

UNE VIEILLE INDUSTRIE DU MORVAN

LE FLOTTAGE A BUCHES PERDUES

« Une industrie importante existe à nos portes ; elle occupe dans la saison où elle est pratiquée une population de plus de 2,500 ouvriers ; elle fonctionne depuis plus de quatre siècles dans notre arrondissement et dans les arrondissements voisins, et c'est à peine si nous la connaissons : c'est le « flottage à bûches perdues ».

« Nous nous proposons, après avoir décrit son fonctionnement et son organisme actuels ; d'en étudier les origines et d'en pressentir l'avenir. »

BUT DU FLOTTAGE

Nous sommes à la fin de février, dans ce pays agreste qui s'appelle le Morvan. Quelques journées tièdes ont déjà fait fondre une partie des neiges qui recouvraient les montagnes. Les pluies de la saison sont venues grossir les torrents ; les eaux ruissellent de toutes parts, sillonnent les prairies et les chemins creux, s'amassent en étangs ou roulent avec fracas dans des lits parsemés de rochers, se précipitent vers l'Yonne ou vers la Cure, donnant à toute la contrée une physionomie particulière : c'est le moment propice à l'embarquement du flot qui doit alimenter Paris en bois de chauffage.

Les berges et les ports à proximité des rivières et des ruisseaux, sont encombrés de piles de bois appar-

tenant à divers marchands ou propriétaires et provenant des forêts voisines. Chaque rondin porte une marque imprimée au marteau qui permettra, dans la mêlée générale, de la distinguer des autres ; car toutes ces bûches, d'ici quelques jours, auront été jetées pêle-mêle à la rivière et navigueront de concert dans la direction de Paris.

COMPAGNIES DE FLOTTAGE

Ce procédé de transport, bien primitif en apparence, mais dont le mécanisme est cependant assez compliqué, ne se pratique nulle part sur une aussi grande échelle que dans le Morvan. Il n'est devenu possible et pratique que par la création de plusieurs syndicats puissants, dont les deux principaux sont, pour notre région :

1° La Compagnie des Intéressés au flottage de la Cure et de ses affluents ;

2° La Compagnie des Intéressés au flottage de la haute Yonne.

Ces syndicats, dont les membres se renouvellent sans cesse, ont pour objet de coordonner les mesures nécessaires à l'embarquement, à la conduite et au débarquement du flot, de régler les dépenses et de les répartir entre les intéressés. Ils existent de fait depuis la création du flottage à bûches perdues et ont obtenu, à diverses époques, par des édits royaux ou arrêtés, des privilèges importants (1) ; mais les règlements qui

(1) 13 août 1669. — Edit portant règlement général pour les eaux et forêts.

Ordonnance de 1672. — Autorisation d'utiliser, pour le flottage, l'eau des étangs situés à proximité des cours d'eau. — Autorisation de passer sur les propriétés riveraines. — Réglementation des ports.

— Repêchage des bois canards, etc. — 20 février 1673. — Edit portant confirmation des privilèges.

les régissent n'ont pris corps définitivement qu'en 1828, pour le syndicat de l'Yonne, et en 1855 pour celui de la Cure.

Ces règlements sont identiques ; ils établissent une société forcée entre tous les marchands et propriétaires flottant leurs bois sur ces rivières ; quiconque jette 150 décastères de bois, dans le ruisseau ou la rivière, avec l'intention de les reprendre à leur arrivée au port de tricage, devient membre du syndicat et en reste membre dans l'avenir tant qu'il conserve au moins 50 décastères à la *mise en état*, c'est-à-dire au port d'arrivée. Les intérêts de chaque compagnie sont administrés par un syndic et deux adjoints nommés, tous les trois ans, en assemblée générale. Le syndic exerce ses fonctions avec l'intermédiaire d'un agent général qui s'occupe de tous les détails d'administration et de comptabilité. Avant l'assemblée générale qui a lieu habituellement au mois de décembre, celui-ci récapitule toutes les dépenses qu'il divise en deux chapitres. Le premier comportant les frais dits *de flottage* : lancement des bois à la rivière, conduite du flot, indemnités aux riverains, réparations aux ouvrages d'art, améliorations dans le lit des rivières, etc. Le second s'appliquant aux frais dits de mise en état : tricage des bois aux ports d'arrêts, traitement d'employés, etc.

Après leur approbation, elles sont réparties : celles du premier chapitre, proportionnellement aux quantités lancées ; celle du second chapitre, proportionnellement aux quantités arrivées au port de tricage. Car il con-

Ordonnances et règlements sur la juridiction des Prévôts et Echevins.

2 janvier 1797. — Arrêté concernant la largeur des chemins de halage et de flottage.

9 mars 1798. — Arrêté contenant des mesures pour assurer le libre cours des rivières navigables et flottables.

vient d'ajouter que tous les bois lancés n'arrivent pas à destination. Lorsque les bûches séjournent trop longtemps à l'eau, elles s'alourdissent, s'accrochent au fond et y demeurent : ce sont les *canards* dont le repêchage doit avoir lieu dans les 40 jours qui suivent le passage du flot, sous la direction de l'agent général. — Ces canards sont empilés en grillons le long des rives, et seront relancés au prochain flot.

L'agent général dirige aussi les mesures d'exécution concernant la conduite du flot et les prises d'eau à faire aux réservoirs et étangs.

DESCRIPTION DU FLOTTAGE

Après cette digression sur l'organisation des Compagnies de flottage, revenons à l'embarquement du flot sur la rivière qui intéresse le plus notre arrondissement, c'est-à-dire sur la Cure.

Nous sommes au pied du barrage des Settons, à quelques kilomètres des sources de la Cure, au jour fixé pour l'embarquement. Tous les intéressés sont présents. Depuis l'aube jusqu'à midi, 200 ouvriers, hommes, femmes et enfants, lancent les bûches à la rivière sur une longueur de 4 à 5 kilomètres : c'est ce qu'on appelle le *jetage*. Il faut se hâter, car il est interdit de jeter aucune bûche après le passage de la *queue du flot*.

Les premières bûches s'arrêtent le long des berges, dans les noues ; mais bientôt le lit se régularise, un chenal se forme au milieu, où le courant emporte la plus grande partie du bois. Cependant un rocher, ou tout autre obstacle, suffit pour retarder l'écoulement : le bois s'y accumule en longs îlots qu'on appelle des *rôties*.

Lorsque les piles sont épuisées, les ouvriers repoussent, dans le courant, les bûches qui s'étaient atta-

chées aux rives et empêchent leur agglomération. Parfois, malgré tous les efforts d'un personnel nombreux, de véritables barrages flottants, des *prises*, se forment entre les rochers ; les bûches s'enchevêtrent, s'amoncellent, se brisent avec fracas, et ces banquises provoquent parfois l'inondation des rives et leur envahissement par le flot. Jour et nuit on travaille à détruire l'obstacle, non sans les plus grands périls. Tout à coup un mouvement se produit dans la masse, la débâcle s'opère, l'avalanche se précipite avec furie, et il faut s'efforcer d'en restreindre les dégâts en la maintenant entre les rives. Les épaves disséminées sur les plages devront être de nouveau rejetées dans le courant, jusqu'au moment de l'arrivée de la *queue du flot*.

Les jours suivants, on dépassera Montsauçhe, Gouloux, Dun-les-Places, Marigny, Chastellux, Cure, etc., en recueillant au passage les flots secondaires des petits affluents, et bientôt il ne restera plus une seule bûche sur les ports.

Après 25 à 30 jours de ces manœuvres laborieuses, le flot sera parvenu à Vermenton, où il sera retenu par des *arrêts ou alingres*, sorte de chevalets en charpente disposés en arêtes de poisson, reliés entre eux de façon à barrer le courant, et à faire converger les bois vers les deux rives, où se fait le tricage.

Par un temps souvent rigoureux, des hommes, des enfants, recrutés pour la circonstance, les jambes à l'eau, jettent le bois sur la berge ; d'autres en font le tricage des marques : chaque bûche portant une marque particulière, un cœur, une ancre, un carré, etc., les plus illettrés peuvent en connaître le propriétaire. Les piles s'allongent symétriquement en rangs serrés, perpendiculaires aux rives, et suivant des règles précises établies par l'ordonnance de 1672,

déjà citée; le bois sèche, et dans quelques semaines les bateaux commenceront à le charger et à le descendre sur Paris.

La durée du flot étant de près d'un mois, il arrive que les prévisions relatives au régime de la rivière ne se réalisent pas toujours. Si les eaux sont trop abondantes, les bois s'en vont à la dérive, dans les propriétés riveraines. Si, au contraire, elles deviennent basses, si la gelée survient, le flot est exposé à rester en route. Il faut recourir alors aux étangs construits sur le parcours des ruisseaux et surtout au réservoir des Settons. En examinant la carte hydrographique des bassins de l'Yonne et de la Cure, on remarque que les affluents sont constellés de petits étangs qui ont été construits dès l'origine du flottage pour en régulariser le débit. Lorsque les eaux manquent, les réserves sont lâchées par *courues* ou à *jet continu* suivant les besoins. Grâce à ce procédé, le plus petit ruisseau dont le cours se tord en méandres capricieux, dont le lit est entrecoupé de cascates et souvent barré par des obstacles sans nombre, peut néanmoins servir de véhicule à des quantités de bois invraisemblables.

La Cure, au point de vue du flottage, est divisée en cinq sections ou *rejets* correspondant aux affluents qui y portent leurs bois :

Le 1 ^{er} rejet commence au Saut de Gouloux et finit au ruisseau du Vignant, près de Saint-Brissson : longueur.	3*500
Le 2 ^e rejet commence à ce dernier ruisseau pour finir au ruisseau de Saint-Marc : longueur	6*500
Le 3 ^e rejet commence au ruisseau de Saint-Marc, et finit au Chalaux : longueur.	9*500

Le 4° va du Chalaux au ruisseau de Brinjame : longueur. 7^k000.

Enfin, le 5° et dernier s'arrête au pont de Blannay : longueur. 18^k000

L'agent général donne les ordres d'embarquement, de façon à faire concorder le flot des petits affluents avec celui de la rivière principale.

En temps ordinaire, le lançage suit la progression suivante :

1^{re} journée. — Depuis le barrage des Settons jusqu'au pont de Cure, à Montsauche ;

2^e journée. — Du pont de Cure au pont Dupin ;

3^e journée. — Du pont Dupin au ruisseau du Vignant ;

4^e journée. — Du ruisseau du Vignant au ruisseau de Saint-Marc ;

5^e journée. — Du ruisseau de Saint-Marc à la forêt au Duc, et ainsi de suite jusqu'à Blannay, où la queue du flot n'arrive guère avant le 25^e ou 30^e jour.

Ce qui correspond à une vitesse moyenne de 100 m. à l'heure.

Le seul flot de la Cure occupe à tour de rôle une population d'environ 600 personnes recrutées parmi les riverains. Chaque ouvrier reçoit depuis 1 fr. 50, pour les enfants, jusqu'à 2 fr. 25 pour les hommes. Indépendamment de ce salaire, chaque ouvrier employé sur les ports de tricage, reçoit un faix de bûches estimé 0 fr. 50. Le syndicat distribue ainsi annuellement 450 stères de bois.

Le principal affluent de la Cure, le Cousin, a flotté pendant de nombreuses années. On trouve aux archives d'Avallon, au registre des Délibérations de la Chambre de Ville (BB⁹, année 1704), une injonction faite au sieur

Berthier, préposé au flottage, l'invitant à réparer les dégâts causés par le flot au pont Baré, construit en 1669.

Non seulement le Cousin flottait à cette époque, mais Vauban, notre grand maréchal, songeait à le rendre praticable à la navigation en bateaux et à établir un port au faubourg de Cousin (1) : c'était vingt ans à peine après l'achèvement, par Riquet, du canal du Midi; il n'est pas étonnant que le maréchal, aussi grand ingénieur que grand capitaine, ait conçu le projet de construire un canal de la Loire à la Seine, dont celui du Cousin ne pouvait être qu'une dérivation.

Quoi qu'il en soit, le Cousin demeura simplement flottable jusqu'au commencement de notre siècle, époque

(1) Livre des délibérations de la Chambre de Ville BB⁴, année 1704 :

« Les dicts sieurs-Champion et Raudot, ensuite de la même délibération, ont estés à Bazoche le mercredy, et là y ont présenté les honneurs et obéissance de la ville à Monseigneur le mareschal de Vaubant qui les a fort agréablement receus, leur ayant témoigné qu'il affectionnait particulièrement Avallon et souhaitait leur en donner des marques; qu'il auroit conçu un dessin propre à le faire connoître, sçavoir de faire porter batteau à la rivière de Cousin, à commencer le port dans le faubourg de Cousin, mesme sans établir aucuns drois sur les marchandises. Qu'il estimoit qu'il en revien-droit beaucoup d'utilité à la dite ville par le débit de ses danrées et des pays voisins pour la fourniture de Paris; que cela procureroit encere de l'ouvrage au menu peuple; que tout ce qui en pourroit retarder l'exécution seroit le contre tems facheux de la guerre que la France estoit obligée de soutenir contre ses ennemis.

« En ce qui concerne le dit seigneur mareschal de Vaubant que par les mêmes députés, il lui sera fait des remerciements très humbles de la part de la communauté, de ses bonnes intentions pour elle, l'invittant d'en vouloir procurer l'exécution et pour marque de reconnaissance, qu'il sera fait une chasse publique dont le succès, s'il s'en trouve aucuns, sera envoyé et offert au dit seigneur mareschal de Vaubant.

« *Fait à l'hostel de ville d'Avallon, ce 23 octobre 1704.*

« *Signé : CHAMPION, RAUDOT, CHAUSSON, MORIZOT, BOROT.* »

à laquelle des routes nouvelles permirent de disséminer, dans la région même, le produit des forêts qui l'avoisinent. Cependant, cette navigation ne cesse pas tout d'un coup : après diverses intermittences, des tentatives peu heureuses furent faites pour en rétablir l'usage. Un sieur Varnoult s'y ruina sans pouvoir la prolonger au delà de 1818, au moins en amont de Pontaubert. En aval de cette localité, elle subsista jusqu'en 1830.

NAVIGATION PAR TRAINS ET ÉCLUSÉES

Avant 1881, époque à laquelle la dérivation d'Accolay, nouvellement construite, permit aux bateaux de venir charger les bois jusqu'à Vermenton, le flottage s'arrêtait à Arcy. Là on construisait des radeaux ou trains, qui suivaient le fil de l'eau jusqu'à Paris. Un *train* était formé par la réunion de deux *parts* de 12 décastères chacun : sa longueur était d'environ 90 mètres, et sa largeur de 4 m. 55. A Appoigny, on accolait deux trains pour faire un *couplage*.

Une crue factice créée par les manœuvres successives des différents barrages ou pertuis entraînait ces trains jusqu'à Paris : cette crue s'appelait l'*éclusee*. Suivant l'abondance des eaux, on formait deux ou trois éclusées par semaine. Chaque éclusee emportait et aval de Cravant jusqu'à 100 trains à la fois, soit environ 2,400 décastères. Mais ce n'était pas toujours sans avaries. En été, les eaux étaient souvent rares en le tirant d'eau insuffisant. Des trains construits pour une hauteur d'eau de 0 m. 90 n'en trouvaient parfois que 0 m. 75 ou 0 m. 80 et s'arrêtaient sur les *baissiers* ou hauts-fonds de la rivière, allaient à la dérive, formaient des *embâcles*, et il fallait les refaire avant l'éclusee suivante.

Depuis l'achèvement de la canalisation de l'Yonne (1877), le flottage en trains a été complètement supprimé par la batellerie qui amène à Paris des bois secs offrant une plus-value de 20 francs par décastère, sur les bois flottés en trains.

IMPORTANCE DU FLOTTAGE

L'industrie, dont nous venons de décrire le fonctionnement, transporte annuellement 3 à 4,000 décastères venant de la Cure et 9 à 10,000 venant de l'Yonne, représentant ensemble le chargement d'environ 8,000 wagons de huit tonnes.

Ces quantités correspondent à une exploitation annuelle de 3,000 hectares de forêts dans le bassin de l'Yonne et de 1,150 hectares dans celui de la Cure.

La superficie totale des forêts exportant leurs produits par ce procédé de transport est de 33,000 hectares dans le bassin de l'Yonne, et de 12,500 dans celui de la Cure.

PRIX DE REVIENT

La dépense, comprenant les frais d'embarquement et de conduite, le triage et la mise en état, les indemnités aux propriétaires d'étangs, de moulins, etc., les frais de personnel, etc., est de 0 fr. 027 par tonne kilométrique sur l'Yonne et de 0 fr. 052 sur la Cure, soit 1 fr. 20 par stère de bois transporté à 83 kilomètres, sur la première rivière, et 1 fr. 80 par stère de bois transporté à 74 kilomètres sur la seconde.

La différence de prix sur les deux cours d'eau s'explique par la difficulté du flottage dans le lit de la Cure, plus accidenté que celui de l'Yonne, par le plus grand nombre d'ouvriers à employer, et par l'élévation des frais généraux qui grèvent le prix de transport en raison

inverse des quantités flottées. Ce prix, d'ailleurs, est encore de beaucoup inférieur à celui des voies de terre dans cette région presque inaccessible.

LE RÉSERVOIR DES SETTONS

MOTEUR PRINCIPAL DU FLOTTAGE A BUCHES PERDUES

L'énorme quantité de bois que Paris tire des forêts du Morvan justifie donc les sacrifices consentis pour assurer et améliorer le flottage des bûches perdues. Cette industrie, à ses débuts, a été subventionnée par la Ville de Paris; elle l'est encore aujourd'hui par l'Etat, qui exécute directement, pour en faciliter l'exercice, les travaux les plus importants.

Des sommes considérables ont été employées à débarrasser les rivières d'obstacles trop encombrants, à construire des pertuis, gauthiers, étangs et réservoirs.

Le réservoir des Settons, parmi ces derniers ouvrages, se distingue par son étendue et sa capacité; car à lui seul il représente une réserve trente fois plus grande que celle de tous les étangs de l'Yonne et de la Cure réunis. Il est devenu le moteur et le régulateur le plus puissant du flottage; aussi entrerons-nous dans quelques détails sur ce réservoir, le plus important de France, dans la construction duquel nous avons apporté une faible part de collaboration.

DESCRIPTION DU RÉSERVOIR

Si l'on quitte Montsauche (chef-lieu de canton du département de la Nièvre), en se dirigeant vers le sud-est, on arrive bientôt, après avoir traversé la vallée de la Cure, à un plateau boisé (altit. 640 m.) d'où

l'œil embrasse un vaste bassin formé par les ramifications des monts du Morvan. Le fond en est occupé par un lac paisible, c'est le réservoir des Settons. Quelques chaumières sont dispersées sur ses bords ; de sombres forêts couronnent les hauteurs et ferment l'horizon. Il faut le voir du hameau d'Outre-Cure, d'où l'on aperçoit l'ensemble de la nappe d'eau s'épanouissant au pied des croupes montagneuses, ses îles boisées, ses anses, ses grèves où vient mourir la vague. Les touristes ignorent ce site, comme ils ignorent les gorges profondes de la Cure, la Roche du Chien, le Saut de Gouloux et tant d'autres coins pittoresques de ce pays accidenté.

Avant la création de ce lac artificiel, on découvrait du plateau où nous sommes une plaine marécageuse de cinq kilomètres de longueur sur trois de largeur, au milieu de laquelle serpentait la Cure. Le sol n'y donnait qu'une pauvre végétation et cachait, sous ses apparences de prairie verdoyante, de profondes tourbières, où le bétail s'enlisait quelquefois. Les bois se maintenaient sur les hauteurs, semblant fuir la plaine froide et humide.

Après s'être infléchie vers l'ouest, la vallée se refermait brusquement, et la Cure s'en échappait par une gorge étroite et accidentée. Cette gorge était toute désignée par la nature pour y construire l'énorme muraille de granit qu'on y voit aujourd'hui.

Le barrage repose sur les crêtes saillantes et est encastré dans la roche qui émerge de tous les points de la vallée. Sa longueur est de 267 m. 15 ; son épaisseur, de 16 m. 33 à la base et de 4 m. 30 au sommet. La nappe d'eau recouvre 404 hectares, et son périmètre est de 16 k. 500. La capacité du réservoir est de 23 millions 700 mille mètres cubes. Un promontoire rétrécit

L'entrée du golfe au fond duquel est construit le barrage, et le protège des vagues soulevées par les vents du sud-est. La maison du gardien, élevée en amphithéâtre, dans l'axe de la digue, domine tous les alentours.

Trois étages d'aqueducs servent à envoyer dans l'ancien lit de la Cure les eaux reconnues nécessaires au flottage ou à la navigation. Chaque étage d'aqueduc ou épanchoir est composé de cinq ouvertures indépendantes, pouvant assurer le service des lâchures à des hauteurs d'eau variables. Un aqueduc de fond permet de vider complètement le réservoir.

Un déversoir, sorte de pont à deux arches, traverse la digue à une extrémité et permet, lorsque le réservoir est plein, d'écouler dans la Cure les eaux surabondantes.

Une plinthe saillante et un parapet couronnent le barrage.

Une belle croix de granit érigée par M. l'ingénieur en chef Cambuzat, en 1858, appelle une pensée pieuse au milieu de l'admiration inspirée par cet imposant travail.

Enfin des canaux en maçonnerie prolongent, vers la rivière, les épanchoirs et dirigent les eaux sur d'énormes rochers où elles tombent en cascades superbes.

Ce travail a coûté 1,330,000 fr., y compris les acquisitions de terrains.

HISTORIQUE DE LA CONSTRUCTION DU RÉSERVOIR DES SETTONS

Depuis la fin du siècle dernier, on constatait que le régime de la Cure et de l'Yonne se modifiait par suite du déboisement des montagnes : le flottage et la navi-

gation par éclusées, alors en usage, y devenaient de plus en plus difficiles.

Dès 1781, l'Etat avait fait des études, dans le but de remédier à cet état de choses. En 1785, ses ingénieurs proposèrent l'établissement de deux grands réservoirs : l'un à Andryes, sur le ruisseau de même nom, qui se jette dans l'Yonne en aval de Clamecy ; l'autre sur la Cure, dans la plaine des Settons.

Un projet sérieux fut présenté en 1803 et il y eut même, à cette époque, une première allocation de 123,000 fr. pour commencer ces deux réservoirs ; mais elle fut retirée aussitôt.

En 1837 et 1838, sous la pression de besoins de plus en plus impérieux, les ingénieurs du canal du Nivernais reprirent les études abandonnées, dans le but de vérifier s'il serait possible d'alimenter par le réservoir des Settons le point de partage de ce canal. Tout en constatant l'impossibilité de réaliser ce résultat, à moins de percer dans le granit un tunnel de six kilomètres, ils reconnurent que la plaine des Settons présentait un emplacement exceptionnel pour la création d'une réserve d'eau dont l'utilité, même restreinte à l'usage du flottage et de la navigation par éclusées, n'était pas contestable.

Enfin, en 1843, M. l'ingénieur en chef Chanoine présenta un programme d'ensemble pour l'amélioration de la navigation de l'Yonne. L'avant-projet s'élevait à dix millions de francs et comportait la création de sept réservoirs, en tête desquels figurait celui des Settons ; il fut approuvé le 23 mai 1843, et une loi du 31 mai 1846 affecta un crédit de 6,500,000 fr. aux travaux les plus urgents.

Cet avant-projet indiquait, pour le réservoir des Settons, une retenue d'eau de dix-huit mètres de hau-

teur pouvant emmagasiner à peu près toutes les eaux d'hiver surabondantes ; mais des doutes s'élevèrent, au sein du Conseil général des ponts et chaussées, sur la possibilité de remplir chaque année une capacité aussi considérable. De nouvelles études complémentaires furent donc reprises, de 1843 à 1848. Elles consistèrent en observations pluviométriques et en jaugeages du débit de la Cure à l'emplacement projeté pour le barrage. Elles confirmèrent les prévisions de M. Chanoine.

A la suite de ces expériences, un projet définitif fut présenté le 22 mai 1843 par MM. les ingénieurs Rozat de Mandres et Vignon et approuvé le 8 mars 1855.

Les travaux furent enfin commencés dans le cours de cette même année par l'entrepreneur Perrichon, sous la direction de MM. Cambuzat, ingénieur en chef, et Marini, ingénieur ordinaire.

A la fin de 1857 le gros œuvre était terminé, et l'on pouvait inaugurer la digue le 13 mai 1858; mais les canaux de décharges, les plantations, l'organisation de la pisciculture ne furent achevés qu'en 1861.

UTILITÉ DU RÉSERVOIR

Le réservoir des Settons a donc été construit dans le double but d'augmenter le volume d'eau des éclusées de la Cure et de l'Yonne, et de favoriser le flottage à bûches perdues.

Depuis cette époque, la navigation par éclusées a disparu et a fait place à une navigation continue qui ne saurait elle-même se passer d'un supplément d'alimentation.

Pendant l'été de fréquentes prises d'eau entretiennent

nent un niveau constant dans les biefs de la Cure en aval de Vermenton et dans ceux du canal du Nivernais et de l'Yonne qui font suite.

Aux premiers mois de chaque année, le réservoir fournit au flottage des quantités d'eau variables, suivant l'état des cours d'eau.

L'Etat ayant seul supporté les dépenses d'un travail destiné à satisfaire deux services différents, devenait le dispensateur naturel des eaux du réservoir.

C'est ici encore qu'intervient le Syndicat de la Cure pour l'usage de ces eaux. Un volume déterminé est mis à sa disposition par les ingénieurs, et l'agent général donne directement au garde du réservoir les ordres de lâchures.

Sous le rapport du mode de distribution et de la quantité d'eau accordée par l'Etat au flottage depuis la construction de ce réservoir, il convient de considérer deux périodes :

1^{re} période. — La première période s'étend depuis l'année de la construction (1853) jusqu'à 1887. L'Etat, par suite d'une convention amiable avec le syndic, affectait annuellement au flot cinq à six millions de mètres dont la compagnie disposait à son gré. Celle-ci formait alors des *courues* intermittentes, destinées à accélérer la descente du flot, à raison de cinq à six mètres à la seconde ; généralement, cette quantité était insuffisante et l'administration accordait un supplément qui variait suivant la tenue du réservoir et l'abondance des eaux en rivière. On arrivait ainsi, pendant ces courues, à doubler le débit de la Cure.

2^e période. — La seconde période est postérieure à 1887. La compagnie ayant reconnu qu'il serait préférable pour elle de procéder par lâchures continues, l'Etat lui accorde pendant les vingt ou trente jours que

deuxième dure le flottage, une quantité de quatre à cinq mètres par seconde et même six mètres par exception. Elle peut disposer ainsi, pour chaque flot, de dix à douze millions de mètres cubes, quantité très suffisante pour le mener à destination.

Grâce aux travaux successifs exécutés par les syndicats dans le lit des rivières, grâce aussi aux sacrifices que s'est imposé l'Etat en faveur du flottage, son fonctionnement est aujourd'hui assuré dans les meilleures conditions d'économie possibles. Actuellement le transport d'un stère de bois, depuis le port de flottage jusqu'à Paris, ne coûte que 4 fr. 20 à 4 fr. 50, soit 2 fr. 15 à 2 fr. 30 pour le flottage proprement dit, et 2 fr. 05 à 2 fr. 20 pour le transport en bateaux.

ORIGINES DU FLÔTTAGE

Nous venons d'exposer le mécanisme et l'organisation actuelle de l'industrie principale du Morvan ; mais il importe de remonter jusqu'à ses origines pour faire apprécier les étapes franchies et les progrès réalisés. Cela nous permettra de signaler, une fois de plus, à la reconnaissance publique, les initiateurs de cette industrie.

Vers le milieu du seizième siècle, après avoir dépouillé à peu près complètement les forêts les plus rapprochées de Paris, on fut amené progressivement, pour assurer à la capitale ses approvisionnements de bois de chauffage, à exploiter d'autres forêts plus éloignées, situées à proximité de l'Yonne et de la Cure. Les bois du Morvan occupaient un territoire très étendu et ne donnaient à leurs propriétaires qu'un revenu insignifiant. On fit donc des tentatives pour en tirer parti et, naturellement, on dut chercher à utiliser les cours

d'eau pour leur transport ; on ne pouvait, en effet, songer à employer les charrois par terre pour de grandes distances : à cette époque le Morvan ne possédait que quelques rares chemins à peu près impraticables.

Pendant une période de quarante ans, des hommes d'énergie et d'initiative, aidés des subsides du Bureau de la Ville de Paris, s'appliquèrent à débarrasser le lit des rivières et des ruisseaux des obstacles qui les encombraient, construisirent des digues pour retenir les eaux, des pertuis pour les diriger ; ils purent ainsi se servir du courant pour transporter les bois jusqu'à Paris. Ils obtinrent bientôt des privilèges favorisant leur industrie.

Ce fut d'abord Gilles Defroiszez (1546), puis Charles Leconte (1547), Jean Rouvet (1549), Guillaume Sallonier (1550), René Arnould (1566), Guillaume Girard et Guillaume Mazurier (1582).

L'honneur de l'invention du flottage est généralement attribué au seul Jean Rouvet, mais il est juste de le répartir entre tous ses promoteurs.

La primauté n'appartient pas d'ailleurs à Jean Rouvet, et les auteurs qui la lui ont accordée se sont inspirés d'une tradition erronée établie par Saint-Yon.

Cet auteur écrivait en 1610 (Recueil des Eaux et Forêts) :

« Le premier qui a fait venir du bois flotté du pays de Morvant en la ville de Paris a été Jean Rouvet, marchand, bourgeois de la dite ville, lequel en l'année 1549 seulement trouva l'invention en retenant par écluses, ès-saisons plus commodes, les eaux des petits ruisseaux et rivières qui sont au-dessus de Crevant, de leur donner la force en laissant aller, puis après d'emmener les bûches que l'on y jette à bois perdu jusqu'au dit port de Crevant où on les recueille et

accomode par trains sur la rivière d'Yonne, en la sorte qu'on les voit arriver dans la ville de Paris. »

Delamarre (Traité de la police, 1719) cite, sans la contrôler, l'opinion de Saint-Yon.

Jacques Savary des Bruslons (Dictionnaire universel du commerce, 1723) continue la tradition; de même, le Dictionnaire de l'Encyclopédie (1751) et le Dictionnaire des origines (1777).

C'est encore sur la foi de cette même tradition que M. Dupin aîné, député de la Nièvre, organise une souscription en 1828, pour ériger, sur le pont de Clamecy, un monument en bronze (1) dédié, ainsi que le porte l'inscription :

« A JEAN ROUVET
L'INVENTEUR DES FLOTTAGES, EN 1549 »

Le Dictionnaire de l'approvisionnement de Paris (Pierre Rousseau, 1841) reproduit encore cette opinion, bien que, antérieurement, Thomas, dans son Traité de la culture et de l'exploitation des bois (1840), eût hardiment refusé à Jean Rouvet le mérite de cette invention qu'il considère, à tort, du reste, comme une puérité et qu'il fait sérieusement remonter au déluge, faisant confusion, comme beaucoup d'autres, entre la navigation par radeaux et la navigation à bûches perdues.

Ce fut Frédéric Moreau, Syndic du Commerce des bois à œuvrer de Paris qui, dans son histoire du flottage en trains (1843), après de laborieuses recherches aux Archives de la Bibliothèque Nationale, parvint à rétablir la vérité de ce fait historique intéressant. Il découvrit des documents inédits, desquels il résulte qu'il faut définitivement faire remonter à l'année 1546

(1) Buste dû à David d'Angers, érigé avec le produit d'une souscription s'élevant à 6,722 fr. 65 et inauguré le 26 octobre 1828.

l'introduction du flottage à bûches perdues sur la haute Cure, et que la primauté en appartient à *Gilles Defroissex*, maître de forges du Nivernais, dont Jean Rouvet, bourgeois de Paris, ne fut d'abord que la caution, pour devenir plus tard son successeur.

Ce fut d'ailleurs *Gilles Defroissex* qui, le premier, obtint du roi Louis XI des lettres patentes pour l'exploitation de cette invention. Il se présenta devant le Bureau de la Ville de Paris, le 23 juillet 1546, pour obtenir des subsides, faisant ressortir que, « si la dicte rivière de Cure était navigable ou au moins flottage (1), ce serait le plus grand bien qu'on saurait estimer et pour la ville de Paris, parce que le long d'icelle rivière y a grande quantité de boys à luy appartenant et à d'autres, qui est prêt à floter et faire venir à bon marché; sur quoi, pour le bien de la ville, il en aurait adverty le conseil du roi, duquel il aurait obtenu des lettres patentes et permission de faire la dicte rivière navigable, avec commission de prendre les dix deniers sur les aydes de la dicte ville..... Le dict Defroissex baillera Guillaume Legras et Jehan Rouvet, bourgeois de Paris, pour caution » (Arch. nat., sect. adm. H. 1781, n° 39, v°).

Il insista de nouveau, dans une séance du 8 décembre de la même année, donnant à entendre : « qu'il fournilroit la ville de Paris de boys à bon marché, si la

(1) Dès cette époque on établissait, comme on le voit, une distinction entre les rivières *navigables pour les bateaux ou les trains* et les rivières *flottables à bûches perdues*. Si divers auteurs anciens parlent de radeaux transportés par les fleuves (passage du Rhône par Annibal, sur des radeaux Tite-Live) ou flottant sur la mer (cèdres du Liban envoyés par Hiram, roi de Tyr, pour la construction du temple de Salomon), aucun ne parle du flottage à bûches perdues qui constituait manifestement, au XVI^e siècle, un mode de transport nouveau.

ville de Paris luy vouloit bailler deux mil escuz pour faire et rendre la dicte rivière de Cure navigable, au moins flottage, qui seroit ung bien inestimable à la dicte ville, ainsi qu'il disoit, au moyen de quoy auroit obtenu lettres patentes du Roy par lesquelles il est mandé à icelle ville lui bailler la dicte somme en baillant caution bourgeoise ».

AVENIR DU FLOTTAGE

Le tableau ci-dessous fait connaître la moyenne des quantités de bois flottées sur la Cure, à des périodes décennales remontant au-delà de 1830 et finissant en 1890, et en même temps les prix de revient correspondants.

ANNÉES	QUANTITÉS FLOTTÉES EN DÉCASTÈRES	PRIX DU TRANSPORT AU STÈRE	OBSERVATIONS
1825	12,450	» 91	a) Cette quantité provient de deux exercices, le flot n'ayant pas eu lieu en 1849.
1830	8,860	1 15	
1840	9,580	1 12	
1850	7,930 (a)	1 08	
1860	7,200	1 21	
1870	3,750	1 77	
1880	4,270	1 90	
1890	2,650	1 81	

On peut remarquer que les quantités flottées sont en décroissance continue et que, naturellement, les prix de flottage augmentent constamment.

Les modifications profondes apportées, depuis trente ans, dans les moyens de chauffage de la capitale,

l'extension énorme de la fabrication du gaz, dont les produits directs ou indirects sont employés au chauffage, l'élévation progressive de la main-d'œuvre qui augmente le prix des bois et celui de leur transport, sont les causes principales de cette diminution dans l'exportation des bois du Morvan.

Depuis 1825, d'ailleurs, sous la haute influence de la famille Dupin, le Morvan a été sillonné de routes, dont plusieurs convergent vers le canal du Nivernais ; de sorte qu'une notable quantité de bois transportés par voitures aux ports du canal du Nivernais, où ils sont repris par les bateaux, sont ainsi enlevés au flottage et échappent à son trafic.

On ne peut se dissimuler, cependant, que le flottage à bûches perdues traverse une période de décroissance ; le mal s'aggrave de jour en jour, au point que la propriété forestière, dans le Morvan, a, depuis quinze ans, baissé dans des proportions inquiétantes.

Quoi qu'il en soit, les quantités de bois flottées sont encore trop considérables pour qu'on puisse craindre que ce mode de transport ne vienne à disparaître comme la navigation en trains. Il est encore indispensable pour l'approvisionnement de Paris ; sa suppression serait la ruine de toute la région forestière du Morvan. A ce double titre, il paraît destiné à se maintenir longtemps encore, malgré le développement incessant des autres moyens de transport. Le transport par chemins de fer, malgré de nombreuses tentatives, est resté jusqu'ici impraticable pour les bois, tant par suite de l'élévation du fret que par l'insuffisance des gares d'arrivages. Les bois s'arrêtent à Bercy-Conflans ; leur enlèvement doit s'effectuer dans un délai très limité. Il en résulte des frais de camionnage onéreux qui élèvent d'autant la valeur du transport par voie ferrée.

Le flottage constituera donc encore longtemps, il faut l'espérer, une industrie fort intéressante pour la prospérité de la région montagneuse dont les derniers contreforts touchent aux portes de la ville d'Avallon.

Février 1892.

J. PRÉVOST.