04 à 07 - LES GALVACHERS 17/06/02 9:52 Page 1

MEMOIRE – HISTOIRE

par Emile Guillien,
président des Traîne-Bûches du Morvan

Et si on reparlait des Galvachers ?

J'ai dévoré les « Galvachers et Charretiers du Morvan » de Philippe Berte-Langereau à sa sortie en 1996.

Il est vrai que dans mes veines coule du sang maternel de « voituriers par terre », d'au moins Louis XIV jusqu'à 1928, année de ma naissance. Si je n'ai pas connu les bœufs de mon grand-père j'en ai vu travailler dans ma jeunesse et j'en ai même fait manœuvrer une paire durant la moisson pendant l'Occupation.

Je viens d'éplucher « Au Temps des Galvachers » d'Alain Vieillard-Pasquelin. Ce sont deux études très différentes et pourtant complémentaires, l'une plus familiale et l'autre plus historique. Mais toutes deux déplorent le manque de données anciennes, avant la Révolution.

Essayons donc d'argumenter sommairement sur ce qui aurait pu obliger ces gens à s'expatrier (?).

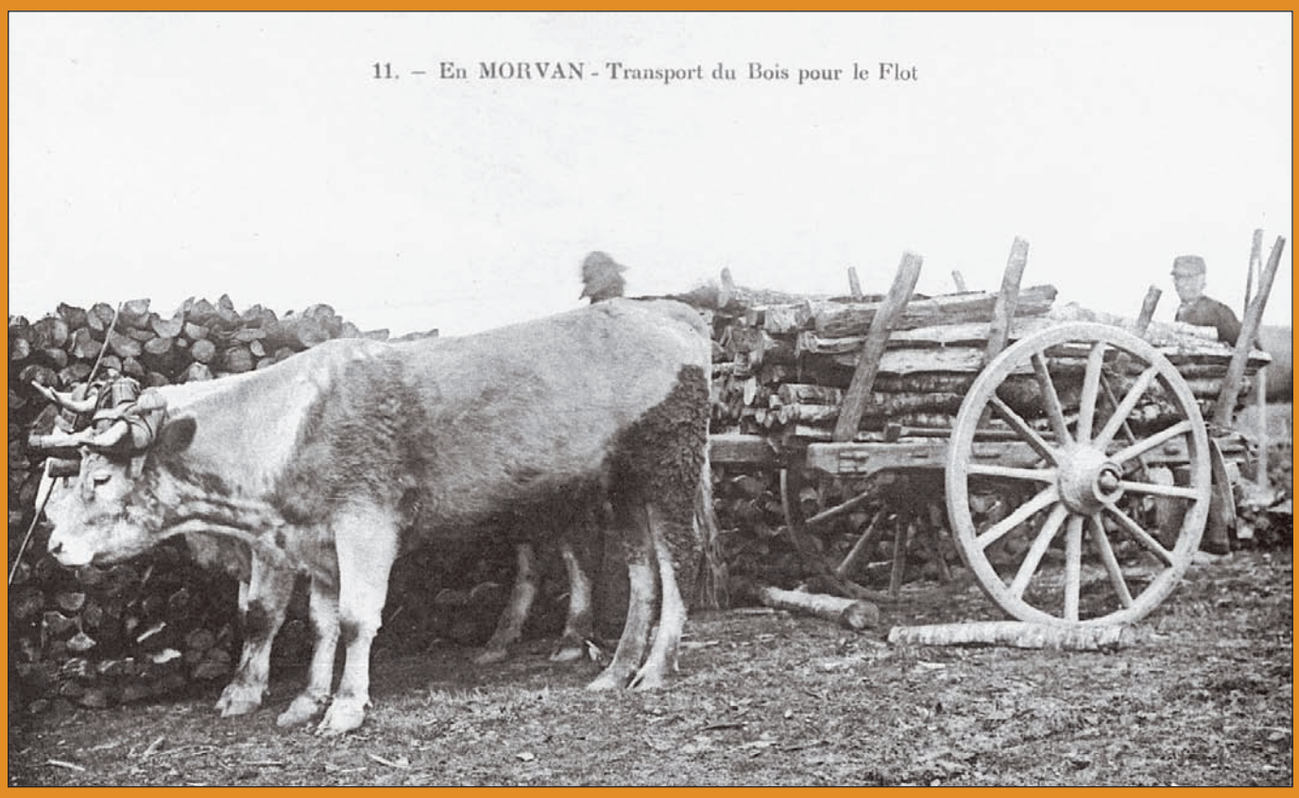
Parler du Morvan, c'est surtout évoquer le flottage décrit dans de nombreux ouvrages mais mal connu car les auteurs n'avaient pas accès à des documents précis.

Depuis 1993, j'ai feuilleté les Archives du

Commerce de la Haute-Yonne, et en particulier les Comptes Généraux donnés chaque année aux « Marchands Intéressés » et dont certaines copies sont conservées à la Bibliothèque municipale de Clamecy, couvrant la période de 1767 à 1923.
Dans plusieurs dossiers on explique en détail, jour après jour, la descente du Flot depuis le jetage à l'étang du Châtelet jusque dans les Vaux d'Yonne, avec le concours des poules d'eau sous la conduite des gardes, pour terminer par l'empilage définitif sur les ports. Toutes les menues dépenses sont relevées dans les différentes portions délimitées par les confluents de ruisseaux.
C'est une autre vision de « l'approvisionnement de Paris en bois de chauffage » et, malgré nos mises en garde auprès des historiens, les derniers écrits (année 2000) parlent toujours du « petit Flot » et du « grand flot » qui ne sont que des inventions de 1881.
Notre association a publié quelques livres, et créé un site Internet sur l'installation de cette industrie séculaire.
Si tout le monde est d'accord pour commencer à la fin du règne de François Ier, il faut ensuite séparer les installations sur les différents bassins : Haute-Yonne ; Cure ; Beuvron et Sauzay.
C'est sur la Cure que l'expérimentation a été la plus rapide. Déjà sous Henri IV, le flot était arrêté au confluent du Cousin, à Sermizelles, où des ateliers de flottage construisaient des trains. Ceux-ci avaient été perfectionnés par la famille Sallonnyer et ce sont leurs ingénieuses réalisations qui ont permis à un seul homme (ou presque), debout sur le premier coupon, la perche à la main, de diriger un long radeau de 70 mètres transportant jusqu'à 150 stères de moulée et de descendre à Paris par le seul courant de la rivière.
Les nombreux marchands forains s'entendaient bien et à la Révolution (premier relevé sérieux) ils écoulaient 75 000 stères.
Il avait fallu trouver des manœuvres et aussi des équipages pour amener les bûches au pied des étangs. C'est ainsi que « le 6 octobre 1720 il est passé un marché entre les frères Voillot de Bornoux, hameau de Dun-les-Places, avec les marchands Forestier et Morisot d'Avallon pour rendre sur les ports de la rivière de Core les bois coupés en Breuil et Friquette avant la St-Martin d'Hiver moyennant 21 sols par corde, au compte de 21 pour 20, les deux grillons francs. Ils ont reçu 80 livres et en avance 440 livres pour achat de boeufs et avoine qu'ils devront employer audits charrois et pour sûreté ils ont affecté et hypothéqué une paire de bœufs sous poil rouge et gris de l'âge de 5 ans qu'ils ne pourront vendre comme ils hypothéqueront les boeufs et avoine qu'ils achèteront… »
Certains charretiers se vendaient donc aux marchands en espérant sans doute gagner un peu d'argent et garder les bœufs acquis pour le travail.
Il en est à peu près de même sur les petites rivières (Beuvron et Sauzay) où quelques seigneurs font creuser de longues tranchées toujours visibles. Vers 1750, il en descendait entre 75 et 100 000 stères.
Sur la Haute-Yonne, c'est tout différent. Les marchands forains avaient partie liée avec ceux de Paris qui les rançonnaient plus ou moins.
C'est pourquoi ils se révoltèrent plusieurs fois, refusant de livrer leurs coupes, les attaquant en justice parisienne et se mutinant enfin en 1763. Ils fondèrent alors le Commerce des bois flottés de la Haute-Yonne, séparé complètement du Commerce en trains de Paris.

◀ *Pierre Ravier de Corcelles (Anost) avait, à la fin du XIX ème siècle, une quinzaine de paires de boeufs menées par plusieurs commis. C'est son équipe qui charria les pierres depuis la Côte d'Or jusqu'à Athez (Anost) pour la construction de l'importante école du hameau. D'autre part, comme la plupart de ses collègues voituriers, il fallait organiser le travail de son équipe en hiver (avant le grand départ de printemps).*
Ils ont notamment charrié dans le département des Vosges à Montigny-les-Bains. Cette superbe photo qui nous a été confiée par M. Ravier montre une équipe et des boeufs dirigés par la famille Ravier au début du XIX ème siècle.
(photo retravaillée par M. Semenon)

Philippe Berte-Langereau



Dès cette date un Syndic, un Agent Général, un Commis Général, des Directeurs des ports et des gardes dirigèrent les deux flots annuels :
– le premier d'hiver (novembre à janvier) dépassait Clamecy pour être tiré de Surgy à Lucy-sur-Yonne et devait être empilé au début d'avril.
– le second de printemps (mars-avril) était arrêté en amont du pertuis de Clamecy. Il était bien moins important que l'autre.
Pour mémoire, le port de La Forêt (où sont prises les cartes postales de 1900) était réservé aux flots (une dizaine) des Petites Rivières.
L'Yonne, en aval du pertuis de Clamecy, devait être libérée au 15 avril où débutait la construction des trains qui descendaient à Paris jusqu'en octobre.
Si les premières années, le flot démarrait au pont d'Arringette (confluent avec l'Oussière) très rapidement le Commerce occupa la Haute-Yonne jusqu'au Châtelet, puis aida les entrepreneurs sur tous les ruisseaux. L'eau fut enfin payée aux propriétaires d'étangs.
A la veille de la Révolution, le mécanisme était parfaitement huilé.
Sur la carte jointe, vous découvrez tous les ruisseaux et leurs étangs qui permettaient de concentrer toutes les bûches à Arringette.
Si 19 070 cordes (une corde du Commerce valait 4,7 stères) y étaient comptabilisées en 1767, ce furent 21 000 en 1778 et presque 30 000 en 1789. De 45 000 « çarottes » on passait à 70 000. Que de bœufs (ou vaches) supplémentaires à atteler ! Il est donc normal qu'en 1779 « les frères Pasquelin demeurant au village du même nom s'engagent à livrer 40 cordes de moule (en réalité 42) au compte d'Etignard de la Folotte, prises en forêt de Glaine (ou Glenne ?) et amenées sous l'étang du Touron… la présente entreprise faite moyennant deux cents livres pour la délivrance de deux bœufs destinés pour le charroi… » Bulletin de l'Académie du Morvan N°11 de 1984.
Courcelles, Bussy, Anost... ne sont pas loin et sans doute les fermiers participaient et multipliaient les attelages.
Il y eut une légère diminution au début de la Révolution mais dès 1800 le trafic reprit (avec l'obligation d'empiler en décastères sur les ports des Vaux d'Yonne, sans virgule, en adjoignant des 1/2, 1/4, 1/8, 1/16, 1/32… de décastères ! Dans le haut-pays ils n'apparaissent qu'en 1841 ; mais les calculs restent basés sur les anciennes cordes. Ainsi en 1902 M. de la Folotte livre 192,97 décastères, soit 410 cordes 1/2 1/16).
Il est peu probable que des « Galvachers » aient émigré pendant cette période troublée et certains ont dû se poser des questions. Que faire de nos bœufs ? Les garder ? Les vendre ? Où aller travailler ?
Même si la nouvelle frontière Nièvre-Saône-et-Loire n'est pas infranchissable, elle les isole de leurs anciens employeurs. (Voir l'historique de la formation des Départements dans l'Almanach du Morvan de 1989, page 103 et suivantes).
Et dès la Restauration certains sont (re)partis. Pourquoi ont-ils persisté quand ce n'était pas rentable ? Il faut tenir

compte de la fierté de l'homme. Plutôt que d'avouer son échec il continue.
J'ai vécu un même drame bien que de nature différente. Un ami avait construit à l'écart du village. Faire venir l'électricité coûtait déjà fort cher; mais l'eau sur l'évier ? Impossible.
Un sourcier consulté la trouva près de la maison à seulement dix mètres. Quelques jours de bulldozer pour atteindre cette profondeur… et se trouver à sec ! Pioches, pelles et seaux entrent en jeu pour, à 12m, buter sur une dalle de calcaire.
Tout le village guette. Alors il décide de percer au perforateur pneumatique et barre à mine de carrier. Un mètre, deux… dix… rien.
« L'œil de Caïn » est toujours là ! 20m… 30… encore un et l'eau monte, remplit le fond du trou jusqu'à la hauteur prévue.
Les Galvachers repartent… repartent… jusqu'à la « bonne saison », celle qui leur permet de rentrer au village en ayant « réussi ». Ou bien on ne les revoit plus faisant souche au Bas Pays et se laissant oublier. De toute façon le flottage n'embauchait plus.
Ce ne sont que 25 000 cordes qui partent maintenant d'Arringette (ou 117 500 st) ; même si en 1851 il y eut exceptionnellement 120 000 st, ce ne sera que 80 000 en 1870, 70 000 en 1881 (au moment où les trains sont interdits et enfin remplacés par les bateaux) et à peine 30 000 en 1900. Tout était fini.
Les bœufs réapparurent pendant l'Occupation et les « çarottes » roulèrent dans les bois jusqu'à la fin des années soixante, quand les Produits Chimiques de Clamecy cessèrent leur activité. Nous avons retrouvé quelques boeutiers de Lavault, Arleuf, Fâchin que nous avons fait parler dans notre livre sur SFCC.
Après la guerre, je revois une quinzaine de paires de bœufs venus exploiter une coupe à Sardy-les-Epiry. D'où venaient ils ?

Pour terminer une anecdote :
Pierre Bonte, sillonnant la campagne, se trouvait dans l'Auvergne auprès d'un vieux garçon cultivateur. Ils avaient filmé le petit tracteur et quelques menus outils et aussi les deux bœufs tirant un tombereau contenant quelques brouettées de fumier.
Pierre Bonte interroge :
" ~ Pourquoi conserver des bœufs ? "
Et la réponse fuse, cinglante : " Tée tu déjà aisseyé d'causer aivec un tracteur ? "
Ce qui résume toute la complicité hommes-animaux.