

Quelques explications sur l'exploitation de la "moulée" morvandelle.

Au temps de François 1^{er} la population de Paris augmente et les forêts avoisinantes ne suffisent plus pour l'approvisionnement en bois de chauffage. Il faut donc rechercher d'autres lieux propices à l'exploitation de nouvelles coupes et dont le transport soit facile et économique.

C'est alors que l'on pense au Morvan pour trois raisons :

- premièrement c'est une région très boisée, en bonnes essences pour le chauffage,
- deuxièmement ce massif est situé en amont de la capitale et la descente des bûches par voie d'eau en sera facilitée,
- enfin, de nombreux seigneurs propriétaires ont des résidences à Paris.

Nous retiendrons trois dates principales dans l'installation de cette nouvelle industrie :

Vers 1545 des aventuriers font des essais, d'une part sur la Cure pour les bois "en vrac", d'autre part sur l'Yonne pour le transport par radeaux.

Mais ces expérimentations coûtent cher, et il faut trouver des mécènes généreux (aujourd'hui on dit sponsors) qui n'hésitent pas à s'investir financièrement, sans être certains de rentabiliser les projets. Il faut aussi l'aval de la Royauté en obtenant des Lettres Patentes qui auront valeur d'autorisation et de légitimité.

L'ensemble est surveillé par le Bureau de la Ville de Paris, présidé par le Prévost des Marchands, assisté des Echevins.

Sallonnyer sur la Cure, Arnoult sur la Haute-Yonne, et bien d'autres, seront les découvreurs. La famille Sallonnyer met au point la construction d'un "train" : des coupons au carré attachés l'un derrière l'autre. Cela semble simple, mais c'est un ingénieux assemblage, tout en bois tressé. Deux hommes lui feront suivre facilement les méandres des rivières et, en une bonne semaine, conduiront 100 tonnes de bois à chaque voyage. Sans cette trouvaille le projet était voué à l'échec, la batellerie existante et la navigabilité des rivières ne permettant pas d'en amener une si grande quantité.

Un demi-siècle plus tard, sous Henri IV, tout est à peu près mis au point :

- abattage des arbres en hiver,
- sortie des bûches au printemps et entassement sous la digue des étangs,
- au cours du second hiver écoulage jusque dans la vallée (d'Arcy à Vermenton pour la Cure ; de Clamecy à Châtel-Censoir pour l'Yonne),
- dans le second été descente en "trains".

Dans le bassin de la Cure l'écoulage commence à la source, vers les Chaumes de Gien ; il en est de même pour le Beuvron qui flotte depuis Saint-Révérien. Mais la Haute-Yonne est très différente ; les propriétaires doivent se débrouiller pour amener leurs bois jusqu'à Arringette, qui est aujourd'hui au milieu du lac de Pannessière. C'est seulement après que les flots de communauté commencent.

Chaque propriétaire "autorisé" peut alors acheter des bois, les faire couper, les jeter pour les écouler jusqu'aux ports du bas où il pourra faire construire des trains et livrer à Paris. Quelques-uns font creuser de longues rigoles dans le bassin du Beuvron pour améliorer l'écoulage. Par économie plusieurs se regroupent et inventent le "martelage". Mais il y a des clans, et donc des rivalités, des incidents, des contestations toujours constatés par un notaire.

Il y aura souvent des embouteillages dans les Vaux d'Yonne (d'Armes à Châtel) et sur la Basse-Cure (de Bessy à Cravant). Certains marchands ferment les pertuis pour arrêter leurs

"bois perdus", alors que d'autres aimeraient bien les ouvrir pour faire descendre leurs trains. Si des "grandes eaux" surviennent (pluies continues de plusieurs jours) tout se mélange, vrac et trains, bois empilé... et le notaire vient dresser acte des dommages causés. Ce qui retarde l'approvisionnement et agace les marchands parisiens qui imaginent de tout gérer, du Morvan aux quais de la Seine. Ils nomment un Commis Général qui n'est pas forcément équitable ; il avantage les "parisiens" et pénalise les "forains".

A la fin du règne de Louis XV, en 1764 ceux du Morvan se révoltent contre cette spoliation et créent les "Commerces" :

- 3 pour la descente "à bûches perdues" : la Haute-Yonne, la Cure et les Petites Rivières (Beuvron et Sauzay),

- 1 pour la descente en "trains" sur Paris, depuis les Vaux d'Yonne et Vermenton. Chacun sera dirigé par une administration indépendante (Syndic, Agent Général, Gardes...).

Pour la Haute-Yonne il y aura au moins deux "Flots" :

- le premier, en décembre janvier, partira d'Arringette (puis peu à peu on remontera vers l'amont, et, à la veille de la Révolution, le flot débutera à l'étang d'Yonne), traversera Clamecy pour être arrêté en amont de Lucy-sur-Yonne,

- le second, en février mars, ne dépassera pas le pertuis de Clamecy.

Les premiers trains seront construits dès le début d'avril, et ce travail cessera en octobre.

De l'hiver à l'automne suivant il y a ainsi une double vie dans la forêt :

- les bûcherons abattent les arbres et les "voituriers" sortent les bûches,

- les "poules d'eau" suivent les bûches jetées dans les ruisseaux en crue, puis recherchent les "canards" et réparent les cours d'eau.

Dans l'année deux occupations se succèdent dans les Vaux d'Yonne :

- d'octobre à juillet les "floteurs" préparent les "arrêts", sortent les bûches de l'eau, les empilent et recherchent les canards,

- d'avril à octobre les "faiseurs de flottage" construisent des trains.

Les canaux de Bourgogne (ouvert en 1832) et du Nivernais (en 1841) ne permettent pas de livrer le bois directement à Paris, à partir d'Auxerre la rivière ayant un tirant d'eau insuffisant. Il faut décharger les bateaux à Migennes ou à Clamecy, et reconstruire des trains. Le plus souvent on construit directement le train près d'une écluse et on le tire, préalablement coupé en 3 morceaux.

Pendant le Second Empire la Basse-Yonne et la Seine seront canalisées et les premiers grands bateaux chargés arriveront à Paris après la guerre de 1870.

A partir de 1881 (lorsque le raccordement de Vermenton au canal du Nivernais sera réalisé) les "éclusées" (ouvertures des pertuis pour le passage des trains) seront interdites ; ce qui modifie profondément le mécanisme de l'approvisionnement :

- toujours sortie des forêts par "courues" en hiver, jusqu'aux étangs (avant le Flot),

- écoulage vers Clamecy au printemps (le Flot),

- gros apport de bois sur les rives du canal du Nivernais (Châtillon, Baye, Sardy, Chitry...) où viendront directement charger les bateaux.

La livraison à Paris se fait uniquement par ces bateaux spéciaux (genre "conteneurs" actuels) qui transportent environ 250 stères (puis presque 350 quand les écluses seront allongées). Et on invente les "margotins" (rien à voir avec l'île Margot de Clamecy) fabriqués sur les ports et le long des quais des gares de chemin de fer, nouvellement construites. Ce trafic durera jusqu'en 1939.

La première affiche officielle de la Foire aux Bois de Château-Chinon ne sera apposée qu'en 1889.

Le "Tacot" sera le seul chemin de fer utilisé pour transporter du bois de Saulieu à Chitry-les-Mines, où il est chargé dans des bateaux.
Tout cessera vers 1926-1927. Une tentative de flottage "en grandeur nature", sur quelques kilomètres aura lieu en 1943, le long de l'Oussière.

Les Traîne-Bûches du Morvan

Chemin des Plantes

58500 CLAMECY

<http://bois.volants.free.fr>

Document « Cheny mon Village » <http://www.cheny.net> – Diffusé avec l'aimable autorisation de l'auteur