

## Le F L O T T A G E du B O I S

\*\*\*\*\*

Profiter du courant d'un cours d'eau pour lui faire acheminer, d'amont en aval, ou vice versa, un objet flottable, l'idée est aussi vieille que le monde. Et le Morvan en sait quelque chose puisque, lorsque l'Empereur Auguste, à la veille de notre ère, décida la construction d'Augustodunum dont le luxe devait être tel qu'il ternirait la gloire trop grande, à son goût, de Bibracte, l'essentiel des matériaux furent acheminés par voie d'eau, sur l'Arroux.

Comme l'affluent de la Loire ne présentait pas, en toute saison, un flot suffisant pour assurer ces transports, on dévia sur son cours nombre de sources et de ruisseaux s'épanchant normalement sur d'autres versants. Ainsi du Touron, petit torrent qui prend sa source au-dessus d'Arleuf et qui, naturellement, draine les eaux de la partie sud du massif forestier d'Anost vers l'Yonne où il se jette auprès du château de Salorges. Profitant d'un léger affaissement, à cet endroit, de la ligne de partage des eaux, les Romains ont fort habilement établi un système de canaux qui a dévié les eaux de la source du Touron vers celles des "Fontaines Salées" qui, elles, s'épanchent sur le versant Loire.

De nos jours encore, dans les grandes forêts de Scandinavie ou du Canada, on "flotte" les bois vers les usines de traitement et l'on pourrait s'étonner qu'il ait fallu attendre le 16e siècle pour que des tentatives sérieuses soient faites pour améliorer l'exploitation des forêts morvandelles. Alors que Paris continue de ne pas pouvoir se chauffer convenablement et que, faute de bois de charpente, le développement de la capitale est, pour le moins, ralenti, notre pauvre Morvan ne parvient pas à rentabiliser son bois. Les chemins sont dans un tel état, les charrois sont si aléatoires que, sorti de ses forêts, son bois vaut de l'or...

Et ce n'est qu'en 1546 qu'un maître de forges nivernais, un certain Desfroissez, prend le risque, au cours de l'automne, de jeter dans la Cure le bois dont il a besoin pour son industrie. Las... plus de la moitié des bûches ne sont jamais arrivées à Cravant, au confluent de l'Yonne.

En 1547, l'idée faisant son chemin, un certain Charles Lecomte, maître des œuvres de charpenterie à l'hôtel de ville de Paris, parvient tout de même à acheminer jusqu'au port des Célestins, un train de bois "liés et grottés". De Châtel-Censoir, près de Clamecy, à Paris, le convoi a mis plus de trois mois pour descendre l'Yonne puis la Seine.

Mais il fallait un organisateur, un planificateur à ces idées quelque peu brouillonnes qui avaient néanmoins eu le mérite de faire progresser une idée. C'est Jean Rouvet, marchand de bois et bourgeois de Paris, qui va mettre tout cela au point et devenir ainsi le vrai fondateur du flottage du bois du Morvan vers la capitale. C'est en 1549 qu'il aménage, sur le cours de la Cure, une série de petites retenues dont le but est de grossir le flot de la rivière au moment opportun, pour que celle-ci soit assez importante pour emmener sans dommage tout le bois que l'on y jette.

Pour ce qui est du massif forestier d'Anost, l'un des plus importants réservoirs de bois, ce sont Jean Sallonyer de Château-Chinon et Simon Sautereau, d'Arleuf, qui, vers 1550, vont équiper tous les torrents qui convergent vers l'Yonne de réservoirs successifs afin de les rendre flottables, à la bonne saison.

Et c'est là que l'on retrouve notre Touron qui fut l'un des tout premiers ainsi domestiqué. Mais le plus drôle c'est que l'on s'aperçut bien vite que, malgré ses réservoirs, son débit n'était pas assez important pour permettre un flottage aisément. Que fit-on alors ? Exactement l'inverse de ce qu'avaient fait les Romains, plus de quinze siècles plus tôt. On dévia les eaux des "Fontaines Salées" vers le Touron, les faisant passer de versant Loire en versant Yonne.

Paris ne craignait plus le froid. On y pouvait, sans crainte de pénurie, faire cuire sa pitance et le gigantisme de la capitale pouvait -déjà- sévir : les charpentiers auraient de quoi couvrir les nouveaux édifices. Quant à notre Morvan, il avait résolu le problème de la rentabilité de ses forêts même si le bénéfice ne devait guère en revenir qu'aux grands propriétaires et aux marchands qu'ils soient Nivernais ou Parisiens.

Quant au peuple, bûcherons et paysans, il leur restait à couper le bois en hiver, à le charroyer, aux beaux jours, jusqu'aux "ports", ces petits étangs répartis le long des cours d'eau, au bord desquels le bois était soigneusement rangé avant que, à l'automne, les marchands de bois ne viennent l'acheter et le marquer, par le bout de chaque bûche.

Depuis 1598, chaque marchand avait ainsi sa marque qui se présentait sous la forme d'une sorte de marteau sur lequel était dessiné en relief, un peu comme un gros caractère d'imprimerie, le signe distinctif de chacun. Près de 120 marques différentes permettaient de s'y retrouver. La fabrication de ces marteaux était devenue une spécialité de Clamecy. Car tout convergeait vers la cité nivernaise. Lorsque le moment était venu, lorsque "le flot" des torrents et rivières était suffisant, aux alentours du mois de mars, toute la population du Morvan, hommes, femmes, enfants, vieillards, tous se portaient au long des torrents de Reinache, de Griveaut, de la Montagne, de Touron ou d'autre Martelet.

Imagine-t-on l'activité bruyante et fourmillante qui se développait tout au long de ces cours d'eau aujourd'hui revenus à un tel état sauvage que certains sont quasiment impossibles à suivre ? Et pourtant, dans la seconde moitié du 19e siècle, tous ceux qui se portaient le long des torrents, pour "le flot", touchaient, journellement selon le travail effectué, de 30 centimes à 1,25 F.

On jetait les bûches, "la moulée", à l'eau, puis les barrages étaient levés et le flot se ruait vers l'aval. Tout au long du cours des ruisseaux ainsi grossis, des hommes se tenaient, "croc" en mains et veillaient à ce que des barrages de bûches ne se forment pas en se prenant dans les branches et les roches. Il arrivait cependant que cela se produisit. Il fallait alors "dépendre la rotie", opération demandant autant de force que d'adresse et évidemment assez dangereuse puisque, lorsque l'on parvenait à faire éclater ces amoncellements de bûches, leur masse, en s'ébranlant, pouvait fort bien happer au passage l'un des manieurs de "croc" qui en était venu à bout.

Pour parcourir la centaine de kilomètres qui séparent les forêts du Haut-Morvan de Clamecy, le bois mettait une vingtaine d'heures, accompagné, de bout en bout, par le personnel des marchands. C'étaient les "meneux d'iau" ou "poules d'iau". Rendu là, il était à nouveau sorti de l'eau et soigneusement rangé sur les berges de l'Yonne. C'était le tirage ou "tricage" qui était le principal du travail qui faisait vivre tout le petit peuple du faubourg de "Bethléem", à Clamecy. Rangé par marque, par essence et par catégorie, traverses, pelards, bois gris ou noisette, il formait d'interminables empilements qui attendaient les marchands parisiens.

Tout l'été, on préparait les "parts" qui, unies par paires, après le pertuis de Châtel-Censoir, formeraient les trains. Conduits par deux hommes, il leur fallait encore onze à douze jours pour gagner le port des Célestins à Paris. En 1804 qui semble avoir été l'année où le trafic atteignit son apogée, 5 060 de ces trains de bois gagnèrent la capitale dont le ravitaillement était assuré à 95 % par les forêts morvandelles. Quant à nos "flotteurs" qui avaient conduit les trains tout au long des cours d'eau, ils s'en revenaient, à pied, "cassette" au dos, vers Clamecy, en... quatre jours.

Le dernier grand "flot" de l'Yonne eut lieu en 1923. Mais un barrage, "l'arrêt de la Forêt", en amont de Clamecy, ayant cédé, on jugea inutile de le remplacer et c'en fut fait d'une industrie vieille de près de cinq siècles. En 1949, pourtant, la "Standard des Pétroles", pour pallier à la pénurie d'or noir, crut pouvoir offrir au bois du Morvan une éclatante revanche en tentant de relancer le flottage du bois sur l'Houssière... Las ! Plus de spécialistes, au pays, les crocs depuis longtemps remisés au grenier, les ports livrés au pâturage... ou à la broussaille, messieurs les pétroliers dont l'huile visqueuse avait eu raison de notre bois, en furent pour leurs frais... Tel est pris qui croyait prendre !

## F L O T T A G E   d u   B O I S

\*\*\*\*\*

Le flottage du bois remonte à la plus haute antiquité. Le roi Salomon en 970 avant J.-C., pour édifier le temple de Jérusalem, s'adresse à Hiram, roi de Tyr, qui fit flotter le bois jusqu'à Jaffa, port de Jérusalem.

Le bois dans le Morvan était coupé le plus souvent au cours de l'hiver, en longueur de 1,14 m (3 pieds 6 pouces) et devait attendre 10 à 12 mois pour pouvoir être flotté. Le transport se faisait au cours de l'été, soit aux ruisseaux ou aux ports, souvent par les galvachers, qui utilisaient la charrette dans les endroits difficiles, le chariot à quatre roues servant pour les charrières et les longues distances. Le 1er novembre se vendait chaque année, à la foire de Château-Chinon, un gros tonnage de bois empilé près des ruisseaux.

Le bois acheté, qui devait être flotté, était marqué, pour le marchand ou le propriétaire; une personne désignée par lui effectuait ce travail; chaque marchand ou propriétaire avait sa marque, soit une serpe, un gland, un cœur, un sabot, une étoile... (plus facile à tirer, car bien souvent l'ouvrier ne savait pas lire) ; le marteau, dit de martelage, était gravé en relief, et en tapant sur la bûche, laissait la marque dans le bois; la bûche était marquée des deux bouts et permettait aux ouvriers à la réception de le trier.

Des étangs ont été aménagés afin de stocker de l'eau et, par un système de pelle, de pouvoir les vider pour augmenter le flot dans les ruisseaux ou les rivières. Les étangs, situés dans les environs et ayant servi au flottage, étaient l'étang du Touron sur le ruisseau et le canal du Touron, les étangs de Reinache, de Bruis, de Pierre Eloy sur la rivière la Reinache, l'étang des Golots sur le ruisseau des Golots, l'étang de Vernay, l'étang Brochot sur le ruisseau de Vernay, tous ces étangs, se vidant dans des rivières et se jetant dans l'Yonne. A notre époque, il est encore possible de voir en certains endroits tout ou partie de la digue ayant servi à retenir l'eau.

Les marchands faisaient entreposer le bois à la sortie de l'étang le long des ruisseaux et dans des endroits spécialement aménagés qui s'appelaient "ports".

Le jour qui était décidé pour le flottage, que l'on appelait "flottage à bûches perdues", on ouvrait la pelle de l'étang, assez grande pour qu'un

volume assez important d'eau s'en écoule, afin d'emporter le bois; la masse du réservoir est bientôt épuisée; les étangs les plus considérables ne duraient pas plus de deux heures. Cette opération s'appelle faire une "courrue", la courrue finie on ferme l'étang et on attend quelquefois 8 à 10 jours qu'il se soit rempli de nouveau; les étangs étaient vidés au fur et à mesure des besoins.

Quand l'eau sort de l'étang, des hommes lancent les bûches des piles de bois, dans le courant; les premières bûches ne vont pas loin, le courant les range de chaque côté du ruisseau le long de la berge; dans le milieu, il se forme une goulotte et le bois a un écoulement facile; il ne faut pas jeter le bois trop vite, sous peine de surcharger le ruisseau.

Tout le long du cours d'eau, il y avait des hommes qui étaient chargés de décrocher les bûches bloquées le long des berges ou dans les racines, on les appelait les "poules d'eau".

Il arrivait que les bûches ne passent plus, plusieurs se mettent en travers et c'est le blocage. Il fallait arrêter de jeter le bois sans quoi, la rivière aurait été obstruée sur plusieurs kilomètres. Les hommes qui sont le long de la rivière criaient à la personne plus loin en amont, qu'il y a blocage, et ainsi de suite, l'appel est transmis jusqu'aux personnes qui jettent les bûches et ceux-ci arrêtent immédiatement.

Les bûches de dessous de pile, pas tellement sèches, s'enfoncent dans l'eau; les personnes chargées de les récupérer les ressortent pour les faire sécher sur le pré, et sont ensuite jetées pour un prochain flottage.

Deux flottages à bûches perdues étaient nécessaires pour l'acheminement du bois de chauffage, jusqu'à Clamecy et Vermenton. Le premier avait lieu sur la haute Yonne, la haute Cure et sur les ruisseaux affluents de ces rivières; il débutait dès novembre et devait être terminé entre le 15 décembre et le 1er février.

A la suite de ce premier flottage, les bûches étaient retirées de l'eau et empilées dans les ports dits de "jetée" aménagés sur l'Yonne et la Cure; les ports les plus près d'Anost étaient le Pont-Charreau, les ports de Reinache (en dessous du maquis Socrate), du Vernay (près de l'étang qui porte son nom), de la Montagne (entre le ruisseau Morin et l'Huis-Prunelle) pour l'Yonne. Et le port, près du bois de la Gravouse pour la Cure. C'est là que s'opérait le marquage ou martelage avant de livrer les bûches au "grand flot". Un parcours important était déjà fait, mais il restait à acheminer les bois vers Clamecy, Armes pour l'Yonne et Châtel-Censoir ou Vermenton pour la Cure, point de départ des trains de bois flottés vers Paris.

Les bois empilés dans les ports devaient attendre, selon la température, 15 à 45 jours pour sécher après le premier flot; le second flottage devait

être terminé avant que les foins soient trop hauts, afin de ne pas les exposer à être piétinés par les flotteurs ; le second flot avait une durée d'une semaine environ, généralement en avril.

Arrivé à Clamecy et à Vermenton, le bois était arrêté par un barrage et sorti de l'eau par des ouvriers qui le triaient, selon la marque du marchand ou du propriétaire ; ce bois était empilé, sur des emplacements aménagés à cet effet, séchait et attendait son départ pour Paris.

Pour transporter le bois de Clamecy ou Vermenton vers Paris, on construisait les trains de bois, ces trains étaient des genres de radeaux articulés conduits par des hommes. Le premier train de bois fut fait vers l'an 1550 et ne changea pas tellement de forme jusqu'en 1900. Il avait une longueur de 75 m sur 4,50 m de large et de 0,50 à 1 m d'épaisseur ; il était formé par des "coupons", ensemble de bûches assemblées par des "riottes" (lien de bois tordu). Un train comptait environ 25 décastères, soit 250 stères. Le train était conduit par deux hommes et mettait une dizaine de jours pour emmener ce train de Clamecy à Paris.

En 1804, l'année où il y a eu le plus fort tonnage de bois flotté sur Paris, 5 060 trains, soit environ 1 265 000 stères, arrivèrent dans la capitale. 3 535 trains provenaient de la haute Yonne, 1 054 de la Cure, 119 de la basse Yonne. Autour de 1900, les trains de bois furent remplacés par des péniches.

Presque tout le bois de la commune d'Anost, qui était flotté, s'en allait sur Paris. Une très petite quantité prenait la direction de l'Arroux ; l'étang dit "l'étang du Duc de Bourgogne", qui se trouvait entre Sanceray et Vaumignon, a servi au flottage, le bois étant entreposé en-dessous de la digue, dans une parcelle aménagée à cet effet. C'est entre 1910 et 1920 que cet emplacement a été transformé en pré ; on peut voir encore actuellement une grande partie de la digue, couverte par des arbres, à droite de la route qui va d'Anost à Vaumignon.

Tout ce travail de flottage jusqu'à Paris était effectué par des compagnies, ce n'était pas les mêmes compagnies qui régissaient la haute Yonne, la basse Yonne ou le transport jusqu'à Paris. La plus importante était la "compagnie des intéressés au flottage de la haute Yonne" ; elle rassemblait des propriétaires, des marchands et toutes les personnes intéressées au flottage, avait à sa tête un agent général, un syndic : ils tenaient la comptabilité et fixaient la part contributive de chaque marchand ou propriétaire ; ceux-ci payaient selon les rejets parcourus (un rejet est la distance entre deux lieux-dits), par exemple, le rejet de Pont d'Yonne à Pont-Charreau ou celui de Pont-Charreau au Tourron.

Beaucoup de personnes employées ou intéressées participaient au flottage et cela contribuait à avoir des comptes très bien tenus, pour que chacun puisse avoir la part qui lui revenait ou qu'il devait régler.