamment équipées pour préparer une cargaison aussi importante – six trains d'artillerie (WORONOFF 1984). La Nièvre paraît plus apte à la fabrication de ce type de matériel. Forges et fonderies sont nombreuses dans cette région, et si Guérisny n'a pas nécessairement fait évoluer sa production vers l'artillerie, c'est en revanche le cas de la forge de Nevers dont la vocation est d'approvisionner la Marine en boulets, canons et de fabriquer d'autres éléments métalliques pour les armées. Cette infrastructure est fondée en 1793 par Fouché et est opérationnelle dès le début 1794, soit une bonne année avant l'échouage du chaland. En outre, le procès-verbal de reconnaissance fait état de "planches de cuivre" sans davantage de précision. S'agit-il des planches destinées au doublage des bâtiments de la Marine ? Difficile à dire mais si les établissements susceptibles de produire du fer sont nombreux, il n'en va pas de même pour le cuivre. Dans la région, ce sont les forges d'Imphy, dans la Nièvre donc, qui sont susceptibles de préparer de telles plaques qui nécessitent des marteaux hydrauliques que l'on trouve encore peu en France, les fonderies de Romilly en Normandie ayant été

précurseurs dans ce domaine (THUILLIER 1974 ; PLOUVIEZ 2017).

BIBLIOGRAPHIE

MANTIN 2007

Mantin M. - L'approvisionnement de la marine du Ponant par la province d'Auvergne, les transports sur l'Allier et la Loire, 1660-1860, *Marines et Entreprises, xvii^e-xix^e siècles*, Septièmes rencontres d'histoire de la métallurgie, Actes du Colloque, Les amis du vieux Guérisny, Guérisny : 53-66.

PLOUVIEZ 2010

Plouviez D. - Claude Leblanc de Marnaval et Pierre Babaud de la Chaussade au cœur de l'approvisionnement métallurgique de la marine de guerre française au xviii^e siècle, in : Berthiau J.-A. (dir.) - *Nivernais et Marines*, actes du colloque des huitièmes rencontres d'histoire de la métallurgie 2009, Guérisny, Centre d'Études de la métallurgie nivernaise, Guérisny : 169-184.

PLOUVIEZ 2014

Plouviez D. - *La Marine française et ses réseaux économiques au xviii^e siècle*, Les Indes savantes, Paris.

PLOUVIEZ 2017

Plouviez D. - Entre "l'État et le marché" : la fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823, *L'économie de la guerre navale de l'Antiquité au xx^e siècle*, *Revue d'Histoire Maritime*, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 22-23 : 157-174.

SAMSON 1998

Samson R. - *Les forges du Saint-Maurice : les débuts de l'industrie sidérurgique au Canada, 1730-1883*, Presses de l'Université Laval, Laval.

THUILLIER 1974

Thuillier A. - *Économie et société nivernaises au début du xix^e siècle*, École Pratique des Hautes Études - Mouton, Paris.

WORONOFF 1984

Woronoff D. - *L'industrie sidérurgique en France pendant la Révolution et l'Empire*, EHESS, Paris (Coll. Civilisation et sociétés ; 71).