

Quand le bois venait par la Vienne

Aux deux saisons des pluies (printemps et automne), les rivières du Limousin et particulièrement le Taurion et la Vienne en amont du pont Saint-Étienne se couvraient de bûches pour alimenter notre ville en bois de construction et surtout de chauffage. Un trafic immémorial qui faisait vivre le quartier du Naveix et auquel mit brutalement fin le chemin de fer.

À qui appartenait la Vienne ?

Aux moulins qui ont dès le milieu du Moyen-âge multiplié leurs biefs, digues et écluses le long de ses rives pour profiter de la force de son courant ? Aux seigneurs riverains comme l'évêque de Limoges qui a fait aménager très tôt le comode port du Naveix à l'ombre de sa cité et de sa cathédrale ? Au roi qui mena une longue guerre juridique ici comme dans tout le royaume pour que « les fleuves et rivières navigables et flottables » fassent partie du « domaine de la Couronne » ? Le roi, ses intendants et les préfets leurs successeurs finirent pas s'imposer mais quiconque se serait promené au début du 19^e siècle sur les rives de la Vienne aux alentours du Naveix aurait pu penser très naturellement que non, la rivière appartenait d'abord aux bate-

liers de ce quartier, les Naveteaux qui, dès que le niveau de l'eau le permettait, y faisaient arriver régulièrement un immense tapis de bûches qui venait butter contre les ramiers du pont Saint-Étienne et qu'il fallait 5 bonnes journées pour ranger en tas bien ordonnés (les abaux) sur la rive. Les ramiers étaient des barrages temporaires qui laissaient passer l'eau mais pas le bois, à part à travers un petit pertuis que, comme sur toutes les écluses, on finit par nommer le pas-le-roi lorsqu'il fut clair que la police de l'eau relevait de l'État et de ses représentants.

C'est d'ailleurs le représentant du roi,

l'intendant Meulan d'Ablois qui dut intervenir lorsque les conflits récurrents entre bateliers (mais en fait leurs employeurs, les marchands de bois) et propriétaires des moulins devinrent trop handi-

capants pour la marche du commerce sur une rivière déjà pas très facile à naviguer. Le 20 avril 1788, à peine un an avant le début de la Révolution, l'intendant réunit marchands et propriétaires à Limoges et imposa un compromis : au lieu d'un processus jusque là compliqué et sans doute chronophage de procès-verbaux et d'états des lieux contradictoires qui encombraient les tribunaux et retardait les travaux entre les saisons de flottage, toute réparation serait désormais payée moitié-moitié par le propriétaire du moulin et la communauté des marchands de bois au prorata des quantités de bois flottées. Pour consoler un peu les propriétaires des moulins (grondés en préambule pour le mauvais état de leurs ouvrages), il était spécifié aux marchands qu'il leur était désormais interdit « de faire flotter aucun bois »

Représentation symbolique

(non géographique) du flottage du bois

jusqu'à Limoges au 19^e siècle. Les marchands installent leurs abaux de bois de plus d'un an (des tas de 3,30 mètres sur 2,25, si possible sans bois vert ou canard, qui ne flotte pas) le long des rives

- 1 après avoir fait marteler chaque bûche à leur marque. Lorsque le niveau est suffisant grâce aux fortes pluies de printemps ou d'automne et que le marchand a reçu son autorisation, l'équipe de bateliers arrive de Limoges en charrettes
- 2 avec ses bateaux vers le point de départ du flottage où on a rassemblé tous les gens du pays pour lancer les bûches à l'eau et veiller avec des perches 3 (les lancis) à ce qu'elles n'aillent pas aussitôt s'échouer sur les rives.



5

7



C'est ensuite aux bateliers de suivre les bûches et de leur faire franchir les multiples obstacles : rapides, bancs de sable, rochers et surtout écluses des moulins que les propriétaires doivent normalement maintenir fermées pour que le bois n'emprunte que le passage qui lui est réservé (le pas-le-roi). Lors des haltes pour manger ou dormir, on retourne les bateaux à fond plat et les bateliers forment un premier cercle, entourés des demi-nourris (qui n'ont que la moitié de la ration des bateliers) au deuxième rang.

9 pieds de large et 20 pieds de long menés par 2 hommes et qui pouvaient à leur tour s'assembler en trains ou frets de 3 à 4 bioles.

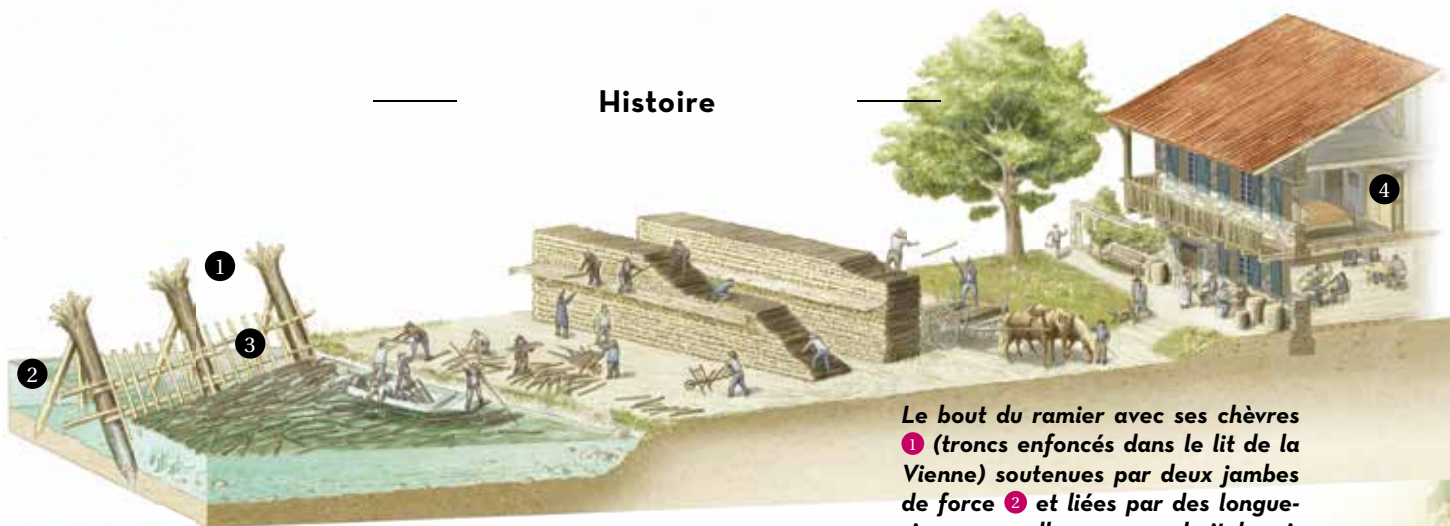
La Révolution se garda bien

de charpente ni d'autres que ceux destinés au chauffage ou œuvrés en planches », les troncs entiers qu'il leur arrivait d'envoyer directement par l'eau aux chantiers de construction limougeaux ne devant pas forcément faire du bien aux fragiles ouvrages des meuniers. Les dégâts aux moulins avaient peut-être été multipliés au cours du 18^e siècle par le succès croissant du flottage à bûche perdue au détriment du flottage au fret, forcément plus contrôlé puisqu'il consistait à assembler les bûches par brassées pour former des bioles, sortes de radeaux de

de toucher au compromis de 1788 mais, sensible sans doute aux demandes des marchands et des manufacturiers, éleva des deux tiers la quantité maximale de bois autorisée par flottage. Car les manufactures et particulièrement celles de porcelaine se multipliaient à partir de cette période et surtout sous l'Empire et pendant la Restauration. Il faut toujours plus de bois pour alimenter les fourneaux limougeaux et le porcelainier François II Alluaud doit se fendre en 1838 d'un mémoire pour demander une amélioration du flottage, que ce soit par des ouvrages en dur (par exemple des pertuis maçonnés) sur les rivières ou par une nette augmentation de la quantité autorisée par flottage. Le préfet ne tarde pas à réagir puisqu'il

Tous les flottages stationnent le temps d'être réordonnés au ramier de Saint-Priest (véritable gare de triage au confluent de la Vienne et du Taurion, en aval de Saint-Léonard de Noblat et sa manufacture de porcelaine) avant d'entamer la fin du trajet jusqu'au ramier du pont Saint-Étienne où on met quelques jours à les décharger et ranger de nouveau en abaux sur le port du Naveix.





Le bout du ramier avec ses chèvres **1** (troncs enfoncés dans le lit de la Vienne) soutenues par deux jambes de force **2** et liées par des longuerines auxquelles on accrochait des piquets **3** plantés eux aussi dans la rivière. En arrière la «Crotte de Poule» **4** où l'on se restaurait.

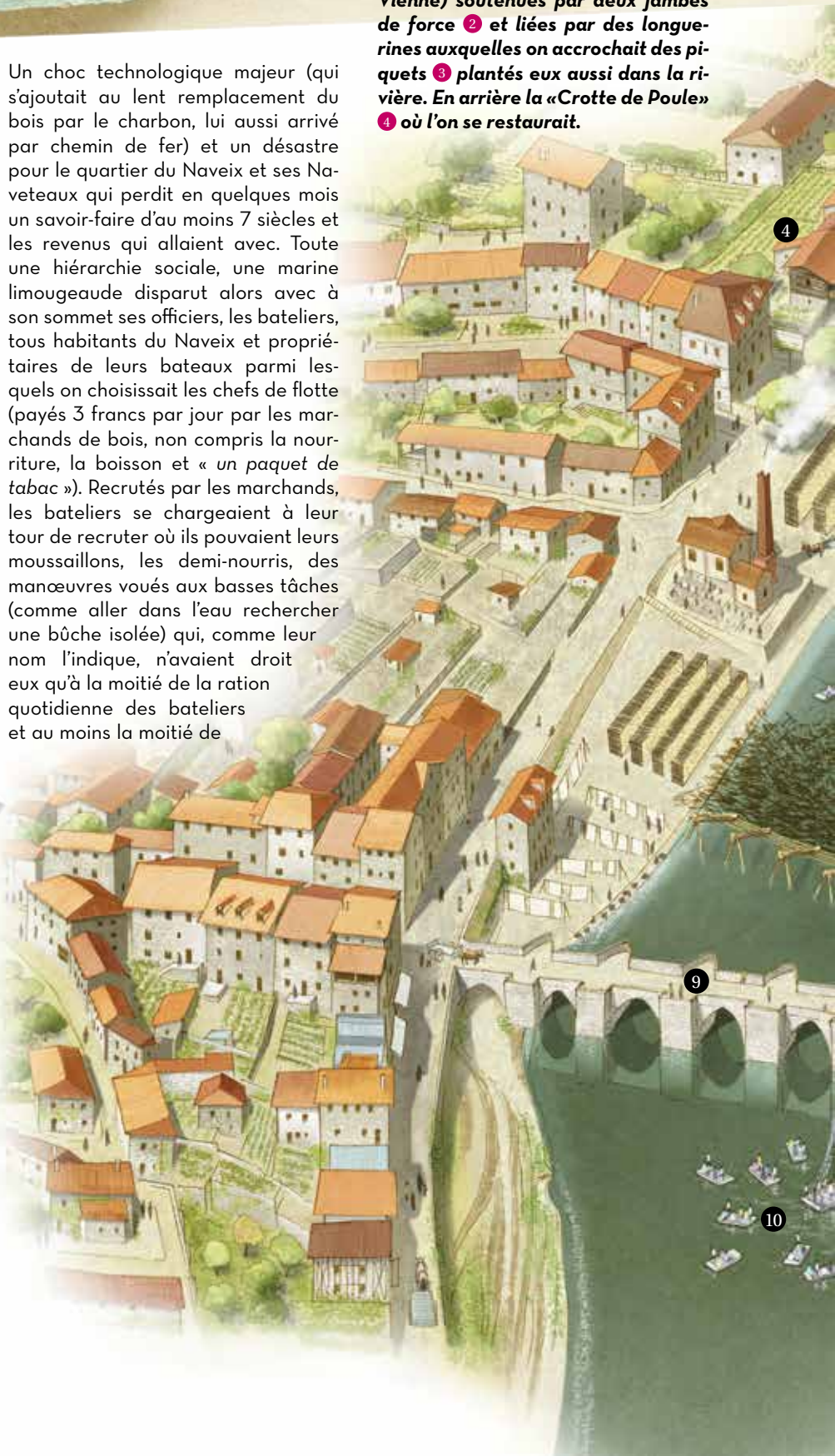
publie le 8 mars 1841 un arrêté actualisant le compromis de 1788 et qui fut le dernier code du flottage en Limousin. Si on ne put jamais trouver l'argent pour financer des aménagements sur les rivières, on fit plus que doubler la taille maximale des flottages de 1 800 à 4 500 stères pour faire face à l'augmentation du trafic (de 10 000 stères annuelles livrées au Naveix au début du siècle à plus de 100 000 à partir des années 1850) et on régla strictement les distances et les délais pour éviter les embouteillages apparemment fréquents.

Fête nautique sur la Vienne.



On en profita aussi pour imposer une découpe plus courte du bois de chauffage avec désormais des bûches « de la longueur d'un mètre » au lieu « de onze à quinze décimètres » jusque là. Ce Règlement sur le flottage du bois resta en vigueur jusqu'à la disparition brutale de ce mode de transport en 1881 : l'ouverture de la ligne de chemin de fer entre Limoges et Eymoutiers permit tout à coup de transporter le bois en une journée alors qu'il en fallait jusqu'à une vingtaine jusque là par la Vienne.

Un choc technologique majeur (qui s'ajoutait au lent remplacement du bois par le charbon, lui aussi arrivé par chemin de fer) et un désastre pour le quartier de Naveix et ses Naveteaux qui perdit en quelques mois un savoir-faire d'au moins 7 siècles et les revenus qui allaient avec. Toute une hiérarchie sociale, une marine limougeaude disparut alors avec à son sommet ses officiers, les bateliers, tous habitants du Naveix et propriétaires de leurs bateaux parmi lesquels on choisissait les chefs de flotte (payés 3 francs par jour par les marchands de bois, non compris la nourriture, la boisson et « un paquet de tabac »). Recrutés par les marchands, les bateliers se chargeaient à leur tour de recruter où ils pouvaient leurs moussaillons, les demi-nourris, des manœuvres voués aux basses tâches (comme aller dans l'eau rechercher une bûche isolée) qui, comme leur nom l'indique, n'avaient droit eux qu'à la moitié de la ration quotidienne des bateliers et au moins la moitié de





Vue de la Vienne et du Naveix avec les ramiers

5 (que les charpentiers limougeaux démontraient au milieu de l'hiver pour que les glaces ne les endommagent pas ou en période de crue) retenant le bois **6** qui passait ensuite des barques des bateliers aux abaux **7** sur le port avant d'être transbordé par les marchands. Le pas-le-roi **8** laissait passer le bois qui allait plus loin. Sur le pont Saint-Étienne **9** d'où l'on regardait les fêtes nautiques **10** une pile indiquait le niveau minimum réglementaire de l'eau pour entamer les flottages.

leur salaire soit 1 franc 50. Un peuple de dockers, des Naveteaux à demeure au Naveix, complétait l'édifice social avec les quelques avantages d'une profession qui sait se rendre indispensable puisqu'il était stratégique pour tout le système que le déchargement se fasse rapidement en bout de ligne à Limoges : 2 francs par jour pour bien ranger le bois sur le port plus un immémorial droit de bûche (13 un jour, 14 le lendemain, de nouveau 13 le surlendemain et ainsi de suite) augmenté du petit bois à volonté pour ceux qui travaillaient dans les barques des bateliers. Le système permettait aussi de diversifier les revenus des riverains : propriétaires des ramiers (et les charpentiers qui les construisaient), meuniers (qui percevaient un écot à chaque passage problématique d'un flottage) et habitants des contrées forestières en amont bien contents d'être payés 1 franc 25 la journée de flottage pour jeter des bûches à l'eau, « une vraie fête qui rompait la monotonie de la vie campagnarde ».

À lire : *Un âge d'or de la porcelaine à Limoges. L'épopée Alluaud*, Thomas Hirat, Les Ardents 2016; *Le flottage des bois sur la Vienne, le Taurion et leurs affluents*, Louis Lacroix, Bulletin de la Société Archéologique et Historique du Limousin (tome 74, 1932).

Réalisation :
Studio Différemment 2019
Textes : Jean de Saint Blanquat
Illustrations : Frédéric Grand,
François Brosse.