



HAL
open science

Flottage des bois et gestion forestière : l'exemple du Bassin parisien, du XVIe au XIXe siècle

Jérôme Buridant

► **To cite this version:**

Jérôme Buridant. Flottage des bois et gestion forestière : l'exemple du Bassin parisien, du XVIe au XIXe siècle. *Revue forestière française*, 2006, 58 (4), pp.389-398. 10.4267/2042/6709 . hal-03449489

HAL Id: hal-03449489

<https://hal.science/hal-03449489v1>

Submitted on 25 Nov 2021

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.

FLOTTAGE DES BOIS ET GESTION FORESTIÈRE : L'EXEMPLE DU BASSIN PARISIEN, DU XVI^e AU XIX^e SIÈCLE

JÉRÔME BURIDANT

De 1540 à 1870, la France comme une majeure partie de l'Europe traverse des difficultés croissantes de fourniture en bois, tant pour la construction que pour le chauffage. Révélatrices de l'insuffisance des stocks, des disettes de bois éclatent de manière récurrente, à la faveur notamment d'hivers rudes où l'approvisionnement des villes n'est plus garanti, par exemple en 1661-1662, 1714, 1783-1784. Dans le même temps, l'envolée continue des prix, particulièrement sensible entre 1770 et 1800 puis entre 1850 et 1870, témoigne d'une inadéquation structurelle entre l'offre et la demande. Cette flambée des prix voit en partie son origine dans l'insuffisance de la production, autant liée à la mauvaise gestion des peuplements qu'à la réduction pluriséculaire des surfaces. Elle provient aussi d'un gonflement incompressible de la demande. Dans une période où le bois reste à la fois le matériau et le combustible le plus consommé, le béton, l'acier et le pétrole de l'époque, l'essor des flottes maritimes, le développement industriel s'allie à l'explosion de la demande domestique pour renforcer la pénurie. Alors que la population française avait longtemps stagné autour de 20 millions d'habitants (aux XVI^e et XVII^e siècles), elle atteint presque 29 millions à la veille de la Révolution et approche les 40 millions un siècle plus tard. Dans le même temps, la population de la capitale est multipliée par plus de quinze, passant de 150 000 habitants vers 1650 à plus de 600 000 vers 1780, et 2,3 millions vers 1880. Les Parisiens consomment environ un stère par habitant et par an à la fin du XVI^e siècle, le double à la veille de la Révolution, en raison surtout d'un développement du confort domestique (multiplication des cheminées dans les habitations). Leur demande en produits ligneux suit donc une croissance exponentielle, du moins jusqu'au passage au chauffage au charbon de terre, dans la seconde moitié du XIX^e siècle. Elle est passée de 315 000 stères par an dans la seconde moitié du XVI^e siècle à 830 000 stères vers 1720, puis à environ 1,5 million à la fin de l'Ancien Régime. Cela équivaut à près de 4 000 stères par jour, véritable tour de force si l'on prend en compte la médiocrité des moyens de transport de l'époque. Sur le long terme, cette pénurie n'est en fait résolue, tant bien que mal, que par un drainage systématique du Bassin parisien, par flottage des bois.

UNE TECHNIQUE ANCIENNE

Des origines lointaines

La tradition attribue l'origine du flottage à un marchand parisien, Jean Rouvet, qui aurait organisé l'expédition des bois sur l'Yonne et la Seine dès 1549. D'autres sources citent Defroissiz, pour le flottage à bûches perdues, et Charles Lecomte, en 1547, pour le flottage en trains. Quoi qu'il en

soit, les ouvrages anciens remarquent tous le développement de ce mode de transport au milieu du XVI^e siècle. En réalité, la plupart des études prouvent que cette technique est beaucoup plus ancienne. Sans doute expérimentée dès l'Antiquité, elle est attestée au cœur du Moyen Âge en Artois, en pays d'Othe, dans le bassin rhodanien, en Auvergne comme en Suisse ou en Autriche. La technique est donc déjà largement au point à l'aube des temps modernes. Le flottage médiéval se distingue surtout du flottage moderne par sa sectorialité. D'importance limitée, il s'effectue toujours sur des tronçons de rivière, ne dépasse jamais l'échelle d'un petit pays ou d'une région et ne bénéficie pas d'une organisation aussi rôdée qu'aux siècles suivants, notamment dans le Bassin parisien. Le système se généralise dans la seconde moitié du XVI^e siècle sur l'Yonne, le Serein, l'Armançon et la Seine. Il s'étend au XVII^e siècle à l'Aube, la Marne et leurs affluents, avant de toucher l'Oise et l'Aisne. Mais cette géographie est loin d'être exclusive. À moindre échelle, le flottage se diffuse aussi dans bien d'autres régions, notamment les pays de montagne comme la Franche-Comté, les Alpes ou les Pyrénées. Dans les Vosges lorraines, il s'étend aussi sur la Sarre, la Meurthe, la Mortagne et la haute Moselle. Le flottage est donc un phénomène généralisé.

Une organisation complexe

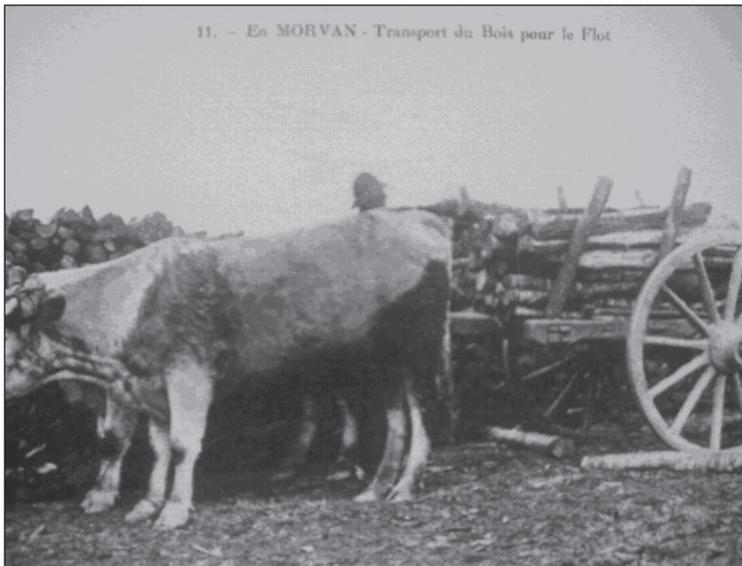
L'organisation mise en place est bien connue et se retrouve presque à l'identique dans toutes les régions. Les bois façonnés sur la coupe sont marqués par le marchand, avec un marteau portant son empreinte, généralement ses initiales. L'initiative du flottage revient généralement à de gros marchands parisiens, regroupés dès le milieu du XVIII^e siècle en *compagnies* : Réunion des quatre commerces, Compagnie des petites rivières, etc. Ces marchands se chargent à la fois de l'achat des bois sur pied, de leur façonnage et de l'organisation spatio-temporelle de leur transport. Les bois étant d'abord acheminés en charrette vers les cours d'eau, tout l'intérêt est donc d'exploiter les ventes⁽¹⁾ les plus proches des berges, en tirant profit du cours d'eau le plus mince, le coût du charroi pouvant faire doubler le prix de la marchandise en quelques kilomètres.

Photo 1 Le flottage sur l'Yonne à la sortie de l'étang d'Yonne, fin du XIX^e siècle
(Collection particulière)



(1) Au sens ancien de coupes de bois.

Photo 2 En Morvan, transport du bois pour le flot, fin XIX^e siècle
(Collection particulière)



En amont des rivières, les sections sont dites *flottables à bûches perdues*. Il s'agit de petits cours d'eau, non navigables, où les bois peuvent être directement balancés à l'eau. Ils sont poussés à la perche par des journaliers dits *flotteurs* ou *meneurs d'eau*. Ce transport s'effectue généralement entre octobre-novembre et mars-avril, au moment des plus hautes eaux, mais bien entendu en dehors des périodes de crues. Comme il occupe tout le lit des rivières en entraînant l'arrêt de toutes les autres activités, et plus particulièrement le chômage des moulins, il se limite dans le temps à quelques semaines.

En aval, les *sections navigables* ne peuvent admettre des bûches perdues, au risque de gravement endommager les bateaux. À la jonction entre la section navigable et la section flottable, dans un port aux bois tel Clamecy sur l'Yonne, ou Brienne-la-Vieille sur l'Aube, les bois sont arrêtés par un barrage. Certaines bûches gorgées d'eau, appelées *canards* ou *fondriers*, arrivent malheureusement parfois à passer et sont d'autant plus redoutables qu'elles émergent à peine, ou glissent sur le fond. Pour les autres, après leur *tirage* de l'eau s'opère le *trilage* (tri selon la marque apposée par les marchands), leur empilage puis leur séchage durant plusieurs mois. Lorsque les bois sont à nouveau secs, on confectionne alors des coupons d'une soixantaine de bûches assemblées entre elles par des *rouettes* ou *nouettes*,⁽²⁾ qui sont des harts issus de faibles rejets de souche. En assemblant les coupons entre eux par des perches appelées *traversins* ou *traverses*, on obtient des *trains* articulés qui peuvent faire une vingtaine ou une trentaine de mètres, parfois plus, qui peuvent être poussés dans le tronçon navigable. Les coupons de devant et du milieu sont souvent faits de bois blanc, Bouleau, Tremble, Peuplier, et l'on peut y ajouter des tonneaux pour faciliter la flottabilité. Leur conduite se fait à la perche avec un personnel plus spécialisé, les *compagnons de rivière*. Plus occasionnellement, et spécialement dans le cas du transport de grumes, cela peut aussi se faire à la rame ou par halage, humain

(2) Des brins.

ou animal, le conducteur étant souvent alors dénommé *brelleur*. Très technique, la conduite des trains de bois reste particulièrement laborieuse, difficile et dangereuse. Armés d'une simple perche, poussés par un courant capricieux et impétueux, ils doivent éviter de nombreux obstacles, croiser la navigation ordinaire, et les visites de rivières signalent toutes des zones où les naufrages sont particulièrement fréquents. Arrivés en ville, les trains sont enfin disloqués pour mettre, à nouveau, les bois à sécher. À Paris, les deux principaux ports aux bois sont celui de Grève pour l'amont (haute Seine, Marne, Aube, Yonne), et celui de l'École pour l'aval (basse Seine et Oise). Les bois provenant de l'aval constituent un cas un peu particulier. Ceux venant des forêts de Compiègne et de Laigüe, par exemple, descendent l'Oise jusque Conflans-Sainte-Honorine, où ils sont chargés sur des bateaux pour remonter la Seine. Ne restant qu'un jour sur l'eau, ils sont dits « à demi flottés ». Dans tous les cas, les facilités d'approvisionnement permises par le flottage n'écartent pas une perte de qualité. Quel que soit le marché, les bois neufs, parvenus de plus près par charroi, y sont toujours mieux cotés que les bois ayant séjourné dans l'eau.

Des aménagements conséquents

Né de l'initiative privée, ce système fait l'objet de multiples tutelles, révélatrices de l'imbricatio administrative de la France d'Ancien Régime : l'intendant, représentant le roi dans sa généralité, le Bureau de la Ville, organisme dépendant du prévôt des marchands et chargé de l'approvisionnement de Paris, les Ponts et Chaussées, compétents pour tous les aménagements des cours d'eau sur les sections navigables et flottables. Paradoxalement, la Grande maîtrise des Eaux et Forêts comme les maîtrises particulières semblent disposer de peu de marges de manœuvre : si elles cherchent à orienter la conduite des peuplements en fonction des débouchés, leur rôle dans l'organisation du flottage semble assez limité. La simplification institutionnelle opérée durant la Révolution française en prend d'ailleurs acte, en laissant la responsabilité des travaux à l'administration des Ponts et Chaussées.

Photo 3 En Morvan : le flottage, un coin du port de l'étang d'Yonne, fin XIX^e siècle
(Collection particulière)



Il ne faut pas sous-estimer l'ampleur des aménagements réalisés sur les rivières. Au fil des siècles, le flottage conduit à une modification particulièrement profonde des cours d'eau, et ce sur l'ensemble de leur tracé. Pour exploiter l'ensemble du chevelu hydrique en tirant profit du plus petit ruisseau, il faut réaliser en amont des *étangs de flottage* destinés à être vidés pour pousser le flot. Ces étangs sont souvent encore visibles de nos jours, notamment dans les forêts du Morvan ou de l'Argonne. Pour obtenir davantage de profondeur sur les rivières, il faut aussi créer de loin en loin des barrages partiels, ouverts d'un côté pour laisser passer les bois, et généralement appelés *pertuis*, mot qui désigne en vieux français un passage, un trou ou un puits. Depuis les innovations techniques du XIII^e siècle, tous les cours d'eau européens avaient aussi été barrés par de nombreux moulins, qui rendaient impossible le passage des bois, au risque de causer de très graves dégâts à la ventellerie (roues à aube, vannes motrices). La systématisation du flottage conduit donc, de fait, à un réaménagement complet des établissements industriels, et les archives conservent d'ailleurs à ce sujet de nombreux procès attestant de la vigueur des tensions entre marchands de bois et propriétaires de moulins. Enfin, les aménagements visent aussi à supprimer progressivement la plupart des obstacles naturels au flottage : chenaux anastomosés, méandres trop prononcés, ripisylves, etc. Au fil du temps, le flottage conduit donc à un aménagement complet des rivières, à une anthropisation particulièrement intense, souvent oubliée de nos jours.

L'IMPACT DU FLOTTAGE SUR LA GESTION FORESTIÈRE

De nouveaux clivages spatiaux

La mise en place progressive d'un réseau flottable performant conduit, au fil des siècles, à des ruptures spatiales particulièrement importantes, qui éclairent les orientations de gestion prises sur le terrain par les forestiers.

Photo 4 Le flottage sur l'Yonne, le triage, fin XIX^e siècle
(Collection particulière)



La proximité du littoral ou d'un cours d'eau impose d'abord des contraintes juridiques spécifiques. L'ordonnance de 1669 sur le fait des Eaux et Forêts précise par exemple que « *ne pourront ceux qui possèdent des bois de haute futaie assis à dix lieues de la mer, et deux des rivières navigables, les vendre ou faire exploiter qu'ils n'en aient six mois auparavant averti le grand-maître, et le contrôleur général des finances, à peine de trois mille livres d'amende, et de confiscation des bois coupés ou vendus* » (titre XXVI, art. 3). Elle n'impose cependant pas de contraintes particulières aux propriétaires de taillis destinés au bois de chauffage, qui sont libres d'organiser leurs coupes comme ils l'entendent. La réglementation demande par ailleurs aux propriétaires des berges de laisser « *vingt-quatre pieds [7,84 m] au moins de place en largeur, pour chemin royal & trait de chevaux* », en entretenant les rives. Elle tend aussi au fil du temps à imposer des normes spécifiques pour les produits flottés, afin de faciliter les contrôles et la transparence des prix. Une ordonnance de 1672 précise que les bûches flottées sur la Seine en amont de la capitale feront obligatoirement 3 pieds 6 pouces de longueur (1,14 m), avec un diamètre minimal de 6 pouces (16 cm). En aval, sur l'Oise et ses affluents, elles restent plus courtes d'un demi-pied (16,5 cm). Pour autant, ces textes mettent parfois du temps à s'imposer localement, et sont sujets à de multiples contentieux qui se prolongent parfois à l'aube de l'ère industrielle.

Mais, aux XVII^e-XVIII^e siècles, ce sont surtout les contraintes économiques qui orientent durablement les choix de gestion. Dans un monde où tout voyage au pas du cheval ou de l'homme, les surcoûts du transport font naître des clivages et des effets de seuils particulièrement sensibles. La cartographie des prix des bois sur pied montre des zones bien intégrées au marché, bien desservies par le réseau flottable, et d'autres zones, enclavées, où les prix chutent. Autour de Paris se développe une auréole d'approvisionnement en bois neuf par voie de terre, relayée par une aire d'approvisionnement en charbon de bois. Ce charbon, encore voituré par charrois, supporte mieux les frais de transport que la bûche, car il incorpore davantage de valeur ajoutée (et car il pèse moins lourd pour une même quantité de chaleur fournie). Au-delà de 60 km commence l'aire du flottage, qui s'étend jusque l'Ardenne, le Plateau de Langres et le Morvan. Ces bois, quoique dépréciés par leur séjour dans l'eau, restent très concurrentiels en raison de la modicité des frais de transport. Au-delà, le clivage s'exprime directement par un effondrement des prix. Dans certains cas, les arbres meurent sur pied faute d'acheteur, comme ce fut le cas un moment en forêt de Signy (Ardennes) ou en forêt de Trois-Fontaines (Marne). Les propriétaires tentent parfois d'abaisser les coûts des voitures, en recrutant notamment une main-d'œuvre extérieure, moins regardante sur les salaires. Le plus souvent est adoptée une production à plus haute valeur ajoutée. Il peut s'agir d'une orientation vers uneylviculture de qualité, pour la fourniture de merrain à tonneaux (Argonne, Tronçais) ou de bois d'œuvre, en privilégiant la futaie sur le taillis. Mais le choix peut aussi entraîner une valorisation énergétique locale, destinée à l'alimentation des forges, verreries, salines et autres fourneaux (Argonne, Haute-Marne, Lorraine). L'absence, réelle ou supposée, de débouchés pour les bois est d'ailleurs très souvent le premier argument avancé pour obtenir l'autorisation d'implantation d'un établissement industriel. La fabrication locale de produits sidérurgiques ou verriers y rend alors supportables les frais de transport.

Cette logique trouve ses limites au XVIII^e siècle dans l'élargissement de l'aire d'attraction de la capitale. La progression de la flottabilité des cours d'eau induit de fait un surenchérissement du combustible en amont, qui nuit aux industriels. Refusant cette concurrence, ceux-ci s'opposent violemment au flottage, et réussissent souvent à le faire régresser en s'accaparant les ventes de bois. Le flottage réalisé à la fin du siècle dans ces zones de tensions change alors de nature, mais les flux restent étrangement constants : les grumes seules sont expédiées vers le marché urbain, le bois de feu reste consommé sur place. Plus loin encore les montagnes françaises, comme la plupart des autres montagnes européennes, n'ont pas abandonné la technique du

flottage pour le transport des grumes sur des sections déterminées. Des bois de qualité partent toujours des rivières vosgiennes ou jurassiennes, ils alimenteront un marché extra-régional au prix de plusieurs ruptures de charge et de longs parcours par voie de terre. En Franche-Comté, le flottage reste un mode d'expédition particulièrement avantageux pour les bois de mûture, jusqu'à Toulon. Dans les Vosges, le flottage à bûches perdues alimente longtemps les villes situées en aval, comme Nancy et Metz. Des bois de marine sont expédiés par le même canal pour alimenter le marché hollandais. Des techniques similaires peuvent être mises en œuvre sur la Loire ou la Garonne, preuve de l'exploitation systématique de tous les bassins hydrographiques.

Un exemple de clivage spatial : le massif de l'Argonne

L'exemple de la forêt d'Argonne peut, à cet égard, constituer un cas d'école. Marche du royaume, frontière historique entre la France et la Lorraine, ce massif forestier est durablement marqué par l'enclavement. En raison des facteurs géomorphologiques, il pâtit d'une topographie très accidentée, surtout dans sa partie orientale. Le relief est profondément disséqué, coupé de vallons étroits aux pentes raides. À cause de la médiocrité des voies de vidange et en raison de l'absence presque totale de chemins d'exploitation empierrés jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le transport des bois ne peut s'effectuer que par bêtes de somme, chargeant au coup par coup des quantités dérisoires. Pour comble de malheur, les passages de troupes tant espagnoles, impériales, lorraines que françaises, durant la guerre de Trente Ans et ses prolongements (1635-1659 pour la France) laissent des séquelles durables, qui ne s'estomperont qu'au siècle suivant. Compte tenu de ces fortes contraintes, la plupart des propriétaires forestiers cherchent à orienter leur production afin d'en tirer des marchandises supportant les surcoûts du transport. À un moment où la Champagne commence à percer sur les marchés du vin, la proche Argonne joue la carte de la complémentarité en devenant son principal fournisseur de merrain à tonneaux, situation qui perdure jusqu'au début du XX^e siècle. Les chênes argonnais, issus de cycles de production assez longs, sont généralement débités et fendus sur place, pour être exportés sous forme de produits semi-finis ou directement sous forme de tonneaux vers les villes de Reims, Châlons-en-Champagne et Épernay, grandes consommatrices. Un second débouché est apporté par les industries du feu, déjà implantées aux XV^e-XVI^e siècles. En dépit de la médiocrité du minerai de fer local, une dizaine de forges parsèment encore le massif au début du XVIII^e siècle. Elles valorisent sur place la production ligneuse en utilisant une technologie mise au point à la fin de l'époque médiévale dans la région de Liège, vite diffusée. À côté de ces forges travaillent une dizaine d'usines de "menu-verre", qui produisent des carafons et de la gobeletterie. Ces établissements s'orientent dès la fin du XVII^e siècle vers la production de bouteilles "champenoises", destinées à la conservation de "mousseux". À côté de ces grosses structures s'intercalent enfin de plus petits établissements, tels les fours à chaux, les tuileries ou les faïenceries, qui valorisent les menus produits.

Il faut attendre la fin du règne de Louis XIV et l'époque de la Régence pour qu'apparaissent les premières tentatives de désenclavement, au bénéfice de la capitale. Dès 1687, le flottage est étendu de l'Aisne à l'Aire, opération qui profite directement au prince de Condé, principal propriétaire de la région, qui fait expédier plus de 22 000 stères sur Paris. Mais cette extension est loin de suffire et la ville de Paris traverse une grave disette de bois durant l'hiver 1714-1715. En août et septembre 1717, l'intendant et le grand maître des Eaux et Forêts de Champagne se rendent sur le terrain pour observer les potentialités de développement du réseau. Les travaux se concentrent alors sur un autre affluent de l'Aisne, la Biesme. Financés en partie par la monarchie et par les propriétaires riverains, ils sont réalisés sur place par 300 suisses du régiment de Hernel, secondés par des ouvriers du pays. Cette vaste entreprise se solde paradoxalement par un échec. Malgré les efforts initiaux, le projet tombe à l'abandon. En dépit de son intérêt écono-

mique, le canal de Biesme souffre rapidement d'une absence d'entretien qui conduit à un atterrissement des barrages. Le flottage ne peut que régresser progressivement vers le nord, pour être définitivement abandonné en 1807. Il ne s'agit d'ailleurs alors plus du tout du même type de flottage car, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, ne transitent plus sur l'Aisne que des bois d'œuvre. Les raisons de cet abandon ne sont pas techniques, car les ingénieurs de l'époque ont déjà montré leur capacité à réaliser des aménagements autrement plus ambitieux. Il faut les rechercher dans la sphère économique, du côté des maîtres de forge et des gentilshommes verriers, qui constituent *de facto* un lobby assez puissant. Face à l'incursion des marchands parisiens, ces industriels ont vu poindre le risque, bien réel, d'un enchérissement du coût du combustible, principal poste dans leur comptabilité. On les voit dès le début faire pression sur les autorités provinciales pour décourager l'entreprise. De manière autrement plus efficace, ils arrivent aussi à s'allier pour prendre à bail des forêts entières et réussir en quelques années à éponger le marché.

Des types de gestion opposés

Les conséquences en matière de gestion sont assez évidentes. Les régions fortement intégrées au marché sont les premières à adopter le modèle colbertien. Apparu dans les forêts d'Île-de-France et de Normandie à la fin de l'époque médiévale, expérimenté par Jean-Baptiste Colbert dans les forêts du cardinal Mazarin entre 1651 et 1661, fixé par la réformation de 1661 et l'ordonnance de 1669, il impose la distraction d'un quart de réserve pour croître en futaie, l'abandon du taillis simple pour le taillis-sous-futaie, la coupe à tire et aire avec rétention de baliveaux. Il vise à concilier la production de bois d'œuvre avec celle de bois de chauffage. Ce modèle strict en apparence cache de multiples possibilités d'adaptation au marché. Le lieu d'apposition du quart de réserve peut ainsi faire l'objet de multiples interprétations. Lorsque les débouchés les plus rémunérateurs sont apportés par le flottage du bois de chauffe, il n'est pas rare de voir la futaie reléguée aux cantons les moins productifs et les plus éloignés. De plus, la nature de la futaie reste sujette à discussions. Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, le terme de futaie ne désigne pas un mode de régénération mais l'âge d'un peuplement, des bois de plus de trente ans recevant le qualificatif de "futaie", qu'ils soient issus d'une semence ou d'un rejet de souche. Dans la Champagne méridionale, certains propriétaires comme le prince de Saxe ou les religieux de l'abbaye de Clairvaux adoptent alors comme quart de réserve ce que nous appellerions un taillis-sous-futaie à très longue révolution (environ 40 ans). En ce qui concerne les trois quarts traités spécifiquement en taillis-sous-futaie, la densité des tiges varie elle aussi selon les régions. Dans le Bassin parisien, on observe généralement une plus faible densité des arbres de réserve, cette plus faible capitalisation étant due à la priorité accordée au taillis sur la futaie. La durée des révolutions, par contre, tend à augmenter au fil du temps, autour de 15 à 25 ans en moyenne, afin de fournir des bois d'un meilleur calibre, répondant aux exigences du marché en matière de normes. En dépit de l'augmentation de la durée des rotations, l'intensification des prélèvements conduit à une décapitalisation sensible, préjudiciable à terme à l'équilibre des peuplements. Dans ces zones, on remarque en effet des faciès régressifs parfois marqués, notamment dans les stations les plus contraignantes, avec une régression très caractéristique de certaines essences comme le Hêtre. Ce processus est déjà repéré par les contemporains, sous le vocable de "dépérissement forestier". Il rend très difficile les conversions opérées dans la seconde moitié du XIX^e siècle, en raison d'un matériel sur pied insuffisant.

Les régions périphériques, touchées plus marginalement par l'expédition des bois de feu, acceptant parfois le transport des grumes par voie d'eau, voient leurs modes de gestion beaucoup moins influencés par le flottage. Les grandes zones sidérurgiques (Ardenne, Haute-Marne, Nivernais) demandent surtout des bois de petit calibre, pour fournir de la charbonnette aux hauts-fourneaux. Le taillis-sous-futaie à courte révolution, aux alentours de dix ans seulement, est

généralement privilégié, la futaie apportant des produits complémentaires de plus gros calibre pour les verreries. On repère surtout dans toutes ces régions le maintien de plus grandes zones de futaie pleine, qui fournissent selon les lieux bois d'œuvre, merrains et bois de mâture. C'est dans ces régions que persistent longtemps les modes de traitement traditionnels comme le "furetage" des forêts feuillues — le terme ne désigne pas encore le mode d'exploitation d'un taillis — ou le jardinage des forêts de montagne, souvent prohibés par les ordonnances.

Activité pluriséculaire, le flottage commence à régresser sur la Seine et ses affluents dans les années 1870-1880. L'année 1879 semble marquer une rupture, en enregistrant le maximum des prix des bois reçus par voie d'eau dans la capitale. Les raisons du rapide effondrement qui s'ensuit sont bien connues. La concurrence des chemins de fer renforce brutalement la substitution progressive de la houille au bois dans le chauffage domestique, pour faire de la voie d'eau une technique de transport obsolète. Le déclassement est particulièrement rapide, le flottage disparaissant quasiment en une génération. En 1905, les bois flottés disparaissent de la cotation des mercuriales de la *Revue des Eaux et Forêts*. Les derniers flots sont lancés entre 1923 et 1927 sur l'Yonne, la Seine et l'Oise. Pour le forestier, la disparition de ce débouché traditionnel est d'autant plus grave qu'elle suit d'une dizaine d'années la chute des débouchés industriels, l'année 1856 constituant l'apogée de la fonte au bois en France, et l'année 1869 correspondant au maximum des prix des bois d'industrie. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, les anciens modes de gestion appartiennent désormais à un passé révolu. De nouveaux aménagements, orientés vers des cycles de production plus longs, s'imposent désormais.

Jérôme BURIDANT

Maître de conférences

UFR Lettres et Sciences humaines

Département d'Histoire

UNIVERSITÉ DE REIMS CHAMPAGNE-ARDENNE

57, rue Pierre Taittinger

F-51096 REIMS CEDEX

(jerome.buridant@wanadoo.fr)

BIBLIOGRAPHIE

BOISSIÈRE (J.). — La Consommation parisienne de bois et les sidérurgies périphériques : essai de mise en parallèle (milieu XV^e – milieu XIX^e siècles). *In* : Forges et forêts : recherches sur la consommation proto-industrielle de bois / sous la direction de Denis Woronoff. — Paris : EHESS, 1990. — pp. 29-56.

BOISSIÈRE (J.). — Populations et économies du bois dans la France moderne. Contribution à l'étude des milieux forestiers entre Paris et le Morvan au dernier siècle de l'Ancien Régime (vers 1685-1790). — Université de Paris I, 1994 (Thèse de 3^e cycle d'Histoire).

BOISSIÈRE (J.). — Un mode original de circulation marchande : le flottage. *In* : La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime / sous la direction de Denis Woronoff. — Paris : Comité pour l'histoire économique et financière de la France – Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, 1998. — pp. 15-52.

BOURQUIN (M.-H.). — L'Approvisionnement de Paris en bois de la Régence à la Révolution. — Université de Paris, 1969 (Thèse Sciences économiques).

- BURIDANT (J.). — Du “modèle” à la pratique : la gestion des peuplements caducifoliés dans la France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle. *In* : Les forêts d'Occident du Moyen Âge à nos jours / sous la direction de Andrée Corvol. — Toulouse : Presses universitaires du Mirail, 2004. — pp. 203-220.
- BURIDANT (J.). — Espaces forestiers et industrie verrière, XVII^e-XIX^e siècle. — Paris : L'Harmattan, 2005. — pp. 155-178 (thèse).
- BURIDANT (J.). — Le Flottage sur l'Aisne, XVII^e-XVIII^e siècles. *In* : L'Aisne au fil de l'eau / sous la direction de Patrice Marcilloux, Guy Marival. — Laon : Archives départementales de l'Aisne, 1995. — pp. 225-236.
- BURIDANT (J.). — La Gestion de la forêt d'Argonne autour de Beaulieu, XVII^e-XVIII^e siècles. *In* : Beaulieu-en-Argonne, abbaye en pays frontrière. — Bar-le-Duc : Société des lettres, sciences et arts de Bar-le-Duc ; Nancy : Université de Nancy II, 2004. — pp. 187-196.
- BURIDANT (J.). — Transport des bois et logiques spatiales au XVIII^e siècle. *In* : Forêt et transports traditionnels / Andrée Corvol Éditeur. — Cahier d'études *Forêt, environnement et société* n° 14. — CNRS-IHMC, 2004. — pp. 95-102.
- DEREX (J.-M.). — Meuniers et flotteurs de bois en Brie, XVIII^e-XIX^e siècles. *In* : Forêt et transports traditionnels / Andrée Corvol Éditeur. — Cahier d'études *Forêt, environnement et société* n° 14. — CNRS-IHMC, 2004. — pp. 77-88.
- VION-DELPHIN (F.). — Un itinéraire pour les bois de mâture : de la Joux à la Loue au XVIII^e siècle. *In* : Forêt et transports traditionnels / Andrée Corvol Éditeur. — Cahier d'études *Forêt, environnement et société* n° 14. — CNRS-IHMC, 2004. — pp. 33-39.

FLOTTAGE DES BOIS ET GESTION FORESTIÈRE : L'EXEMPLE DU BASSIN PARISIEN, DU XVI^e AU XIX^e SIÈCLE (Résumé)

Du milieu du XVI^e siècle au début du XIX^e siècle est entreprise une vaste politique d'aménagement de la Seine et de la plupart de ses affluents, même de faible débit, afin d'assurer leur flottabilité et leur navigabilité, afin d'approvisionner Paris en bois. Ces travaux de très grande ampleur conduisent à une modification profonde et durable des tracés comme des profils des cours d'eau, ainsi que des berges, avec d'importantes conséquences sur les ripisylves. Ils permettent la mise en place d'un système de transport très structuré, relativement efficace et peu coûteux, dont l'organisation diffère assez peu d'une vallée à une autre. La pression du marché, la tyrannie des prix influencent progressivement toute la gestion forestière. D'une manière générale, ce nouveau vecteur oblige à une normalisation de plus en plus poussée des produits forestiers, tant au niveau des dimensions, des calibres, que de la nature des bois. À plus petite échelle, l'extension des zones flottables conduit progressivement, non sans conflits, à l'éviction des zones de production industrielle aux limites de l'aire d'approvisionnement parisienne.

LOG FLOATING AND FOREST MANAGEMENT – THE EXAMPLE OF THE PARIS BASIN FROM THE 16th TO THE 19th CENTURY [Abstract]

From the middle of the 16th to the beginning of the 19th century, works to develop the Seine River and most of its tributaries, including those with slow flows, were implemented on a massive scale so as to ensure their floatability and navigability for the purposes of supplying Paris with wood. These led to a major and lasting modification in the alignment and cross-section of the watercourses and of the banks that significantly affected the riparian vegetation. As a result, a highly structured transportation system was established that was relatively effective and inexpensive, but organised differently in the various valleys. Market pressures and the dictates of prices gradually shaped overall forest management. Broadly speaking, this new vector led to increasing standardization of forest products in respect of dimensions, grades and the nature of the woods. On a smaller scale, the extension of the floatable areas gradually gave rise, sometimes in the face of opposition, to the eviction of industrial production areas in the vicinity of the Paris stocking area.