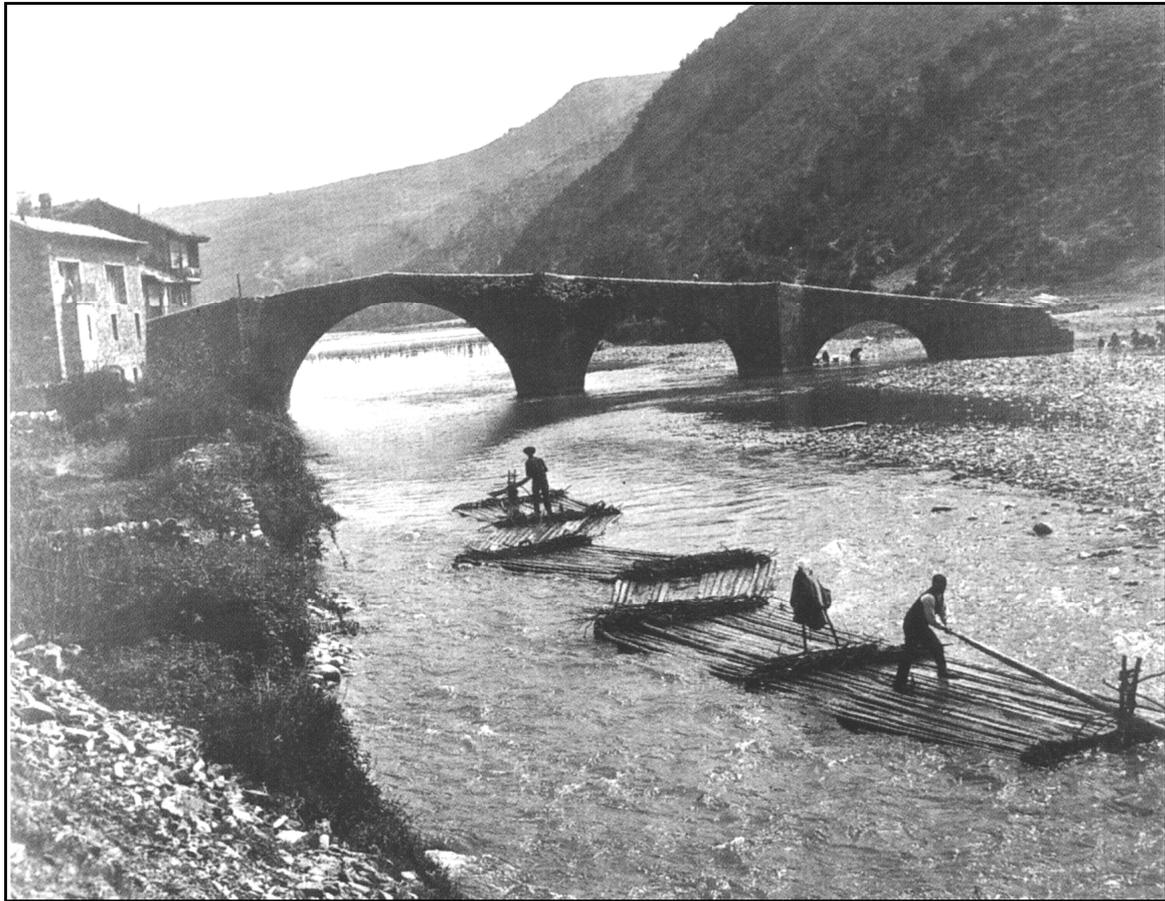


LE FLOTTAGE



SUR L'AUDE

Octobre – 1999

Fédération Aude Claire

32 rue des Augustins,
11300 LIMOUX

SUR LA RIVIERE AUDE

Lors de l'occupation romaine les besoins en énergie et en bois de construction étaient importants. On peut supposer que le flottage servait déjà à faire parvenir les bois dans la basse vallée et jusqu'à la mer.

Au début du Moyen Age, les étendues sylvestres couvraient les trois quarts du bassin hydrographique de l'Aude, entre Alet et Puyvalador.

Nous avons l'assurance que le flottage était déjà pratiqué au 13^{ème} siècle, car des documents nous indiquent qu'en 1227 des droits étaient perçus pour les bois passant par la ville de Limoux.

Au 16^{ème} et au 17^{ème} siècle, cette activité semble très importante avec la construction des nombreux navires de la flotte royale.

Au 18^{ème} siècle, il y avait très peu d'industries dans la Haute Vallée. Seule l'industrie du bois était capable d'assurer l'existence d'une partie importante de la population, allant du simple bûcheron au propriétaire de forêts, en passant par les corporations de menuisiers, rouliers, ébénistes, charpentiers, radeliers...

Au 19^{ème} siècle, l'ordonnance royale du 10 juillet 1835 déclarait l'Aude flottable. C'était la seule rivière du département à bénéficier de cet avantage. Jusqu'au début de ce siècle, l'acheminement des bois vers Carcassonne, Trèbes et la mer se faisait presque exclusivement par flottage, moyen de transport le plus pratique et le moins onéreux.

Dans la partie supérieure, l'Aude et ses affluents étaient flottables uniquement à bûches perdues (non reliées entre elles). A partir de Quillan, les troncs étaient assemblés pour constituer des radeaux.

Le flottage du bois s'étendait sur tout le cours de la rivière dont le lit était alors plus profond et le débit plus important qu'aujourd'hui. Sur les 220 km que mesure la rivière, 155 km étaient susceptibles de porter des radeaux.

En amont de Quillan

Les bois provenant du diocèse d'Alet étaient amenés, soit par flottage soit par transport animal, à Quillan où se trouvait le port d'embarquement.

Quand les forêts se trouvaient situées dans une zone dépourvue de cours d'eau suffisants comme dans le Capcir, le Donnezan et le Pays de Sault, on avait recours au transport par la route, c'est-à-dire au roulage. Pour accomplir ce travail, les rouliers utilisaient des charrettes tirées par deux ou quatre bœufs ou six à dix mulets.

Au milieu du 18^{ème} siècle, les troncs de certaines forêts du roi, de l'archevêque de Narbonne, de M. d'Auriac et du marquis de Roquefort arrivaient par flottage. Les bois venant des forêts du roi en pays de Sault ou de celles de Mlle de Florac et du Marquis de Sainte-Colombe étaient transportés au moyen d'attelages de bœufs ou de mulets.

L'acheminement des troncs jusqu'à Quillan n'était pas facile. Dans la vallée de l'Aude, dès Escouloubre, le flottage se faisait à «pièces perdues» jusqu'à Quillan. Les grumes étaient lâchées une à une sur l'Aude au gré du courant. Un convoi de pièces perdues ne devait pas comporter plus de 600 pièces de bois, chaque homme étant chargé de la conduite de 50 pièces.

Il existe des contrats signés au 16^{ème} et 17^{ème} siècles par des exploitants des forêts de la Haute Vallée qui traitent de la conduite et de la descente des bois.

Ce travail de convoyage était particulièrement spectaculaire lors de la traversée du défilé de Pierre-Lys où l'Aude est un torrent parsemé de rochers. A Saint-Martin-Lys, les habitants, après avoir abattu les sapins de la forêt des Fanges qui surplombe le village, étaient obligés de les traîner, souvent à force de bras, jusqu'aux bords de l'abîme et de les précipiter dans la rivière. Parfois des troncs étaient arrêtés dans leur descente par des rochers. Les bûcherons se faisaient alors descendre par une corde et s'efforçaient de les faire basculer dans le vide. Leurs compagnons, armés de longs harpons, attendaient en bas de la muraille que les troncs soient tombés, pour les dégager des rochers dont la rivière est hérissée et les diriger vers l'entrée du défilé. Souvent les bois, au lieu de suivre le fil de l'eau, se plaçaient en travers. Il fallait alors se hâter de les dégager, de peur que les autres sapins, qui tombaient sans cesse en amont, ne viennent former un barrage qu'il aurait été difficile, par la suite, d'éliminer.

Dans la rivière, le passage des défilés de Pierre-Lys, en amont de Quillan, posait donc de gros problèmes. Les ouvriers se mettaient sur les rochers pour faire défiler le bois. Mais, lors de la traversée des rapides, ils devaient se suspendre à un câble le long de la montagne pour guider les troncs. L'abbé Félix Armand nous fait une description très imagée de cette activité : "...un des travailleurs s'élance sur le dos d'un tronc et le dirige dans la nuit du défilé, modérant ou hâtant sa course, avec son harpon qui lui sert d'éperon et de frein ; tantôt plongeant avec lui, en le tenant enlacé à plat ventre, dans les goulets rapides, sous la voûte surbaissée des rochers ; tantôt, quand sa fougueuse monture se précipite dans un gouffre, la quittant d'un bond, et sautant de roc en roc pour aller l'attendre plus loin, et la piquer de

nouveau au moment où elle émerge écumante des remous furieux, sans oublier un seul instant, au milieu de ces évolutions, que d'autres compagnons pareillement montés chevauchent derrière lui, et qu'il doit redoubler de prestesse et d'efforts pour éviter leur choc imminent."

Tous les troncs lancés dans la rivière n'arrivaient pas à destination. Certains s'abîmaient ou se brisaient sur les rochers ; une crue pouvait les emporter ; d'autres disparaissaient en chemin quand les ouvriers dormaient. Ces troncs, dérobés la nuit, étaient désignés sous le nom de «bois de lune».

Les Règlements forestiers de 1754 prescrivait le déroulement du transport, passage et flottage du bois. Les bois royaux étaient prioritaires :

-Titre VIII-

"art. 6 : Les bois provenant des forêts des seigneurs pourront être voiturés par la rivière d'Aude en observant de ne point jeter les pièces en bois long et en rouleaux pour y flotter s'il y en a déjà de celui provenant des forêts royales..."

Les conducteurs des bois provenant des forêts des seigneurs seront tenus d'arrêter le bois de leur menade ou de le ranger sur les bords pour laisser le passage libre à celui de la menade provenant des forêts du Roi..."

A Quillan

Quillan était le lieu de convergence de l'importante activité liée au commerce, au travail et au transport du bois. Son port était, de par la loi, le seul de la région à débiter le bois de coupes.

En 1669 fut ordonnée par Colbert une réforme des Eaux et Forêts en Languedoc qui créa une maîtrise particulière à Quillan, maîtrise qui fonctionna jusqu'à la Révolution.

Les Règlements forestiers de 1754 organisent dans les détails cette industrie du bois :

-Titre VI-

"art. 6 : Les bois qui seront débités par le port de Quillan et de la rivière d'Aude ne pourront être encarrasés et mis en radeaux qu'ils n'aient été visités sur le port par les officiers et marqués du marteau de vérification..."

"art. 7 : Les adjudicataires du Roi seront tenus de jeter à l'eau leur bois tout le mois de juin au plus tard..."

"art. 9 : Il sera établi un garde particulier, tenu de faire sa résidence à la ville de Quillan...Il veillera à ce qu'il ne parte du port aucun bois qui n'ait été visité par les officiers et marqués...Il visitera toutes les pièces de bois qui arriveront au port du côté du Pays de Sault et, du tout, dressera procès-verbal..."

- Le Titre VII s'intéresse *"à la fourniture des rames, barres et liens nécessaires à la construction, à la conduite des radeaux, les dits végétaux provenant des parties les moins dommageables des forêts royales."*

D'après le règlement de la maîtrise de Quillan, les bois nécessaires à la fourniture des rames, barres, chevilles et lies pour les radeaux étaient adjudés tous les trois ans. Après usage, les radeliers devaient rendre ces rames et les déposer dans les bureaux de l'adjudicataire à Limoux, Carcassonne et Trèbes. Une somme de six sols était exigée pour chaque rame rompue durant le voyage. Le matériel nécessaire à la fabrication des radeaux et au flottage n'appartenait donc pas aux radeliers.

Le lieutenant de la maîtrise, accompagné d'un ou plusieurs gardes et du garde-marteau, visitait quotidiennement le port et les scieries avoisinantes, vérifiant si la marque particulière de chaque propriétaire était bien frappée sur chaque tronc, indiquant ainsi le lieu d'origine et l'identité du vendeur. Le porte-marteau de la maîtrise apposait alors une marque de contrôle et toutes les opérations étaient consignées dans un registre, avec toutes les caractéristiques des chargements : poids, volume...

Une fois les bois vendus et les adjudications passées, les troncs ne pouvaient être "encarrassés", c'est-à-dire liés en radeaux, qu'après que les radeliers aient déclaré au greffe de la maîtrise la quantité et la qualité des bois qu'ils devaient transporter. Ce travail s'effectuait dans le port qui était situé en face de l'île Courtade, juste après le domaine de La Forge, sur la rive droite. Un deuxième port, moins ancien, existait près de l'embouchure du ruisseau de la Jonquière (derrière l'immeuble actuel des Ponts et Chaussées, juste après le pont de l'actuelle R.N. 118). Il y avait également les ports de Sainte Colombe, de Grivier, de Sabarac...

D'autres ports se trouvaient sur le parcours de la rivière, le long du chemin de halage. C'étaient des points de stationnement où les radeaux pouvaient amarrer.

Avant de partir, les radeliers recevaient des lettres de passe, valables trois jours, qu'ils devaient exhiber lors des contrôles éventuels dont ils pouvaient être l'objet au cours de leur navigation. Ces trois jours devaient correspondre au temps mis pour descendre de Quillan à Trèbes.

Le roi tirait des droits considérables du bois du port de Quillan. Les agents de la maîtrise percevaient les droits de gruerie dus au roi et les droits de visite dus aux officiers. Les droits de gruerie concernaient les divers frais afférents au hissage, charriage, et au stockage des bois sur le port. Les droits

de visite étaient des taxes que devaient acquitter les possesseurs de bois en pile lors des vérifications par les officiers de la maîtrise.

En 1821 le port de Quillan, où se fabriquaient les radeaux, était embouteillé. Le maréchal Clauzel, lieutenant général des armées du Roi, propriétaire de la Forge, demandait alors au préfet de l'Aude l'autorisation d'agrandir le pertuis de son barrage afin de permettre le passage, non seulement des grumes libres, mais aussi des radeaux. Ainsi les ouvriers auraient pu construire les radeaux en amont de Quillan, à Belvianes ou Cavirac.

Le flottage à bois perdu se pratiquait peut-être au-dessous de Quillan car il était prévu de payer des indemnités aux propriétaires des moulins pour la construction de râteliers au-devant du jeu de leur moulin, pour empêcher que le bois n'y rentre. De plus, il était prévu que les coupes provenant des forêts royales ne se mélangent pas avec celles des forêts appartenant à des particuliers. Le chef de "menades", c'est à dire le radelier chef de convoi, avait l'impérieux devoir de toujours laisser la priorité au passage des troncs issus des forêts royales.

De Quillan à Trèbes...

Les carrassiers

Les radeliers ("carrassiers" en occitan) étaient les ouvriers qui assemblaient puis conduisaient les radeaux de Quillan à Trèbes. Ils étaient originaires de la région de Quillan, en particulier du village d'Espéraza et se transmettaient le métier de père en fils. Les archives citent la famille Sabatier dès 1692. Nous retrouvons sa trace en 1743 et un Sabatier conduisait encore des radeaux en 1870.

Il y avait une rivalité certaine entre les radeliers de Quillan et d'Espéraza. Ils se jalousaient, se livraient à une guerre de clocher en accomplissant des exploits pour montrer leur supériorité. Il faut dire que ceux d'Espéraza jouissaient d'une renommée parvenue jusqu'aux services de l'Intendance à Montpellier et du Ministère de la marine à Paris.

Mais d'autres villages fournissaient des carrassiers : Campagne, Montazels, Couiza, Limoux, Pieusse et même Trèbes où en 1809 résidait l'un d'entre eux, Etienne Azibert, dit "Lichou".

La corporation des radeliers était active et respectée ; elle possédait ses lois, son "code d'honneur" et une juridiction professionnelle propre.

Le travail était assuré par des équipes qui formaient des convois de six à quinze carras constituant un véritable train flottant. Pour guider les radeaux et pour accoster, les radeliers se servaient d'une gaffe : l' "arpa", perche de hêtre munie d'un croc et d'une pointe de fer.

Les radeliers avaient souvent des surnoms ("escais") en rapport avec un trait physique ou de caractère : "Tap", "Couardette", "Lichou", "Catarinat"...

Ils prenaient le repas de midi sur l'eau, mais le soir ils s'arrêtaient en un endroit où la rivière est moins rapide et où les attendait une auberge. Les points de stationnement où les radeaux pouvaient amarrer s'appelaient des ports. Un de ces ports se trouvait à Rouffiac, entre le gué qui traversait l'Aude en face de Cornèze et l'embouchure d'un ruisseau qui sépare les communes de Rouffiac et Preixan. Là, sur une longueur de 400 mètres, l'eau coule lentement et la berge du côté de Rouffiac est propice pour l'arrimage. Aussi, n'était-il pas rare, à la nuit tombante, de voir un groupe de radeaux amarrés. Les conducteurs allaient se restaurer et passer la nuit dans les auberges de Rouffiac.

Les radeliers percevaient un salaire différent selon la longueur du trajet à parcourir. Leur paiement était fractionné en trois tiers :

- le premier tiers quand ils avaient mis le bois à l'eau,
- le deuxième tiers quand ils étaient à mi-chemin,
- le troisième tiers lorsqu'ils avaient rendu le bois à destination.

Les conditions de la «conduite et voiture» du bois par les radeliers faisaient l'objet d'un acte réalisé par le notaire de Quillan qui définissait les indemnités, le paiement des journées de travail, la conduite du bois et la façon de réagir en cas d'inondation.

En 1807, à Espéraza, sur 136 artisans commerçants payant une patente il y avait 21 radeliers.

Parvenus à destination, les carrassiers remontaient à pied le plus souvent, avec l' arpa sur l'épaule, jusqu'à Quillan où les attendait un nouveau convoi prêt au départ.

Les carras

Les radeaux ("carras" en occitan) se composaient généralement de sapins qui étaient coupés dans les forêts et jetés dans la rivière Aude. Ces troncs étaient appelés suivant leur taille :

- majouriers,
- bâtardes,
- bâtardous communs,
- fillades,
- cimades .

Il y avait des pièces de bois :

- de 11 m de longueur sur 0,35 m de diamètre,
- de 10 m de longueur sur 0,38 m de diamètre,
- de 6 m de longueur sur 0,33 m de diamètre.

Les radeaux partaient toujours en convoi ("menado" en occitan). On chargeait souvent les radeaux de planches et de chevrons et quelquefois, lorsque la hauteur des eaux le permettait, on formait des radeaux à deux étages.

Les carras se composaient presque toujours de douze grumes solidement reliées entre elles par des fibres de noisetier. L'assemblage des grandes pièces de bois était réalisé au moyen de chevilles fixées sur les pièces dans des trous de 5 cm de large. On peut encore voir, dans certaines vieilles poutres de maisons de Carcassonne, des traces de ces trous, et le bois dont elles sont faites s'appelle «bois de rivière».

Sur les grumes étaient posées quatre ou cinq planches épaisses ("plateus" en occitan) destinées à faciliter la manœuvre du radeau. Les radeaux les plus forts étaient composés de cinq grosses pièces dites majouriers ayant 0,60 m de large au gros bout et de 15 à 16 m de long. On accrochait le plus souvent latéralement deux pièces de moindres dimensions dites bâtardes, ayant 0,40 m de largeur au gros bout et 10 à 11 m de longueur. Les bois destinés à devenir des mâts formaient des radeaux bien plus longs : on y conservait toute la longueur des arbres et les radeaux avaient jusqu'à 30 m de long. A l'arrière, arrimé à la plus longue poutre placée au centre, se trouvait une espèce de gouvernail en forme de triangle appelé "verdolan" en occitan, d'une longueur de 3 à 4 m et fait de jeunes pousses de noisetier refendues et entrelacées.

Ces radeaux ne partaient pas seuls, on constituait un train de six à dix carras dont la longueur était impressionnante, ceci afin de ne pas trop perturber le fonctionnement des moulins et des usines lors des passages des barrages.

On formait aussi des radeaux de planches qui avaient été débitées dans les nombreuses scieries du diocèse d'Alet. Ces planches étaient acheminées vers tout le bas Languedoc.

Ces radeaux rejoignaient à Carcassonne le canal du Languedoc pour atteindre les villes et les lieux où l'on avait besoin de ce bois. Le bois destiné à Marseille allait à Sète ou à Agde, où on le mettait sur des barques.

Pour permettre le passage des radeaux, les pertuis des barrages devaient avoir une largeur de 4 m. Pour passer les pertuis plus étroits, on décrochait les deux bâtardes latérales.

Sur le canal du Midi la dimension des radeaux était réglementée pour le passage des écluses et pour ne pas gêner la navigation ordinaire. Le règlement de police de 1901 précise :

"Trains de bois ou radeaux :

- longueur de bout en bout, 0.30m de moins que les bateaux (28m-0.30m).

- largeur de dehors en dehors, toutes saillies comprises, 0.20m de moins que les bateaux (5.25m-0.20m)

- enfoncement ou tirant d'eau, 0.10m de moins que les bateaux (1.60m-0.10m), à la traversée des rivières, le tirant d'eau doit être réduit de la quantité dont le niveau de l'eau se trouve en contre bas de la crête du barrage aval.

- hauteur des mâts au-dessus du plan de flottaison à vide 2.60m. (comme les bateaux).

Minimum de hauteur du bord au-dessus du plan de flottaison, 0.15m."

Vers 1830, il partait tous les ans de Quillan 1000 radeaux ou demis radeaux dits «bardeaux» faits de troncs de sapins, ce qui représentait :

- 940 pièces de 11 m de longueur, sur 0,35 m de diamètre moyen, soit : 995 m³

- 3130 pièces de 10 m de longueur, sur 0,28 m de diamètre moyen, soit : 1928 m³

- 5500 pièces de 6 m de longueur, sur 0,22 m de diamètre moyen, soit : 1254 m³

Soit un total de : 4177 m³

Sur cette quantité de bois, la moitié servait aux besoins de la population habitant entre Quillan et Trèbes. En effet, en chemin, des marchands pouvaient acheter du bois.

A Trèbes, la moitié au moins du bois qui arrivait entrainé dans le canal du Midi. Le reste était distribué le long de la rivière, entre Trèbes et Fleury, sur une longueur de rivière de 130 km.

En 1860, 982 radeaux partaient de Quillan, cubant 5758 m³, soit un tonnage de 3854 tonnes.

En 1865, il n'en partait que 441. En 1866, ce chiffre tombait à 385, ce qui représentait 5007 pièces soit 2690 m³ de bois de construction. A Carcassonne l'ingénieur en chef avait alors constaté l'arrivée de 5688 m³ comprenant des bois flottés et des bois arrivés par voiture, ce dernier mode de transport devenant alors plus important. En effet, le flottage des bois sur la rivière diminuait par suite de l'augmentation du transport par voiture. En 1868, le nombre de radeaux expédiés de Quillan est moindre que le chiffre des expéditions faites en 1867, et inférieur à la moyenne des dix années précédentes.

En 1869, il partait de Quillan 429 radeaux, constitués de 4813 pièces de bois, soit un cubage de 3005 m³. En 1870, il en partait seulement 321 composés de 3471 pièces de bois, soit un cubage de 2539 m³ (839 m³ pour

Carcassonne, 1158 pour le moulin de Larroque et 541 pour l'arrondissement de Narbonne).

Les radeaux payaient un droit de flottage qui ne touchait pas les pièces perdues en amont de Quillan. Le passage des radeaux donnait lieu, à Carcassonne et Limoux, au paiement d'un droit de péage d'une livre dix par radeau. En 1740, à Carcassonne entre le 1^{er} avril et le 1^{er} septembre, ce droit avait produit 500 livres, ce qui correspond à plus de 450 radeaux.

Le bois

Plusieurs sortes de bois faisaient l'objet du flottage :

- *le bois à brûler*, dont une grande partie alimentait les chaudières des nombreuses teintureries qui, sous l'ancien régime, teignaient les draps dont on sait que la fabrication constituait alors l'industrie essentielle de la région de Carcassonne. Il s'en faisait à cet usage une telle consommation, qu'on entrevoyait un épuisement des forêts et qu'on songeait, pour employer moins de bois, à chauffer les chaudières au charbon de «terre».

- *le bois de construction*, particulièrement des poutres.

- *les planches*, que débitaient les innombrables moulins à eau dits "moulins à scie", qui fonctionnaient dans le diocèse d'Alet.

- *les mâts*, le bois était aussi utilisé pour la mâture des petits bâtiments de pêche et pour les galères royales. Les forêts des Pyrénées étaient des forêts royales. Dès 1561, dans la maîtrise de Quillan, le roi donnait aux particuliers l'autorisation de couper le bois. Un siècle après, sous Louis XIV, on employait le bois des Pyrénées pour reconstruire la flotte royale. Il fallait beaucoup de bois pour bâtir des vaisseaux devenus alors très importants. A l'époque de Colbert, pour un vaisseau de ligne de 74 canons, on utilisait 2000 arbres de première grosseur, principalement des chênes et quelques ormes. Pour un navire de première ligne, on comptait 4 000 chênes au moins, sans parler des hêtres pour les avirons, des ormes pour les canons et des sapins pour les mâts. Un bateau de guerre en bois ne durait guère plus de vingt ans. L'entretien régulier d'une flotte de guerre exigeait chaque année de 100 à 200 gros chênes par navire.

Au 18^{ème} siècle les intendants royaux surveillaient de près l'acheminement des bois servant à la construction des vaisseaux royaux. La plupart des bois provenant de la Haute Vallée étaient en effet essentiellement destinés à l'alimentation des chantiers de la marine royale de Sète, Marseille, Toulon et La Seyne.

La conduite des carras

Elle demandait une connaissance approfondie du cours de la rivière et une expérience de la manœuvre qui ne s'acquerrait qu'avec la pratique. Les radeaux conduits par les novices se trouvaient au milieu du convoi. Parfois ceux-ci s'enlisaient sur un banc de sable ou de gravier. Celui qui venait derrière essayait, d'un coup de buttoir, de le faire avancer. Si l'opération ne réussissait pas, on se mettait alors à plusieurs pour pousser le radeau avec les harpons, jusqu'à ce qu'il ait retrouvé l'eau courante. Si le même radeau s'enlissait trop souvent, les anciens conducteurs disaient à son conducteur inexpérimenté : "ton père menabo carroses suls gravasses, tu los menatios pas en plena mar." (ton père menait les radeaux sur les graviers, toi tu ne les mènerais pas en pleine mer).

Une difficulté particulière pour le carrassier était le passage des chaussées. Bien qu'il y eût une glissière aménagée à cet effet («lo passa lis» en occitan) il fallait que le carrassier, très habilement et avec une grande rapidité de manœuvre, au moment où le carras piquait de l'avant, se portât aussitôt à l'arrière pour revenir à l'avant, dès que l'arrière plongeait à son tour dans l'eau. Sans cette double manœuvre, le conducteur aurait été projeté dans la rivière dont les eaux étaient souvent glacées.

La terreur des carrassiers était la crue ("l'aïgat" en occitan). Si par malheur, une crue les surprenait en cours de route, ils amarraient le convoi aussitôt. Mais souvent les liens de noisetier se rompaient sous la violence des eaux, les radeaux se disloquaient et les arbres emportés loin de leur destination étaient perdus pour leur propriétaire. Les troncs qui s'étaient égarés ou qui avaient été charriés hors du lit du fleuve pour cause de crue, pouvaient être récupérés dans un délai de vingt jours sans que quiconque puisse y faire obstacle.

Le flottage avait lieu pendant toute l'année sans interruption, mais avec une moins grande activité pendant les mois d'août, septembre et octobre, période où les eaux de la rivière étaient les plus basses. En période de basses eaux, les propriétaires des barrages avaient l'obligation de fermer les vannes de prise d'eau des moulins ou des usines pour permettre le passage du convoi de radeaux. Sur tous les barrages était aménagé un pertuis avec une glissière en pente douce où s'engageaient les radeaux. Les radeliers avaient parfois des difficultés pour passer certains barrages. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées intervenaient alors et faisaient effectuer les réparations nécessaires. Ce fut le cas, en 1832, au moulin de Campagne.

Aller voir passer les carras constituait une distraction. C'est ainsi que l'on proposait aux baigneurs de Ginoules-les-Bains de prendre place sur le pont Vieux afin d'observer le travail des carrassiers.

A Limoux, les habitants étaient aussi avides de leur passage. Dès qu'un convoi était signalé, une rumeur parcourait la ville : "arriboun lés

carrassés ! arriboun !". Alors les ateliers se vidaient, les travailleurs et les badauds se précipitaient sur le pont Vieux afin de voir les carras descendre la chaussée du moulin de la porte Saint-Jean. Cette descente se faisait par la grande vanne attenante au moulin qui était ensuite fermée prestement par les meuniers. Lorsque les radeaux étaient destinés aux scieurs de long de Limoux, ils accostaient sur la rive gauche, au Paradou. De là, le bois était remonté par la rue aboutissant à cette rive, d'où son nom : rue de la Carrasserie. La foule, par ses vivats et ses applaudissements, encourageait les carrassiers dans l'exercice de leur dur métier.

Au 19^{ème} siècle il existait aux environs de Limoux quatre barrages que les carrassiers devaient franchir : barrages de Brasse, de Ménard, de Sourgnès et des Religieuses.

A *Carcassonne*, un garde habitait près du barrage de Maquens, du Païchéroü et de Saint-Jean pour garantir la liberté de flottage. Il ouvrait et refermait les pertuis et s'assurait d'une suffisante profondeur d'eau (60 cm au moins).

Pour éviter le saut du barrage du Païchéroü, les radeliers empruntaient l'ancien cours du fleuve (béal). Ils accostaient au «port du bout du pont», sur une petite plage près du moulin du Roi, au débouché de la rue de la Gaffe. Un rapport de l'ingénieur de Ponts et Chaussée de 1820 nous apprend que les radeliers avaient coutume de laisser des radeaux garés dans le bras droit de l'Aude en amont du moulin du Roi pendant qu'ils allaient chercher un autre chargement; Les marchands de bois faisaient dans cette zone des dépôts considérables car on se trouvait à l'extérieur de l'octroi : cela gênait le fonctionnement des usines en aval et en 1814 lors d'une crue de l'Aude les radeaux ont même emporté la chaussée du moulin.

Un des lieux d'appontement se trouvait au-dessous du pont Vieux, à l'emplacement actuel de la maison de retraite. Dans le mur à bossages on aperçoit trois corbeaux de pierre, dont l'un est cassé, qui servaient à amarrer les radeaux. Là se trouvait une digue, constituée de pieux et dont l'ouverture se trouvait à la sortie du bief de fuite du moulin du Roi, après son passage sous le pont.

Le Chapitre de Saint-Nazaire percevait un droit de péage.

Juste après Carcassonne, les radeaux franchissaient le barrage de Saint Jean.

A *Trèbes*, les radeaux s'échouaient sur la rive gauche de l'Aude, dans un port situé à deux cents mètres au-dessous du barrage du moulin de la Roque. Ce moulin à quatre meules date de 1823 et se trouve à 775m en aval du pont de l'Aude de Trèbes. A cet endroit le canal du Midi est tout proche, à soixante mètres environ et un peu en hauteur par rapport au fleuve. Il est séparé de la rivière par une digue de terre extraite lors de son creusement. Dans ce remblais deux saignées permettaient, l'une le traînage des bois et l'autre probablement la circulation des personnes. Par ces brèches les eaux

de la rivière ont, maintes fois, débordé dans le canal : en 1772, 1776, 1820... Cette dernière crue avait emporté l'embarcadère du canal. Le 30 novembre 1820 était présenté le "projet d'un barrage à poutrelle sur la digue du franc bord du Canal du Midi à l'embarcadère des bois flottés de Quillan pour empêcher les crues de la rivière d'Aude d'entrer dans le Canal". A la fin du 19^{ème} siècles, les deux brèches sont définitivement comblées pour protéger le canal des crues de l'Aude.

Les radeaux qui quittaient la rivière étaient alors démontés et des bœufs ou des mules tiraient les troncs vers l'embarcadère du canal. A la fin du 17^{ème} siècle, trente à quarante paires de bœufs participaient à ce travail. Au début du 18^{ème} siècle, les pièces des radeaux étaient traînées par quatre chevaux, le tout mesurant une longueur de 24 mètres. On utilisait également des cabestans. Les bois étaient alors chargés sur des péniches ou regroupés en radeaux pour être acheminés sur le canal du Midi. Certains troncs partaient par la route vers des destinations diverses.

Suivant les périodes, une voie était plus utilisée que l'autre. En 1845, le Conseil général signale que le flottage ne peut se faire au-delà de Trèbes "car à partir de ce dernier point, il y a péril pour les radeliers", la rivière étant mal entretenue. Intervenant également le coût du transport. Jusque vers 1860, les radeaux quittaient l'Aude à Trèbes pour rentrer dans le canal du Midi jusqu'à Narbonne, parce que les tarifs leur permettaient de suivre cette voie. Mais lorsque le canal passa dans les mains de la compagnie du chemin de fer du Midi, l'élévation des tarifs ne permit plus aux radeliers de poursuivre leur parcours sur le canal. Arrivés à Trèbes, ils préféraient continuer le flottage sur la rivière. Ainsi on reporta sur la partie de la rivière, allant de Trèbes à Narbonne, une partie de l'allocation de 3000 F qui, jusqu'à ce jour, avait pu être entièrement appliquée à la rivière située en amont. Après Trèbes le flottage était souvent dangereux en raison du mauvais état des pertuis.

Il existe à Trèbes un témoignage des risques encourus par les radeliers. En aval du village se trouve un socle de croix en pierre portant l'inscription :

"Vous qui passes, pries pour moy, au pied de cette croix".

Suit le nom : *"Jean Sabatier, fils de Michel d'Espéaza, décédé le 2 février 1771"*

Ce socle a été mis à jour vers 1971 et signale un décès survenu certainement à la suite d'un accident.

Sur les registres de décès, est notée la profession du défunt : "radelier". Le curé de Trèbes, M.Cazaintre, mentionne la sépulture sur les registres paroissiaux : *"L'an mille sept cens soixante et onze et le troisième février a été inhumé dans le cimetière de la présente paroisse le corps de Jean Sabatier radelier du lieu d'Espéaza décédé le... , âgé d'environ cinquante ans..."*

Nous pouvons voir cette pierre en empruntant, sur cinq cents mètres, le «Chemin de la Chaussée» qui commence à droite de la mairie. Elle se trouve sur la droite du chemin, juste avant un gros platane creux, au niveau du moulin de la Roque. La croix a probablement disparu lors d'une inondation.

Ce barrage était source de problèmes comme le montre une pétition des radeliers de Quillan vers 1840 : *"...le barrage du moulin de la Roque à Trèbes a été la moitié presque enlevé par les effets de diverses crues, ainsi que le pertuis servant de passage aux radeaux. Le tout doit être reconstruit à neuf ; le pertuis se trouve situé au contresens du flottage, attendu qu'il est établi sur la rive droite de l'Aude et l'entrepôt où se dépose le bois pour prendre le Canal du Midi et se diriger vers le bas Languedoc se trouve à deux cents mètres environ au-dessous sur la rive gauche. Cela fait que lorsque les eaux sont un peu fortes, ce qui arrive très souvent dans cette partie de la rivière, il est impossible au floteur de franchir le pertuis, qui est sur la rive opposée, et aller joindre le dit entrepôt, où le bois entre dans le canal, dans un si court espace."*

En amont de Trèbes, l'Aude et le canal se rapprochent très près en deux endroits, l'un au niveau de Villedubert, l'autre quelques centaines de mètres après. En 1698 un certain Gautier proposait même à Riquet un *"Projet d'écluse de communication pour faire entrer dans le Canal Royal tous les Bois qui descendent des Basses Pyrénées par la Rivière Aude"*. Il était prévu de l'implanter au dessous de l'écluse de Villedubert. Gautier soutenait son projet avec les arguments suivants : *"Les marchands qui sont obligés de mettre leur bois dans le canal au-dessous de Trèbes payent trente sols par carrats, il faut rompre et deffaire toutes les pièces qui le composent, ou qui les ajustent, il faut ensuite les radouber de nouveau dans le canal, couper et perdre plusieurs planches dans le transport, il leur faut de nouvelles lies, chomer les deux à trois jours pour cette manœuvre, ne trouver pas toujours les voitures prêtes à tirer les bois..."* Mais cette écluse ne fut pas construite, alors même que Gautier acceptait de financer sa construction, et le transbordement des bois continua à se faire en aval de Trèbes.

Sur le canal du Midi, les bois étaient soit chargés sur des barques, soit regroupés à nouveau en radeaux pour atteindre les ports d'Agde ou de Sète. L'administration du Canal prélevait des taxes. Voici celles de 1798 :

"art. 4 : le droit de navigation sera, pour une étendue de 5 kilomètres, de 2 centimes pour 5 myriagrammes (soit 50 kg) de toute marchandise non ci-après spécifiée."

"art. 8 : les bois allant par radeaux flottans payeront, pour la même étendue de 5 kilomètres, les tarifs suivants :

- les poutres dites pitrons, de 12 à 15 m de longueur, 5 centimes;
- celles de 8 à 10 m de longueur, les 2/3;

- et les plus longues ou les plus courtes à proportion.
- Les pièces de bois dites rasals ou bâtardes, de 12 à 14 m de longueur, les 2/3 du même droit de 5 centimes;
- celles de 8 à 10 m, la moitié...
- les pièces dites pujals, de 12 à 14 m de longueur, la moitié ..."

Les auberges

A Espéraza

A Alet les Bains

A Limoux

Sur la berge de gauche, entre le pont Vieux et le pont Neuf, étaient fixés sur un rocher deux anneaux où les radeliers attachaient leurs radeaux. Ils remontaient alors la rue de la Carrasserie pour aller à l'auberge qui se trouvait au croisement avec la rue Saint-Martin, sur la droite de cette rue en partant de l'église.

A Rouffiac

Rouffiac était un village étape. Deux auberges, qui se faisaient face de chaque côté de l'ancienne route, se disputaient la clientèle. Celle du bas avait l'avantage d'être alimentée en eau par le trop-plein de la vieille fontaine.

Après la construction de la route 118, l'auberge Astre, la plus basse, donnant sur les deux routes, conserva et accrut sa clientèle. Il n'en fut pas de même de l'autre auberge, aussi son propriétaire construisit une nouvelle hostellerie sur la route nationale (actuellement maison appartenant à la famille Blanc) et vendit celle du haut, qui par la suite fut transformée en forge.

Les carrassiers prenaient le repas du soir dans ces auberges et y passaient la nuit. Ils y rencontraient souvent des charretiers qui transportaient du bois et du fourrage. Les carrassiers étaient réputés pour leur bon appétit, sans doute parce qu'ils vivaient toujours sur l'eau. En hiver, à Rouffiac, la maîtresse de maison leur servait souvent du «millas» et, comme les carrassiers attablés autour du plat le découpaient sans observer la symétrie, elle leur disait parfois : "Copatz lo coma cal" (coupez-le comme il faut). Ils répondaient : "l'engalharem" (nous l'arrangerons). En effet, à la fin de la soirée, il n'en restait plus.

A Carcassonne

Les radeliers fréquentaient l'auberge du Chapeau Rouge qui se trouvait dans la rue de la Trivalle. Pour s'y rendre, ils empruntaient la rue de la Gaffe, alors très animée, qui du moulin du Roi rejoint la Trivalle en traversant la Barbacane. Cette auberge était également fréquentée par les postillons des diligences qui prenaient la rue de la Trivalle pour aller à

Narbonne. Au retour, quelques radeliers saluaient le Christ de grès qui se trouve au carrefour de la rue de la Gaffe et la rue de la Barbacane et lui demandaient aide et protection pour la suite de leur voyage. Ce Christ est toujours là, mais pour mettre en place un panneau sur lequel est gravé : "remerciements pour un accident mortel évité", il fut déplacé de la niche de droite dans celle de gauche.

A Trèbes

Une auberge se trouvait au niveau du petit jardin proche du Syndicat d'initiative. Au début du 19^{ème} siècle elle était tenue par Pierre Laffage par ailleurs boulanger. Sur son cahier de comptes on retrouve souvent le nom d'Estérialac Sabatier qui n'hésitait pas, avec son cousin, à vider une bouteille de blanquette. Cette auberge était très bien placée, ce qui lui permettait d'accueillir les gens de passage, les radeliers et les travailleurs du canal du Midi

Les barrages et les pertuis

Les barrages étaient construits en bois jusqu'au 19^{ème} siècle et souvent placés légèrement en biais sur le lit de la rivière pour résister aux crues très violentes de l'Aude. Ils étaient constitués de pieux de chênes à pointe de fer plantés dans le lit de la rivière et réunis entre eux par une barrière continue transversale formée de planches ou troncs horizontaux, noyés dans une masse de pierres et de graviers. Pour laisser passer les radeaux ils comportaient, sur un côté, une ouverture appelée pertuis. Lors des inondations, les troncs d'arbres venaient buter sur les digues et pouvaient les rompre. Pour les protéger on devait cheviller, sur toute leur longueur, des planches disposées en écailles de poisson.

Les pertuis devaient avoir 4 m de large et un tirant d'eau d'au moins 0,75 m car, quand la hauteur des eaux le permettait, les radeaux avaient deux étages et étaient chargés de planches ou de chevrons. Souvent il fallait des tirants d'eau plus importants, jusqu'à 1,50 m. Quand la hauteur du barrage était élevée, la chute à franchir étant trop forte, il était nécessaire de l'adoucir dans le pertuis en allongeant sa pente.

Déjà dans l'article XLV de la police de l'Ordonnance de 1669 on peut lire : *"Les propriétaires et meuniers des moulins assis sur la rivière d'Aude sont tenus de fermer dans le temps des basse-eaux les écluses de leurs moulins, à la charge par les marchands et radeliers de leur payer 40 sous pour chaque 24 heures de chômage."*

L'ouverture des pertuis était assurée par les radeliers et la fermeture par les concessionnaires des barrages. Les uns et les autres étaient intéressés à ménager la dépense de l'eau en amont du barrage, tant dans l'intérêt de la

navigation que de celui des moulins. Ils ne levaient les poutrelles du pertuis qu'une à une et en proportion de leur besoin. Les poutrelles étaient bloquées par un bout contre l'une des culées du pertuis ; l'autre bout, enchaîné, s'appuyait sur l'autre culée.

Les conflits

Tout le long de la rivière, les radeliers rencontraient de nombreux problèmes.

A partir de 1870 le flottage devenait de jour en jour plus difficile et plus pénible. Dans la rivière, d'énormes blocs de pierre gênaient la circulation et les conflits avec l'administration, les riverains et les propriétaires des barrages se multipliaient.

- Conflits avec l'administration :

Quand la navigation devenait difficile, les radeliers demandaient un meilleur entretien de la rivière et des modifications de son cours.

Dans le canal du Midi, on leur reprochait de mal ranger les troncs. Une ordonnance de M. le juge Chatelain, le 19 janvier 1764, dit, en son article 18 : "*Ordonnons aux patrons conduisant les radeaux... d'attacher leurs bois des deux bouts bien serrés au bord du Canal de façon qu'ils ne puissent ni déranger, ni préjudicier le cours de la navigation ordinaire, et lorsqu'ils seront arrivés à leur destination, ils seront tenus de les tirer à terre dans les vingt quatre heures après leur arrivée à peine de 50 livres d'amende*". On leur reprochait également de fabriquer parfois des radeaux trop larges qui dégradaient les portes ou la maçonnerie des écluses lors de leur passage. En 1782, l'amende prévue si la largeur dépassait 16 pieds était de 25 livres avec obligation de refaire les radeaux.

- Conflits avec les propriétaires des barrages et des moulins :

Les radeliers se plaignaient souvent de ne pouvoir franchir les pertuis délabrés des moulins de peur d'y laisser la vie. Ils réclamaient alors avec insistance des réparations. C'est ainsi qu'en 1862, ils demandaient que le garde-rivière, ou tout autre agent de l'administration, accompagné d'un homme de l'art, fasse, au mois de juillet, une vérification de tous les pertuis établis sur la rivière Aude. Cet agent pourrait alors noter les dégradations des pertuis et en faire une déclaration à l'autorité compétente afin que celle-ci ordonne les réparations qui seraient exécutées du 15 août au 15 septembre, période des basses eaux durant laquelle le flottage était suspendu.

Quand les barrages étaient trop dangereux à franchir, les radeliers étaient obligés de démonter les radeaux et de les reconstruire au-dessous, ce qui leur demandait beaucoup de temps et leur coûtait cher.

- Conflits avec les riverains :

Souvent les propriétaires riverains s'opposaient à ce que les radeliers amarrent leurs radeaux sur les bords de leur propriété. Aussi les radeliers réclamaient que soient bien définis quelques points de stationnement où ils pourraient accoster sans s'exposer aux réclamations et aux poursuites des propriétaires.

Parfois ces conflits se terminaient devant le juge de Paix. C'est ainsi qu'en 1876, monsieur Bouichère, greffier de la Justice de Paix à Limoux, portait plainte contre les radeliers devant le Juge de Paix. Monsieur Bouichère était propriétaire d'un puits situé sur la rive gauche entre le pont Vieux et le pont Neuf qui correspondait à une construction rectangulaire faisant saillie de 2,50 m sur les constructions adjacentes. Le 20 mai 1876 un radeau heurtait violemment ce puits et le dégradait. Les deux radeliers étaient précipités dans l'eau. Les radeliers décidèrent alors de réclamer la destruction de cette construction qui représentait un réel danger pour eux.

L'insoumission

Les radeliers avaient la réputation d'hommes expérimentés et rudes. De ce fait, sous l'Ancien Régime, ils devaient accomplir leur temps de service dans la marine royale à Toulon et approvisionner en matelots la flotte de guerre. Mais l'Aude n'était pas la mer, ni le carras un navire de guerre. C'est ainsi que les jeunes gens refusaient souvent de quitter la Haute Vallée. Une pièce datée de 1692 donne les noms de quarante jeunes ayant refusé de servir sur les vaisseaux du Roi. C'est à Espéraza que les radeliers furent les plus rétifs à l'enrôlement.

Les autorités militaires n'appréciaient pas cette forme de rébellion et tentaient par divers moyens de ramener les égarés dans la légalité. Un gendarme ou un homme de troupe logeait dans la maison du récalcitrant et ainsi surveillait la famille, mettait sous scellés les affaires du fuyard et s'efforçait de découvrir le lieu de sa cachette. La famille devait payer les frais de nourriture, d'entretien des chevaux et des équipements. A défaut, c'était l'ensemble de la communauté qui devait payer ce qui provoquait des disputes, des jalousies, des affrontements et des dénonciations. En 1762, une dénonciation était faite par plusieurs habitants d'Espéraza contre le maire de l'époque, Jean Debosque, accusé d'aider les matelots fuyards à se cacher. Certains négociants utilisaient les insoumis. Ainsi, *"le sieur Gouri,*

de Carcassonne, employait pour le transport des bois, des matelots fuyards ou déserteurs du village d'Espéraza". En 1763, le sieur Bertrand de la Chapelle, écrit pour demander au sieur Lauriol, *"de ne plus donner à aucun prix aux matelots fuyards ou déserteurs, aucune barres, lies et rames servant à la construction des radeaux"*. En 1782, une nouvelle plainte est adressée à l'Intendant du Languedoc accusant les consuls d'Espéraza de favoriser la désobéissance des gens de mer. Ces insoumis étaient en général des enfants de familles riches et influentes. Sous l'ancien régime, en général, ces affaires se terminaient par la condamnation à payer une certaine somme.

Cette insoumission dura tout le long du 18^{ème} siècle, jusqu'à la Révolution.

L'Aude, le flottage, les canaux.

En permanence les radeliers demandaient l'amélioration du lit de l'Aude afin de faciliter le flottage et tous les ans un crédit était alloué par le Conseil général. (3000 F en 1850, 1851, 1852... 2000 F en 1854, 1856, 1867...). Ces sommes étaient employées pour faire disparaître quelques pointes de rochers et les maigres qui se formaient dans les bancs de gravier. Mais sur ce crédit, l'ingénieur en chef prélevait, chaque année, de quoi couvrir les dépenses de levée de plans et de nivellement et les frais d'étude d'un projet général de travaux défensifs, ce qui réduisait d'autant la somme affectée aux améliorations proprement dites.

Les gros travaux, endiguement et rectification du cours, étaient à la charge de l'Etat.

Les riverains

Les propriétaires des barrages accusaient les radeliers de lancer les bûches ou les radeaux sur les chaussées, au lieu de les lancer dans les pertuis, ce qui entraînait des dégradations.

Parfois les intérêts des riverains et des radeliers se rejoignaient. Entre Limoux et Carcassonne, l'Aude coulait au milieu d'une plaine encaissée et les inondations dévastaient régulièrement les terrains ce qui rendait presque impossible toute culture. En 1870, le ministre accordait un crédit de 1000 F pour l'étude d'un projet d'endiguement entre ces deux villes. Mais souvent les formalités étaient très nombreuses et les travaux se faisaient attendre.

En 1854, l'étude d'un canal de navigation et d'irrigation entre Limoux et Carcassonne était autorisée. Ce canal devait servir à l'irrigation des terres, à l'établissement de nouvelles usines et à l'amélioration du flottage. Sa réalisation devait contribuer à la prospérité d'une partie du département qui

possédait de belles forêts, des établissements métallurgiques, des fabriques de draps et des minerais de toutes espèces.

Les syndicats

Les travaux d'entretien de la rivière revenaient très chers, aussi au milieu du 19^{ème} siècle, M. l'Ingénieur en chef faisait observer qu'il appartiendrait à des associations syndicales, régulièrement organisées, d'exécuter les grands travaux. C'était surtout entre le pont de Pomas et Carcassonne que la rivière appelait le plus de modifications dans la forme de son lit.

Les syndicats des basses plaines de l'Aude étaient organisés depuis 1843. Ils jouaient un rôle essentiel dans la défense et l'irrigation des terres.

Règlement général du flottage de l'Aude – 1857

Depuis de nombreuses années, au moins depuis 1844, il était question d'établir une réglementation du flottage. En effet en 1844 des enquêtes étaient prévues pour étudier cette réglementation dans l'arrondissement de Limoux puis dans ceux de Carcassonne et de Narbonne. Ce règlement devint exécutoire en 1857.

Les agents préposés à la surveillance de la rivière et du flottage des bois étaient nommés en 1858. Ces agents, qui portaient le titre de gardes-rivière, étaient assermentés. Ils étaient au nombre de quatre et chargés dans chacun des arrondissements de Limoux, Carcassonne et Narbonne, de l'exécution du règlement et du constat des infractions.

En ce qui concerne la surveillance du flottage, la rivière était divisée en trois sections. La première était comprise entre le point où commence le flottage à pièces perdues et le pont de Pomas. La deuxième s'étendait du pont de Pomas au confluent de l'Argent-double. La troisième comprenait la partie aval de la rivière jusqu'à la mer.

Flottage à pièces perdues

La limite inférieure du flottage à pièces perdues était provisoirement fixée à Quillan et il était interdit de laisser séjourner les bois dans la rivière ou dans ses affluents.

Aucun convoi ne pouvait être composé de plus de six cents pièces de bois et le nombre d'ouvriers préposés à la conduite d'un convoi était fixé à raison d'un homme pour cinquante pièces. Sauf les cas de force majeure dûment constatés, chaque convoi devait être rendu dans un délai d'un mois à l'endroit où était prévue la fabrication des radeaux.

Flottage en trains ou radeaux

Il commence là où finit le flottage à pièces perdues, et s'étend jusqu'à l'embouchure de l'Aude.

Les radeaux ne devaient pas avoir plus de quatre mètres de large. Il était interdit de les amarrer ailleurs que sur les points désignés comme ports ou lieux de stationnement.

Le règlement définissait également la gestion des pertuis en fonction du niveau des eaux. La conduite des radeaux était également précisée, ainsi que la suspension et la reprise du flottage.

La fin du flottage

Au milieu du 19^{ème} siècle, le flottage peut encore lutter contre le transport par voiture qui a pourtant le mérite de conserver les bois en meilleur état et de les apporter souvent tout équarris aux lieux de consommation. D'ailleurs en 1869, il était encore demandé au Conseil général d'augmenter l'allocation destinée tous les ans à l'amélioration du lit de la rivière, entre Limoux et Quillan, de manière à faciliter le transport des bois de toutes les dimensions et en toutes saisons.

Mais le flottage diminuait d'année en année. Il était concurrencé par le transport en charrette qui permettait de faire arriver les bois jusqu'au lieu de leur utilisation. A partir de 1878, le chemin de fer reliait Quillan à Carcassonne et le flottage ne pouvait plus lutter contre ce mode de transport.

Le dernier carras passait à Rouffiac en 1895.

SUR DES RIVIERES VOISINES

Dans le Roussillon

Le flottage

Il se pratiquait sur la Têt qui prend sa source à l'est du Carlit en Cerdagne, tout près de la source de l'Aude. Les propriétaires des forêts de cette région expédiaient leurs bois soit sur une rivière soit sur l'autre. Il existe des contrats signés en 1418, chez des notaires du Roussillon, par des forestiers façonneurs et vendeurs de bois de coupe du diocèse d'Alet. Il s'agissait de Jacques Agréu, de Fonollet et Amell Marti qui livraient tous leurs bois au port de Nefiach.

Le flottage se pratiquait également sur les affluents de la Têt. Dans le Roussillon, il se faisait uniquement à bois perdus et n'était qu'une pratique

occasionnelle, à certaines périodes favorables de l'année, pour approvisionner les forges du Conflent. Il n'est pas question ici de flottage organisé comme sur l'Aude, c'est-à-dire en deux temps : d'abord flottage à bois perdus jusqu'aux ports de repêchage, puis ensuite construction de radeaux, que les radeliers conduisaient vers l'aval.

Les contrats de «manades» retrouvés dans les registres des notaires apportent des informations intéressantes sur l'organisation du flottage. La localité d'Olette, au centre même du Conflent, vaste pays où confluent tant de torrents et ruisseaux descendus des massifs du Carlit, du Puigmal, du Canigou, du Madres, était la véritable capitale des gens de l'eau et des gens de la forêt.

Les bois transportés

On jetait dans la rivière du bois de chauffage ("Ilenya"), mais aussi des arbres entiers non dégrossis, des bois carrés, des bois pour les charpentes... ("files", "fustes", "fustes grosses").

Les marchands de bois

Il y avait d'abord les forestiers façonneurs et vendeurs de bois de coupe. Ensuite intervenaient les "marchands-flotteurs" qui jetaient le bois dans la rivière de la Têt. Ce bois servait surtout à alimenter les forges du Conflent.

Toute cette activité faisait l'objet de contrats de flottage ("manada" en catalan) signés devant notaire dans lesquels étaient détaillés les engagements de chacun. Mais en Roussillon, il n'existait pas de véritables entrepreneurs de flottage spécialisés dans cette industrie, depuis l'achat du bois sur pied jusqu'à la dislocation finale au lieu d'arrivée des bois flottés. Le flottage n'était qu'un des aspects des divers travaux saisonniers auxquels se livraient les habitants des villages du Conflent.

Technique du flottage

La série des opérations de flottage était la suivante : coupe des bois, transport au bord des ruisseaux et mise à l'eau. Cette opération de mise à l'eau était effectuée par des hommes loués qui devaient ensuite piquer et pousser le bois pour l'aider à avancer sur le torrent jusqu'aux lieux de repêchage des bois, endroits désignés dans tous les contrats ("al desenaygador"). Il s'agissait en général d'un barrage, de fortune ou fixe, le plus près possible de l'entreprise utilisant le bois après séchage.

Les contrats prévoient les cas d'inondation et de rupture de barrage. Les bois étaient alors entraînés plus bas et un second arrêt était prévu dans les contrats. Etaient également prévus les dégâts que pouvaient entraîner les bois, lors de leur parcours, sur les établissements appartenant à des tiers.

En Aragon

Jusqu'au début de notre siècle, l'Aragon ne possédait ni voies ferrées ni routes donnant accès aux zones montagneuses. Le flottage était donc l'unique solution de transport du bois des Pyrénées. Dans le haut Aragon, l'abattage des pins, des sapins et des hêtres se faisait durant les mois d'hiver. Les troncs, traînés par des mulets, étaient conduits jusqu'au ruisseau le plus proche qui les déversait dans une rivière plus importante où ils étaient attachés entre eux par des liens de noisetier, de saule ou d'osier. Les radeaux ainsi formés mesuraient 4,50 m de large et leur longueur pouvait atteindre huit à douze mètres. Les radeaux étaient liés bout à bout et rendus solidaires par des fibres végétales, flexibles et résistantes. Toute construction rigide aurait éclaté lors des chocs sur les rochers. L'ensemble ainsi bâti constituait un train de bois muni de deux gouvernails, un à l'avant et un à l'arrière. Le flottage se pratiquait durant les périodes de hautes eaux du printemps et du début de l'été.

Des dessins du 16^{ème} siècle montrent que les radeaux de cette époque étaient identiques à ceux qui naviguaient au début de 20^{ème} siècle. Nous ne possédons aucune photographie des radeaux de l'Aude, celle de la couverture est le résultat d'un montage.

Ce flottage se faisait à partir des villages de Laspuña, Escalona ou Puyarruego sur le rio Cinca et l'Ebre jusqu'à Tortosa. Pratiqué depuis le 14^{ème} siècle, il se perpétua jusqu'au milieu de notre siècle. Au début de la guerre civile espagnole le flottage n'était déjà qu'un souvenir. Mais après la guerre, le flottage aragonais reprit, pour le bois à brûler, jusqu'en 1949.

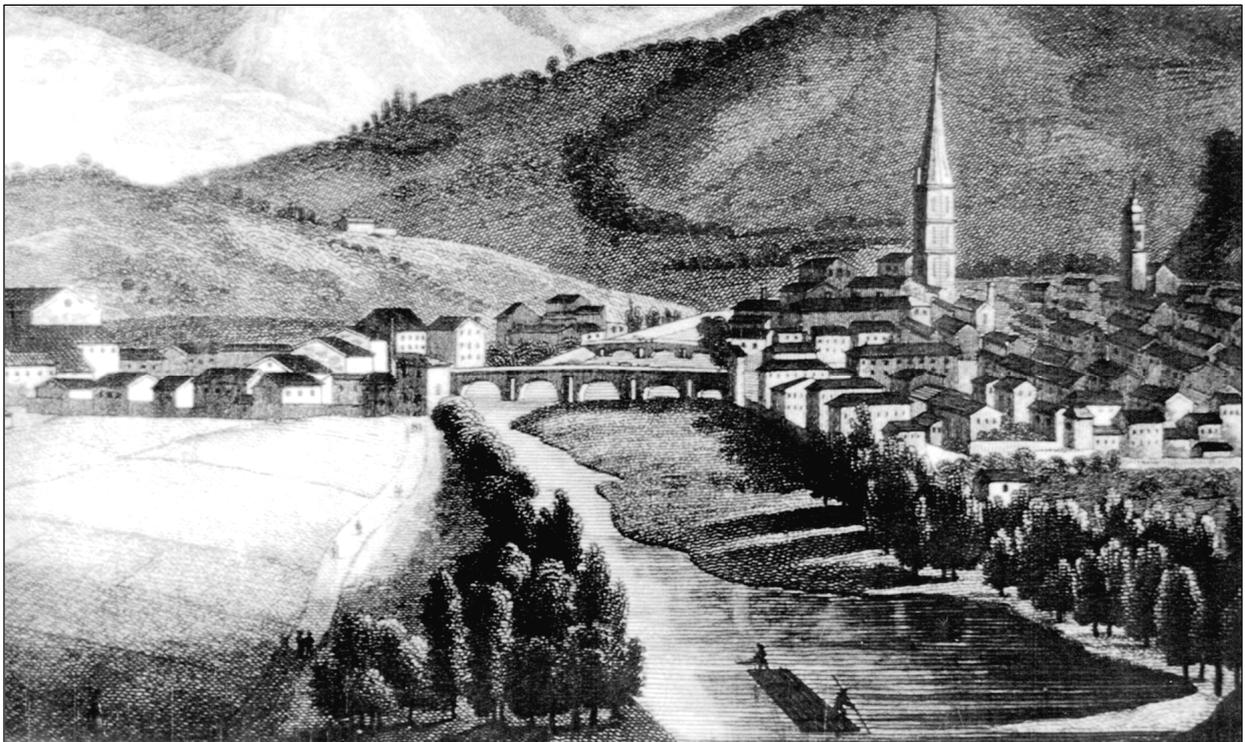
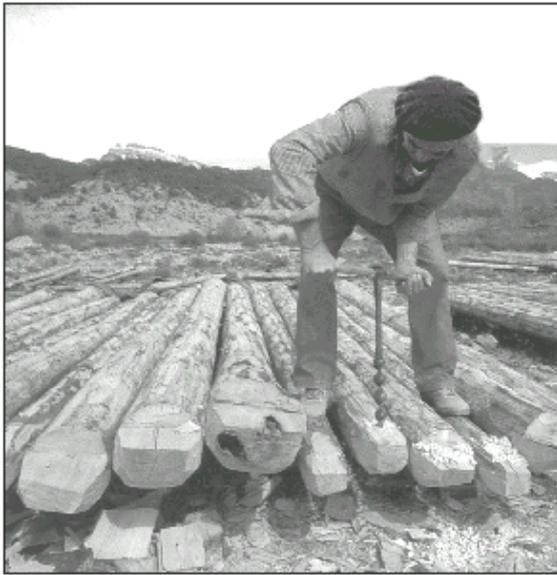
Les conducteurs de radeaux se servaient également de longues gaffes munies de crocs métalliques. Le temps pour effectuer le trajet était très variable en fonction du niveau des eaux et des vents. Jusqu'au début de notre siècle, le retour se faisait à pied avec tarière, gaffe et corde sur le dos. Il demandait cinq à six jours de marche en faisant des étapes de cinquante à soixante kilomètres.

Le flottage se pratiquait aussi dans les rivières de la Catalogne et la Navarre.

BIBLIOGRAPHIE

- Quillan information (bulletin municipal)
- Minutes notariales de Quillan 1765 – Sarran, Notaire
- Mémoires de l'abbé Félix Armand - 19^{ème} siècle
- Histoire de la forêt française – Louis Arthaud-Badre
- Forestiers et bûcherons – Victor Franck – ed. J.P. Gyss
- Duhamel du Monceau «du transport du bois» -1767
- Claude Caron «traité des bois servant à tous usages» -1676
- Quillan souvenir – M. Kletsky Pradère
- Trèbes autrefois – PAE du collège de Trèbes
- Le flottage du bois sur l'Aude – Joseph Maffre
- Le flottage des bois sur l'Aude – F. Jaupart
- Diverses lettres et pièces administratives
- Délibérations du Conseil général de l'Aude (Rouffiac)
- Pyrénées magazine n°24 novembre/décembre-1992
- Extrait du journal de Limoux du 24 janvier 1937
- Documents de «Mémoire Historique de Limoux»
- Documents d'«Aude Claire»
- Documents de M. Clottes
- Documents de M. Francis Vergé
- Documents de M. Guy Rancoule
- Documents de Mme Christine Garcia (Ginoles)
- Cours d'eau – moulins et usines - (Archives de l'Aude)
- Les matelots insoumis d'Espéraza au 18^{ème} siècle
(Bulletin SESA tome LXXV - 1975) - Jean Fourié
- L'industrie du bois dans la Haute Vallée au 18^{ème} siècle
(revue Folklore - 1977) - Jean Fourié
- Transport des bois par flottage en Roussillon avant 1660 – Jean-
Gabriel Gogot – Bulletin philosophique et historique – Bibliothèque
nationale 1966
- Les moulins de Limoux – Société d'Etudes Historiques de Limoux
- Documents des archives du Canal du Midi – M. Teisseire





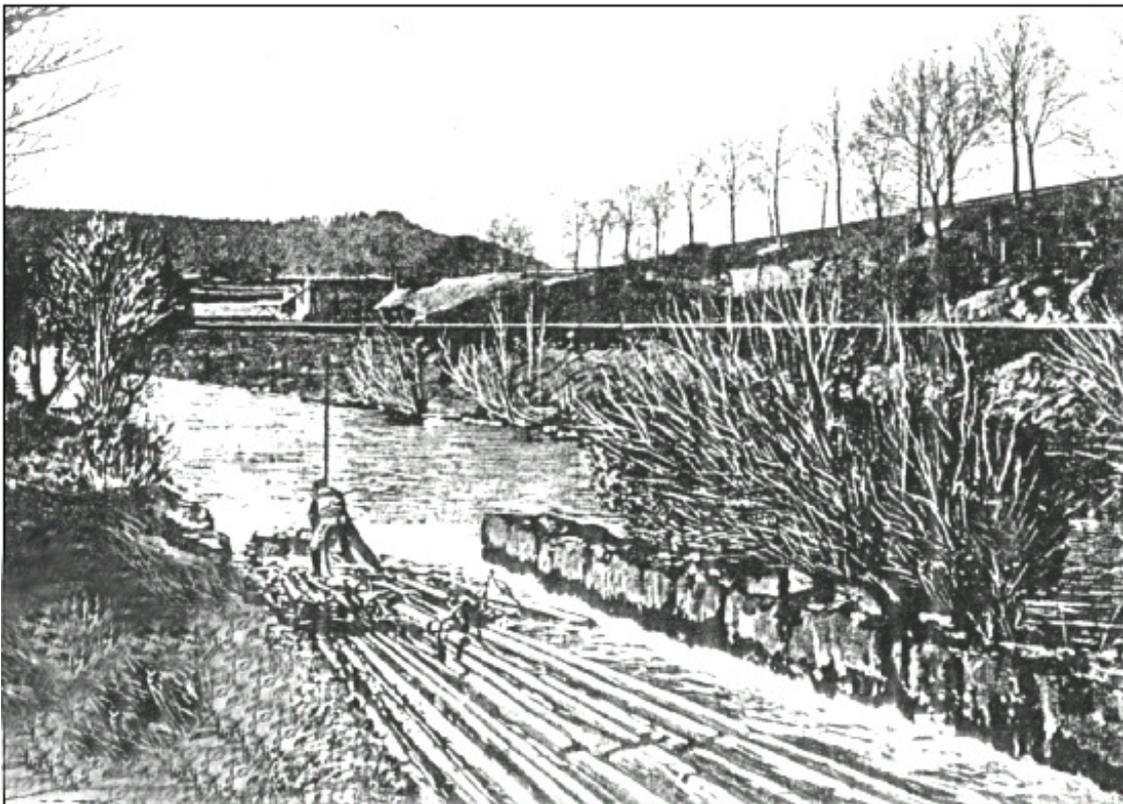
Carras traversant Limoux (gravure du 19^{ème} siècle)



Barrage du Paichérou à Carcassonne en 1872



Passage du pertuis d'un barrage



Canal du Midi.

Division de Carcassonne.

État du bois flottant dans la rivière d'Aude en min dans le canal au-dessous de l'écluse de Trèbes, pendant l'année 1825.

Destination des Bois.	Tondins de 8 à 9 mètres.	Antennes de 17 à 20 mètres.	Mats de 15 à 17 mètres.	Majorains de 8 à 10 mètres.	Batares de 12 à 14 mètres.	Batares de 8 à 10 mètres.	Batares de 7 mètres.	Filats de 6 à 7 mètres.	Total Général.	Plombs en Sapin.
pour Aude	9	..	3	73	..	31	27	189	373. ^{pièces}	1140 planches
Berrier	13	37	..	183	..	755	407	1347	2742.	7558.
Sovail	16	29	3	252	27	643	139	1144	2253.	6880.
Castelnau	8	85	..	29	..	100	32	124	378.	744.
Totaux	37	151	6	537	27	1579	605	2804	5746	16322

Dépense pour introduire ces bois dans le canal.

5746 pièces à 0 ^{fr} , 20 ^c l'une =	1149, 20
16322 planches à 0 ^{fr} , 375 ^c les 360 =	17, 00
	1166, 20

*Ces bois auroient coûté avant 1821 époque où l'on a construit
l'embarcadour en sorte par la Cene de 1820. Savoir.*

Aoudins de 8 à 9 mètres .. 37	} 758 à 0 ^{fr} , 45 ^c	341, 10 ^{fr}
antennes de 17 à 20 mètres 151		
Mats de 15 à 17 mètres 6		
Majorains de 8 à 10 mètres 537		
Batares de 12 à 14 mètres .. 27	} 4988 à 0, 30 ^c	1496, 40
Batares de 8 à 10 mètres .. 1579		
ix. de 7 mètres .. 605		
filats de 6 à 7 mètres .. 2804.		
16322 planches sapin à 0 ^{fr} , 375 ^c les 360		17, 00
		1854, 50 ^{fr}

Carcassonne, le 1^{er} Juin 1826.

Guadal



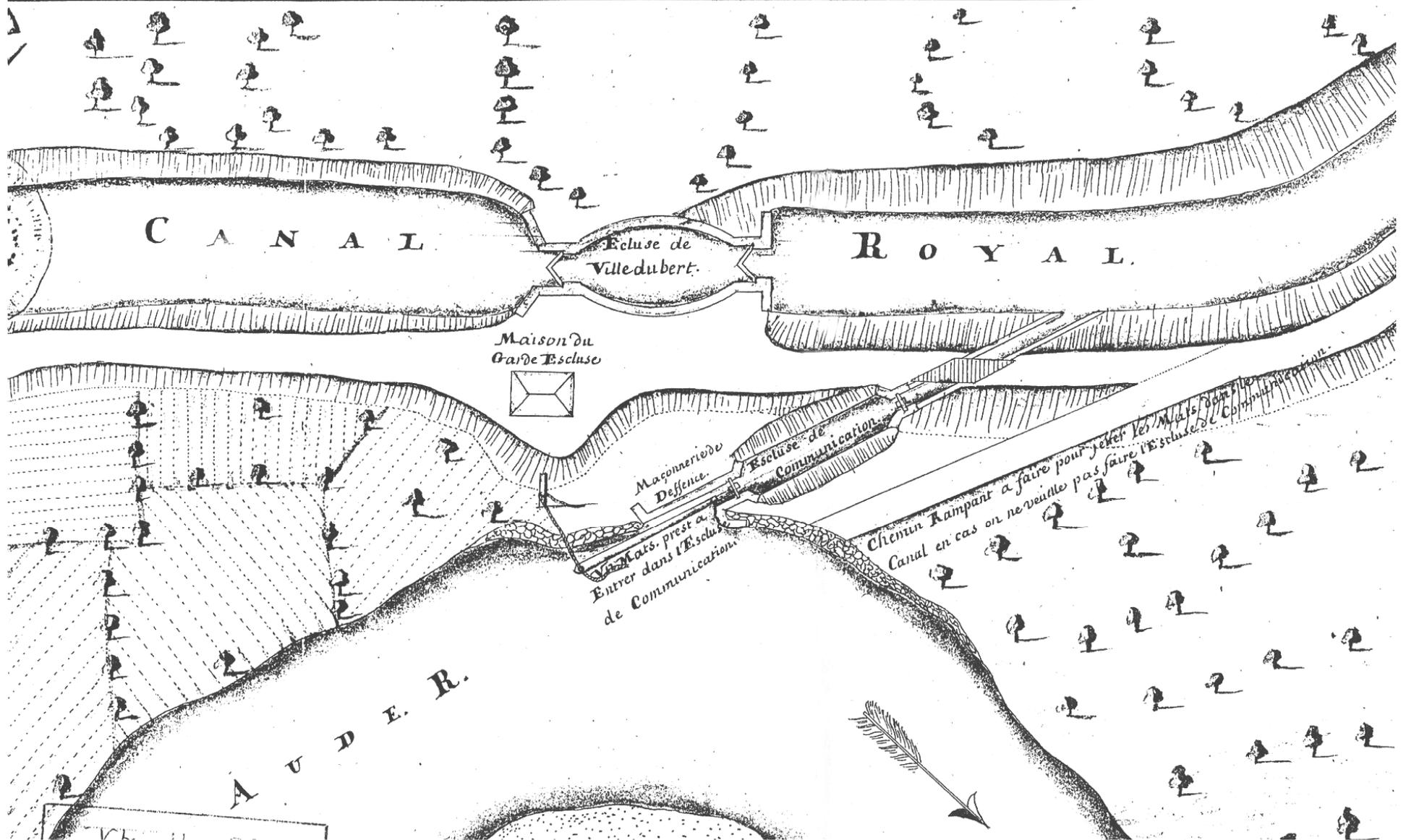


**PRINCIPAUX
PERTUIS
SUR L'AUDE
D'Axat à Trèbes**

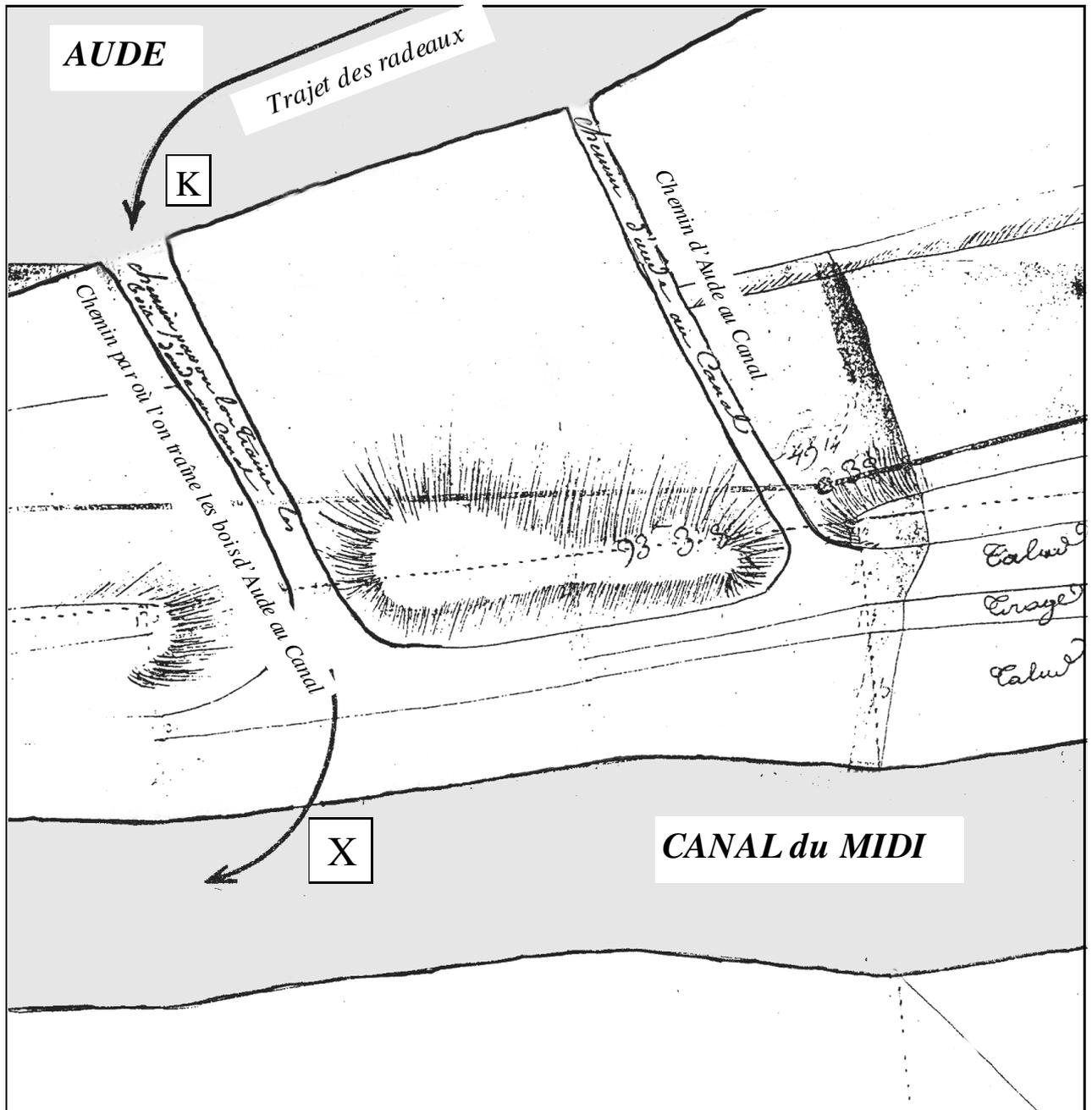
**en
1840**

- 13 : La Roque**
- 12 : Saint-Jean**
- 11 : de M. Birot**
- 10 : de M. Vié**
- 9 : de Pomas**
- 8 : des Religieuses**
- 7 : de Sourgnès**
- 6 : de Ménard**
- 5 : de Brasse**
- 4 : d'Alet**
- 3 : de Couiza**
- 2 : de Caderonne**
- 1 : de Campagne**

PROJET. d'une Escluse de Communication pour faire entrer dans le Canal Royal tous les Bois qui descendent des Basses Pyrenées par la Riviere d'Aude



Transfert des bois entre l'Aude et le Canal du Midi en aval de Trèbes



K : port sur la rivière

X : embarcadère des radeaux