



HAL
open science

Le ribéage dans les terroirs du Freinet (XVIIIe-XXe siècle)

Bernard Romagnan

► **To cite this version:**

Bernard Romagnan. Le ribéage dans les terroirs du Freinet (XVIIIe-XXe siècle). Freinet, Pays des Maures, 2016, Freinet-Pays des Maures (ISSN 1275-2452), 12, pp.53-57. hal-02943371

HAL Id: hal-02943371

<https://hal.science/hal-02943371v1>

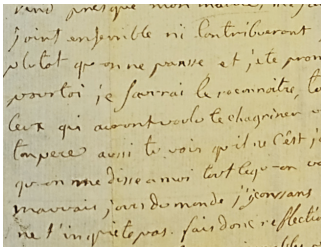
Submitted on 19 Sep 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Si vous citez tout ou partie de l'article, pensez à citer l'auteur et l'ouvrage:

ROMAGNAN Bernard, «Le ribérage dans les terroirs du Freinet (XVIII^e-XX^e siècle) », *Freinet-Pays des Maures*, n° 12, 2016, p. 53 - 57.



Une affaire de mœurs au XVIII^e siècle à Saint-Tropez



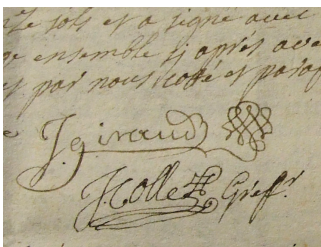
Napoléon Bonaparte et La Garde-Freinet

© C. Diot



Anthropologie du levage de liège

© NEA

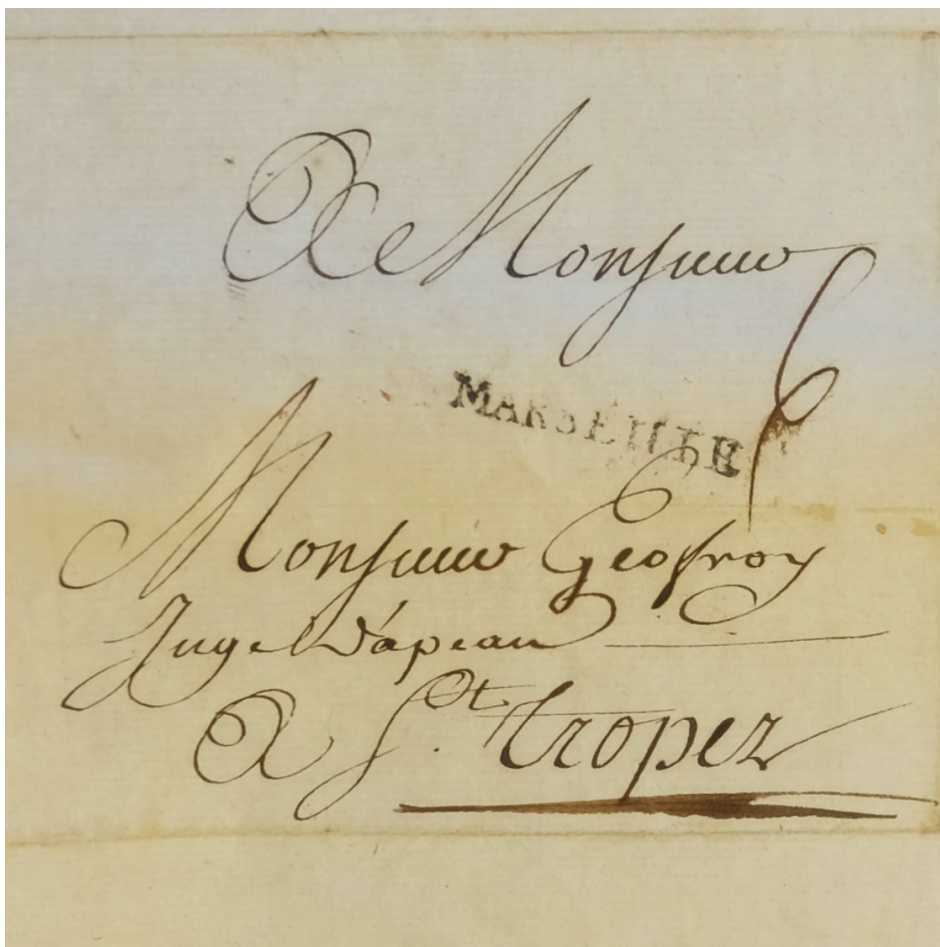


Feux de forêt, une coutume agricole



Le transport du bois sur les ruisseaux du Freinet

Freinet Pays des Maures



Sommaire

De l'amour à la mort : l'affaire Périer à Saint-Tropez (1761-1766) Fabien SALDUCCI	5
Pourquoi Napoléon 1 ^{er} devait-il traverser La Garde-Freinet et pourquoi ne l'a-t-il pas fait ? Gérard ROCCHIA	20
Technologie sans artefact, <i>propos sur l'écorçage du chêne-liège en France</i> Narjys EL ALAOUI	25
Incendies de forêt à La Garde-Freinet en 1745 : une pratique coutumière Elisabeth SAUZE	43
Le ribérage dans les terroirs du Freinet (XVIII ^e -XX ^e siècle) Bernard ROMAGNAN	53

En couverture.
Extrait de la lettre de
Salze père à César
Geofroy.

Le ribérage dans les terroirs du Freinet (XVIII^e-XX^e siècle)

Freinet,
pays des Maures
■ n° 12, 2016,
Conservatoire
du Patrimoine
du Freinet,
La Garde-Freinet
(Var)

Le ribérage est un substantif employé par Léon Sénéquier dans son ouvrage « Connaissance de La Garde-Freinet »¹ pour définir le flottage, la conduite du bois sur l'eau. Ce terme est issu du provençal *lou ribeira* ou *lou ribeïrar*², utilisé pour qualifier ce mode de transport pratique, efficace et peu coûteux largement répandu depuis le Moyen Âge.

Dans l'est varois, l'Argens, fleuve au débit permanent, en est un bon exemple. Les ribiers étaient chargés du contrôle des rives du cours d'eau, qu'il fallait entretenir pour empêcher les dégâts et les divagations causées par les crues, et du trafic fluvial, ici réduit pour l'essentiel au flottage des bois.

Les eaux et cours d'eau faisaient partie, comme aujourd'hui, des prérogatives de l'autorité souveraine et c'est comme détenteur de cette autorité sur le territoire de Fréjus que l'évêque, Guilhem de la Font, se réserva en 1271 la nomination des ribiers³. C'est pour la même raison qu'en 1366 le seigneur des Arcs, Arnaud III de Villeneuve, se vit dénier le droit d'interdire aux habitants du lieu de récupérer les pièces de bois déposées par les crues dans leurs fonds, alors qu'il gardait la propriété des pièces échouées dans le lit (rives et iscles) de la rivière⁴.

En 1650, lors de la reconstruction du château de Grimaud, François de Castellane nouveau seigneur du lieu, passa contrat avec François Blanc de Trans pour le transport de 65 poutres coupées dans les bois de La Colle-du-Rouet à Roquebrune et qu'il devait récupérer « *au rivage de la mer tout contre la rivière appelé Argens et à cargadour* »⁵. Enfin, le recensement du village du Muy de 1836 révèle la présence de 23 radeleurs, ce qui confirme l'intense activité du transport fluvial sur ce fleuve au XIX^e siècle, tant sur des radeaux que par flottage⁶.

Dans le Freinet, un réseau hydrographique plus modeste composé de cours d'eau temporaires, généralement à sec pendant plusieurs mois de l'année, ne semble pas adapté à ce mode de transport. Pourtant, dans ce territoire, un ensemble de textes des XVIII^e et XIX^e siècles ainsi que quelques enquêtes orales témoignent de cette activité.

Bernard ROMAGNAN
membre associé du
LA3M, Aix-Marseille
Université, CNRS

1. Draguignan, 1965, p. 35.
2. MISTRAL Frédéric, *Lou tresor dou felibrige*, T. 2, rééd. 1979, p. 787-788 ; HONNORAT Simon-Jude, *Dictionnaire provençal-français*, Digne, 1847, p. 1083 ; ARNAUD François, MORIN Gabriel, *Le langage de la vallée de Barcelonnette*, Paris, 1920, p. 125.
3. A. dioc. Toulon, art. 28, *De riperariis ponendis*, 1271, 23 novembre, copie de 1716 d'après le cartulaire du chapitre appelé Livre Peloux.
4. SAUZE Elisabeth (dir.), *Les Arcs-sur-Argens, Pages d'histoire d'un terroir provençal*, Association Les amis du Parage, Edisud, 1993, 13^e plainte des habitants.
5. A.D. Var, 1650, 3 E 92 / 24, f° 448v°-449v°, 10 mars, m^e Bérard, Grimaud : Prix-faïct pour le seigneur marquis de Grimaud et François Blanc, mesnager de Trans.
6. A. D. Var, 11 M 2 / 196, 1836, Le Muy, recensement de population.

Crampin ou ganchou.
 Coll. Conservatoire
 du Freinet.
 Don de Paul Preire.
 Echelle 1:2.

7. Interview d'André Naressi (né en 1944), habitant du hameau de la Basse-Court, par René Roux et Laurent Boudinot, le 2 février 2016.

8. Interview d'Henri Latil, par Laurent Boudinot le 28 juillet 2016 à La Garde-Freinet.

9. Interview de Paul Preire, par Laurent Boudinot le 1^{er} juillet 2016 à La Garde-Freinet.

10. A. D. Var, 7 S 23, 1799, 25 avril (5 floréal an 7).

11. A.D. Var, 1650, 3 E 92 / 24, f° 448v°-449v°, 10 mars, m^e Bérard, Grimaud.

12. A. D. Var, 7 S 23, 1799, 25 avril (5 floréal an 7).

13. A.D. Var, 3 E 84 / 164, f° 43-44, 1791, 18 février, m^e Alliez, Sainte-Maxime.

14. A.D. Var, 3 E 66 / 8, f° 189-v°, 1748, 17 août, m^e Martin, Saint-Tropez.

15. *Ibidem.*

16. A.D. Var, 3 E 84 / 164, f° 43-44, 1791, 18 février, m^e H. Alliez, Sainte-Maxime.



Les fleuves côtiers du Freinet : la Garde, la Giscle, la Mole, le Bourrian, le Préconil, et leurs affluents : les ruisseaux de la Verne, Val-de-Gilly⁷, la Mente⁸, les Vernades⁹, etc. n'étaient « *pas assés considérable pour le flottage en radeaux*¹⁰ » et seul le charriage à « *bûches ou pièces perdues* » était possible.

On acheminait généralement du bois de pin à brûler, mais aussi des poutres¹¹, du bois de construction¹² ou « *autrement ouvrés* »¹³. En 1748, Jacques Mouisson, négociant de Saint-Tropez, passa un marché avec François Brégonsul, travailleur de Cogolin, « *de faire charrier et voiturer (...) tous les chevrons et planches de pin (...) coupés dans le terroir de La Verne au quartier de Pertuade et des Plaines-de-l'Aire (...) et les conduire sur l'eau de ladite rivière jusqu'au rivage de la mer à la plage de ce golphe (...) auprès de l'embouchure de la rivière à l'endroit accoutumé* »¹⁴. Ces chevrons et planches de pins étaient destinés aux sieurs Gimely et Caudière, « *prieurs du corps des maîtres caisseurs de la ville de Marseille* »¹⁵. Le trajet de la forêt au rivage ne pouvait avoir lieu sans des cours d'eau au débit suffisant.

En 1791, « *le prix-fait pour la voiture des bois entre Louis Isnard et Marius Jaudel* », stipule que les billes devaient être déposées « *sur le bord de cette rivière* », le Préconil, « *pour pouvoir profiter des crues d'eaux des pluies à survenir pour les mener ou rendre au bord de la mer* »¹⁶. Le bois était coupé l'été et le transport assuré l'hiver en saison des pluies.



Crampin ou ganchou.
Coll. Conservatoire
du Freinet.
Don d'André Naressi.
Echelle 1:2.

Des ouvriers, appelés *riberaires*, poussaient les bûches dans les cours d'eau et contrôlaient leur descente jusqu'à la mer. Ce travail était particulièrement dangereux : « *Ils faisaient ça le jour où l'orage tombait à seaux. Sur ces pierres mouillées, si on glisse, (...) les billots les tuaient* »¹⁷. « *Les moins agiles et les moins solides étaient ceux qui jetaient les pièces dans les eaux. Les plus jeunes suivaient les rives du torrent pour voir si toutes les pièces suivaient leur descente normale et faisaient repartir celles qui se coinçaient dans les rochers et dans les arbres. Enfin, les plus expérimentés et les plus costauds étaient ceux qui étaient allés se poster à l'endroit où l'on devait arrêter les bois, les tirer hors de l'eau* »¹⁸. Les *riberaires* utilisaient un outil « *avec un manche de 3 ou 4 m qui faisait le crochet d'un côté et de l'autre la pique afin : soit de le tourner soit de le pousser* »¹⁹. Cet instrument est nommé *crampin*²⁰ ou *ganchou*²¹. Pour stopper les bûches, était choisi « *un endroit où la rivière est resserrée mais où les eaux s'écoulent plus calmement* »²² ou à l'aide d'un barrage édifié spécialement à cette occasion.

En 1825, 23 propriétaires de Grimaud et de Cogolin, riverains de la Giscle, adressèrent une pétition au préfet du Var pour se plaindre : « *quelques commerçans en bois à bruler se permettent, tous les hivers, de mettre à flot dans cette rivière des bûches qu'ils arrêtent chaque soir par des barricades. Ces bûches s'amoncellent (...) et lorsqu'une*

17. Témoignage d'André Naressi, *supra* note 7.

18. SENEQUIER Léon, *La perle des Maures*, p. 20-22.

19. Témoignage d'André Naressi, *supra* note 7.

20. Cf. GIRAUD Albert, « Notes de linguistique et d'anthropologie varoise : à propos de quelques termes relevés dans les ouvrages de Léon Sénèque », *Freinet-Pays des Maures*, n°5, 2004, p. 83.

21. MISTRAL Frédéric dans TdF, T.2, p. 126, donne : gaffé de batelier.

22. SENEQUIER Léon, *op. cit.*

pluye survient, les rives sont toujours forcées, toujours dégradées, elles finissent souvent par crever malgré les travaux construits par les riverains et tout le bois se répand avec l'eau dans les terres semables ou semées qui longent la rivière »²³.

Il faut remarquer que les riverains d'autres terroirs pensaient au contraire que les barrages n'apportaient pas de nuisances. À Gassin, sur le Bourrian, « *lors des grandes crues (...) la prise d'eau servant aux moulins bien loin d'y préjudicier, rend ce flottage plus facile et plus comode en ce qu'elle diminue la rapidité du cours* »²⁴.

Concernant la Giscle, les pétitionnaires demandèrent l'interdiction pure et simple du flottage à bûches perdues, d'autant, argumentèrent-ils, que cela « *nuirait au commerce et aux consommateurs, attendu le déchet en valeur et la mauvaise qualité du bois transporté par le flottage, noirci et détérioré par l'action de l'eau* »²⁵. L'administration départementale répondit en instaurant une réglementation plus stricte, interdisant « *l'établissement de tout obstacle* », enjoignant de suivre le flottage et de « *mettre cette manœuvre sous la surveillance des autorités locales* »²⁶. Au cours des mois suivants, les communes de Grimaud²⁷ et de Cogolin²⁸ se concertèrent et renforcèrent le contrôle de cette activité par la mise en place « *d'un registre d'ordre* », et l'interdiction de faire flotter du bois « *sans avoir un permis d'un ou des deux de messieurs les maires de Grimaud et de Cogolin, spécifiant la quantité de bois à faire flotter, le lieu, le jour et l'heure de départ ainsi que le nombre d'hommes employés pour le suivre dans son cours* ». À cette occasion, on apprend que ce transport était source de litiges car les billes de bois se mélangeaient à leur arrivée dans la plaine « *sans pouvoir en connaître le véritable maître* ». Pour autant, les négociants en bois n'étaient pas tous aussi négligents que ceux qui œuvraient sur la Giscle vers 1825. Un témoin rapporte qu'à la fin du XIX^e siècle à l'occasion d'un ribérage sur l'Aigre affluent de l'Aille, « *les billots étaient marqués de croix ou de flèches faits à la hache permettant d'identifier l'acheteur* »²⁹.

Le bois terminait son trajet à l'embouchure des fleuves côtiers afin d'être stocké sur les plages. L'accès au littoral rendait facile l'acheminement vers les lieux d'utilisation de ces produits issus de la forêt des Maures. En 1799, un texte précise que le bois de construction était « *dirigé sur l'arsenal de Toulon* » et que le bois à brûler alimentait « *les fabriques de Marseille* », et était « *enlevé par les navires faisant le cabotage de Marseille* »³⁰.

Ce mode d'acheminement du bois semble avoir perduré jusqu'au début du XX^e siècle. Une lettre du préfet du Var datée du 30 novembre 1911, en réponse à une demande du maire de Cogolin, fait allusion à un bûcheron qui voulait « *utiliser la rivière de Giscle pour transporter des billots de pin par flottage* ». Il y est précisé « *que ce genre de transport existait autrefois dans la commune, mais qu'il est rarement employé depuis longtemps* ». Le préfet se contenta de rappeler « *que le flottage à bûches perdues est soumis aux dispositions contenues dans le titre III de la loi du 8 avril 1898, en particulier, l'article 31* »³¹. Le témoignage rapportant qu'en 1950, après un incendie, « *le père Garcia* » fit descendre du bois par la rivière la Garde sur une courte distance pour le sortir d'un endroit difficile d'accès, est anecdotique³², mais il souligne la survivance d'un savoir-faire oublié depuis longtemps, auquel on a recours à l'occasion d'une situation exceptionnelle.

23. A.D. Var, 7 S 23, 1825, 15 septembre.

24. A.D. Var, 7 S 23, 1799, 25 avril, (5 floréal an 7).

25. A.D. Var, 7 S 23, 1825, 15 septembre.

26. A.D. Var, 7 S 23, 1825, 27 octobre.

27. A.C. Grimaud, 1826, 8 mai, p. 493-494.

28. A.C. Cogolin, 1826, 9 juillet.

29. Témoignage d'Albert Giraud, juin 2016. Il s'agit de son grand père qui, en 1882, se plaignait des dommages causés à ses bois lors de leur flottage sur l'Aigre.

30. A.D. Var, 7 S 23, 1799, 25 avril, (5 floréal an 7).

31. A.D. Var, A.C. Cogolin, E dépôt 42/3 O 3. Il s'agit de la loi sur le régime des eaux. L'article 31 a été abrogé au 4 janvier 1992.

32. Témoignage d'Henri Latil, *supra* note 8. Le flottage en question s'est déroulé au quartier de la Mente au sud de ce terroir.

Dans le Freinet, *lou ribeirar* nous est connu grâce à des textes et des témoignages des XVIII^e, XIX^e et XX^e siècles. À n'en pas douter, le flottage du bois se pratiquait sur nos modestes cours d'eau bien avant le XVIII^e siècle, même si nous n'en avons pas encore trouvé de mention.

Ce mode de transport nous apparaît aujourd'hui surprenant. Il ne faut pas oublier que le climat des siècles passés n'était pas le même que le nôtre, particulièrement au cours du « petit âge glaciaire », entre le XV^e et le milieu du XIX^e siècle, au régime sensiblement plus humide. Le débit des cours d'eaux bénéficiait en outre de pics de ruissellement plus intenses et plus fréquents, favorisés par la plus grande étendue du terroir agricole et la moindre densité du couvert forestier. Au XX^e siècle, la domestication de nos fleuves côtiers, l'aménagement et l'urbanisation des rives et des embouchures ont rendu tout-à-fait impossible la pratique du ribérage.

Freinet, pays des Maures ■ n° 12 ■ 2016

De l'amour à la mort : l'affaire Périer à Saint-Tropez (1761-1766).

Pourquoi Napoléon 1^{er} devait-il traverser La Garde-Freinet et pourquoi ne l'a-t-il pas fait ?

Technologie sans artefact, *propos sur l'écorçage du chêne-liège en France.*

Incendies de forêt à La Garde-Freinet en 1745 : une pratique coutumière.

Le ribérage dans les terroirs du Freinet (XVIII^e-XX^e siècle).



Conservatoire du Patrimoine du Freinet
Chapelle Saint-Jean, 83680 La Garde-Freinet,

Tél. 04 94 43 08 57 - Fax 09 70 06 50 07

e-mail : cpatfreinet@orange.fr

www.conservatoiredufreinet.org

