

# FLOTTAGE du BOIS du MORVAN à PARIS

Le flottage, aujourd'hui disparu, fut la base d'un développement d'une économie régionale durant près de quatre cents ans. Cette activité consistait à apporter essentiellement du bois à brûler aux portes de Paris par les cours d'eau.

Un homme, en 1549, Jean ROUVET de Clamecy, inventa le **flottage à bûches perdues**. L'idée fut de déposer les bûches dans le lit des rivières qui les charrieraient jusqu'à un point donné. Toutefois Jean SALONNIER de Moulins-Engilbert perfectionna les premiers trains de bois. Guillaume SALONNIER vers 1550 fit construire écluses et pertuis afin de régulariser le cours de l'Yonne. Le paysage actuel de la Nièvre et de l'Yonne (et dans une moindre mesure de la Saône-et-Loire, commune d'Anost) garde les stigmates de cette intense activité qui régna à l'époque.

## TECHNIQUE

Le cheminement d'une bûche, de sa coupe à son utilisation, se déroulait sur une période pouvant couvrir deux années :

### - l'abattage

- le **marquage**, signe distinctif à l'une des extrémités de chaque bûche pour déterminer le nom du marchand ;

- le **petit flot** : à l'automne les bûches étaient jetées dans les ruisseaux flottables qui étaient grossis en temps utile par le lâchage des eaux des étangs établis à leur source ; à leur arrivée dans la rivière d'Yonne, les bois étaient retirés et empilés pour qu'ils puissent sécher ;

- le **grand flot** : au printemps suivant, dès que la hauteur de l'eau le permettait, on y rejetait tous ces bois qui, entraînés par le courant, descendaient jusqu'aux ports "de tirage" ;

- le **triquage** ou **tricage** : l'empreinte sur chaque bûche facilitait sa reconnaissance ; elle était déposée à l'emplacement réservé à son propriétaire.

Durant toutes ces étapes, le flottage se faisait à bûches perdues. Les négociants de Paris arrivaient dans les ports, entre autres de Clamecy, pour acheter les bois qui leur étaient livrés à l'automne. Commenait alors le **flottage en train**. De Clamecy à Paris, il fallait parcourir environ 170 km. Les trains devaient être soigneusement préparés pour éviter tout incident.

La disparition du flottage fut progressive à partir de 1870 environ : la houille remplaçait le bois ; les salaires bien que dérisoires augmentaient les frais généraux ; le bois morvandeau s'exportait aussi en Suisse et en Italie ; le chemin de fer, la route et l'aménagement du canal du Nivernais concurrençaient cette industrie. En 1927, sur 6 compagnies existantes en 1847, une seule restait : la Compagnie des Intéressés aux flots de Haute-Yonne, qui a transporté 1 628 000 décastères, soit 7 776 000 tonnes de bois constitués par 117 marques, de 1800 à 1929. Le dernier flot eut lieu sur l'Yonne en 1923.