

Trains de bois et bûches perdues. L'impact du transport des bois sur l'aménagement de l'Oise et de l'Aisne, XVII^e-XIX^e siècles

Depuis des siècles l'homme a cherché à domestiquer les cours d'eau pour faciliter ses déplacements, utiliser son énergie et limiter ses ravages. Au cœur du Moyen Âge, le développement de la technique du moulin à roue verticale conduit déjà à l'aménagement de la plupart des rivières de la France septentrionale¹. Mais une nouvelle phase dans l'artificialisation des milieux est franchie durant l'époque moderne pour le transport des bois. Des années 1540 aux années 1870, la France comme la majeure partie de l'Europe traverse des difficultés croissantes d'approvisionnement en produits ligneux, 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 pénurie a 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.

Cette carence, sensible dans tout le royaume, est encore plus dramatique dans la capitale. Première ville européenne avec Naples puis Londres, véritable monstre dans une économie encore majoritairement rurale, Paris voit sa population multipliée par quatre entre 1650 et 1789, passant d'environ 150 000 habitants à plus de 600 000. 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. 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 : 315 000 stères par an dans la seconde moitié du XVI^e siècle, 830 000 stères vers 1720, puis environ 1,5 millions 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'époque². Sur le long terme, cette pénurie n'est

1. Bruno Jacomy, *Une histoire des techniques*, Paris, Seuil, 1990, p. 171-187.

2. Sur l'approvisionnement de Paris, voir Marie-Hélène Bourquin, *L'approvisionnement de Paris en bois de la Régence à la Révolution*, Thèse de sciences économiques, Université de Paris, 1969 (dactyl.).

en fait résolue, tant bien que mal, que par un drainage systématique du Bassin parisien par flottage des bois, rendu possible par un aménagement de plus en plus poussé des rivières, l'Oise et l'Aisne s'insérant tardivement dans un système beaucoup plus vaste.

Un vaste système

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 s'accordent pour noter le développement de ce mode de transport au milieu du XVI^e siècle. En réalité, les études récentes 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.

Avant de toucher l'Oise et l'Aisne, le système se généralise déjà 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. Mais cette géographie est loin d'être exclusive. À une 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 à la Sarre, la Vézouse, la Meurthe, la Mortagne et la Haute-Moselle³.

Né de l'initiative privée, ce système fait l'objet de multiples tutelles, révélatrices de l'imbroglio administratif 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 navigable et flottable. 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

3. Sur l'organisation générale du flottage, voir Jean Boissière, *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)*, Thèse de 3^e cycle (Histoire), Université de Paris I, 1994 (dactyl.) ; *Id.*, «Un mode original de circulation marchande: le flottage», in Denis Woronoff, s. dir., *La circulation des marchandises dans la France d'Ancien Régime*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France – Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, 1998, p. 15-52. XX.

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.

Étendre la navigabilité sur l'Oise

L'Oise est naturellement navigable jusque Chauny. Au-delà, son lit est trop peu profond et son cours très anastomosé reste encore encombré de trop de moulins, à farine, à tan, à foulon ou à poudre, pour espérer y faire passer des bateaux. Il est possible que la section navigable ait même régressé au cours du XVI^e siècle. En 1610, le maître gruyer des Eaux et Forêts de la châtellenie de La Fère forme en effet le vœu que la rivière soit à nouveau «rendue navigeab[le] depuis la ville de La Fère jusques au-delà des mollins de Chauny par le rétablissement[en]t des portes [et] escluzes quy estoient antienem[en]t près lesd[its] mollins»⁴. En 1613, un dénommé Rustici entreprend de prolonger sa navigation, mais cette tentative tourne court. Il faut attendre le milieu du XVII^e siècle pour que les besoins en bois poussent les négociants à prospecter en amont de l'Oise et de ses affluents en envisageant de nouveaux travaux. En 1646, le sieur de Boursoune-Capendu, maître des Eaux et Forêts du duché et bailliage de Valois, commis par le roi pour faire le mesurage des bois du domaine de Marle et La Fère, remarque que les forêts du massif de Saint-Gobain – Coucy seraient utiles «pour la ville de Paris où l'on peut facilement mener par la rivière d'oize qu'y n'en est esloignée [...] que d'une demye lieue, d'une lieue, deux et trois lieues au plus»⁵. Dès l'année suivante, des affiches annonçant les ventes de bois sont même apposées dans Paris⁶. Les premiers marchands apparaissent régulièrement ensuite et leur quête devient plus pressante encore en 1662-1663 lorsque Paris connaît sa première grave disette de bois, qui vient accentuer de manière plus cruelle la crise frumentaire de l'avènement (1661-1662)⁷. Les projets de travaux sont alors relancés par le cardinal Mazarin qui songe à rentabiliser l'achat de la forêt de Saint-Gobain qu'il vient d'effectuer à titre d'engagement en 1651. Dès 1656, on annonce aux marchands que «la rivière d'Oize sera rendue navigable dans le jour de Toussaint de l'année prochaine mil six cens cinq[uan]te sept aux dépens de Son Eminence en sorte que les moyens batteaux d'icelle rivière puissent monter de au dessous de Chauny jusqu'au port de Bauthor proche La Fère [...] sans néanmoins que Sad[it]e Eminence soit garand des basses eaues quy pourroient survenir», les droits entre Chauny et Beautor étant gratuits⁸. La cana-

4. Arch. dép. Aisne, B 3563, 06.11.1610.

5. Arch. nat. R4 979, 03.12.1646.

6. Arch. nat. R4 979, 30.03.1647.

7. Arch. dép. Aisne, B 744, 13.04.1654.

8. Arch. dép. Aisne, B 3579, 16.01.1657.

lisation est menée à bien sur environ quatre kilomètre, jusqu'au port de Rouy⁹. Mais elle est retardée pour des raisons techniques et financières, et cesse à la mort du Cardinal. Le projet serait repris après 1661 par le duc de Guise, Henri de Lorraine, qui aurait obtenu du roi l'autorisation de canaliser la rivière jusque Sempigny, mais sa mort en 1664 aurait mis fin à l'entreprise¹⁰. Les ports du Camp Ménart et de Marizel, en aval de Chauny, de Rouy en amont, restent donc longtemps les principaux ports aux bois qui drainent les produits des forêts de Coucy, Saint-Gobain et Genlis¹¹. A la fin du XVII^e siècle, l'intendant La Houssaye note que l'Oise «sert au transport des bleds, bois et charbons que l'on conduit par Pontoise à Paris». De Guise à Rouy, les bois parviennent par flottage, mais l'ensemble de la rivière en amont n'est pas aménagé.

«L'on avoit entrepris il y a quelques années de faire remonter sa navigation jusques à La Fère, mais l'on a cessé par les difficultés qui s'y sont rencontrées. L'on pourroit avec de la dépense faire flotter cette rivière à deux lieues de sa source, et cela seroit d'une grande utilité pour le commerce du bois du duché de Guise et de la Thiérache que l'on conduiroit par ce moyen par eau jusques à Paris, mais l'indemnité pour le chaufrage des moulins qui sont en grand nombre sur cette rivière seroit considérable, outre que ces moulins sont nécessaires pour la subsistance des habitans. L'on a proposé autre fois de joindre la Sambre à l'Oise par le moyen d'un ruisseau qui s'y jette à Vadencourt près de Guise pour faciliter le flotage des bois qui pourroient estre conduits de Vadencourt à Paris, l'on assure que monsieur Mansart s'y est transporté par ordre de madem[oise]lle de Guise et qu'il y a trouvé assez de facilité.»¹²

Ce projet est momentanément repoussé au profit de la jonction de l'Oise à la Somme. Le père Sébastien Truchet, savant des Carmes, se rend sur les lieux en 1716 et jette les plans d'un canal qui «formera une barrière à l'ennemy et aux faux-sauniers». Les premiers travaux, entamés par Caignart de Marcy en 1724, suivent le tracé le plus court, entre Sissy, près de Ribemont, et Saint-Quentin. Mais ils sont vite suspendus : si la distance est courte (11 km), il faut passer par un plateau mal alimenté en eau, avec 60 m de dénivelé. Antoine Crozat, marquis du Châtel, reprend l'entreprise en 1732. Le tronçon prévu n'est qu'un élément d'un vaste programme visant à établir une communication «de la Manche avec la Méditerranée, et qui aura pour centre de son commerce la ville de Paris». La construction du canal royal du Languedoc par Pierre-Paul Riquet, entre 1666 et

9. Arch. dép. Aisne, B 3566, 25.05.1685.

10. Maximilien Melleville, *Dictionnaire historique du département de l'Aisne*, Laon, chez l'auteur – Paris, Dumoulin, 1865, t. 1, p. 438, t. 2, p. 179-180. L'auteur ne cite pas ses sources.

11. Arch. dép. Aisne, B 3484 et 3489, liasse détruite, analysée par M. Matton, *Inventaire sommaire des Archives départementales de l'Aisne*, Laon, 1878, p. 12-13, et B 3566, 25.05.1685, B 3834, 23.02.1674.

12. Bibl. mun Laon, ms. 552, fos 2 v^o-3 v^o. XXX.

1681, vient apporter la preuve qu'une telle expérience, si elle immobilise longtemps des sommes considérables, peut à terme devenir rentable. Crozat est l'un des plus grands financiers du siècle. Il contrôle déjà le port de Sète et la plus grande partie du commerce maritime français. Avec le contrôleur général des finances Le Peletier des Forts et Joseph Pâris Duverney, il a participé à la liquidation du passif de Law, en 1720-1721. À sa mort, en 1738, seule la partie latérale à la Somme est réalisée. Le canal est racheté par l'État à ses héritiers en 1767 et terminé aux frais du trésor royal en 1776. Rejoignant Chauny à Saint-Simon, il suit un tracé plus long (40,7 km), mais plus bas, presque toujours en fond de vallée. L'alimentation en eau est facilitée, le nombre d'écluses est limité à sept. Ce n'est pourtant qu'avec le creusement du canal souterrain joignant la Somme à l'Escaut (canal de Saint-Quentin) en 1810 que l'affaire devient véritablement rentable. Le projet de construction d'un canal de jonction de l'Oise à la Sambre est quant à lui relancé en 1780 par le général du génie Laffite, mais n'est mené à bien qu'en 1835-1839¹³. Ces deux canaux, construits trop tard, servent désormais davantage à l'acheminement du charbon des mines du nord vers la capitale qu'au transport des bois.

Étendre le flottage sur l'Aisne

Au milieu du XVII^e siècle, le trafic des bateaux s'étend aussi sur l'Aisne jusqu'au port de Pontarcher, quelques lieues en dessous de Soissons, au confluent du ru de Retz qui permet d'acheminer le produit des coupes de la forêt du même nom, tout comme le ru de Vandy. Une partie des bois des forêts de Laigue, par Francport, et de Compiègne, y transite aussi sur une petite distance. Mais cette rivière souffre encore d'un relatif manque d'intérêt comparativement à l'Oise. De Soissons à Vouziers, les grandes forêts se font assez rares, les marchés demeurent trop réduits et surtout trop fractionnés. Le massif de l'Argonne est encore jugé trop éloigné. Jusque dans les années 1680, l'Aisne n'est pas navigable au-dessus de Pontavert. Même en deçà, la navigation reste longtemps difficile, plus aléatoire que sur l'Oise, surtout en période d'étiage. Les premiers projets naissent avec Louvois, qui songe à relier l'Aisne à la Meuse par un canal, mais ne se concrétisent que timidement par une navigabilité prolongée jusque Neufchâtel, ce qui ne rend pas pour autant l'ensemble du cours flottable. En 1698, l'intendant parle de la rivière: «l'Aine qui prend sa source dans la généralité de Champagne commence sa navigation à Neufchâtel, élection de Laon [...]. Sa navigation sert principalement au transport des bleds qui descendent par Pontoise à Paris»¹⁴. Il n'évoque nullement le trafic du bois, et pour cause. Ce n'est que dans la première moitié du XVIII^e siècle, sous la pression toujours constante de la demande, que sont menés de réels efforts pour rendre l'Aisne flottable. Le flottage est étendu

13. Pierre Pinon, *Canaux, rivières des hommes*, Paris, Rempart – Desclée de Brouwer, 1995, p. 35-38, 133, et Maximilien Melleville, *op. cit.*, t. 1, p. 181-183.

14. Bibl. mun. Laon, ms. 552, f°s 1 v°-2 v°.

dès 1687 à l'Aire, jusque Montblainville, opération qui profite directement au prince de Condé, grand propriétaire en Argonne, qui fait expédier plus de 22 000 stères sur Paris¹⁵. Mais cette extension est loin de suffire, et la capitale traverse une nouvelle disette de bois durant l'hiver 1714-1715. À l'approche de l'automne, les autorités commencent à s'inquiéter et demandent aux officiers des provinces de pourvoir aux approvisionnements. Labouret, lieutenant général au bailliage de Soissons, est chargé de remonter la vallée jusqu'à Pontavert. Potier, lieutenant général de police de Compiègne, est chargé du secteur aval, avec pour mission d'acheter à l'amiable et de gré à gré les bois qui restent encore à vendre. 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 possibilités de développement du réseau. Les potentialités de l'Aire sont selon eux utilisées à leur maximum. L'amont de la rivière ne bénéficie pas d'assez de pente ; il est de surcroît encombré de trop d'alluvions pour pouvoir espérer y faire passer des bois. La Biesme, qui parcourt du sud au nord le cœur du massif, pourrait au contraire être rendue flottable, dans un premier temps jusque Futeau¹⁶. En octobre, ce sont l'ingénieur en chef des places de la frontière de Champagne, Louis Desbergeries, et l'entrepreneur des ouvrages du roi, Jean Bennissein, qui se rendent sur le terrain pour établir un devis estimatif des ouvrages à réaliser sur ces trois rivières « pour les rendre navigables et flottables, tant pour les moulins qui s'y trouvent scitués que pour couper plusieurs sinuosités, réformant quelques travées des ponts, guées à rétrécir ou à noyer, faire des petits ponts traversant les ruisseaux pour le marche-pied des berges »¹⁷. L'opération qui est entreprise est loin d'être négligeable. Il s'agit de linéariser le cours, de faire ou refaire plus d'une quinzaine d'écluses pour rehausser le niveau des eaux, d'aménager la ventellerie d'autant de moulins pour permettre le passage des bois, et plus particulièrement ceux de Thugny, de Rethel ou de Balham qui barrent totalement le cours de l'Aisne, de construire des pertuis (demi-barrages destinés à rehausser le cours de la rivière), parfois de réaménager les étangs qui serviront à lancer le flot en tête de bassin¹⁸. Ce sont aussi plus de sept ponts à aménager ou à rehausser, comme à Neufchâtel ou à Château-Porcien, une cinquantaine de gués à rendre praticables, des digues et des quais à consolider, travaux qui se chiffrent à plus de 527 000 livres. Cette vaste entreprise est financée partie par la monarchie, propriétaire des cours d'eaux navigables, partie par les propriétaires riverains, dont les religieux de Beaulieu en Argonne qui abandonnent des terrains. Les travaux sont prévus pour l'année suivante, mais sont retardés par la mauvaise saison. Ils durent près de quatre ans, en partie menés par 300 soldats de la garnison de Verdun et parfois appuyés par les habitants des communautés riveraines, requis pour couper les saules et déga-

15. Musée Condé (Chantilly), 1 E 60.

16. Arch. dép. Marne, C 1740, du 23.08.1717 au 02.09.1717.

17. Arch. dép. Marne, C 1740, 12.10.1717.

18. Le terme *ventellerie* dérive de l'ancien français *vente* qui signifie *écluse* ou *vanne* (A. J. Greimas, *Dictionnaire de l'ancien français*, Paris, Larousse, 1980, p. 658). Au XVIII^e siècle, il est possible aussi de rencontrer les mots *ventilerie* ou *vannellerie*.

ger les berges sur 10 à 12 pieds de large, soit environ 3 à 4 mètres¹⁹. Les premiers essais peuvent commencer en octobre 1722 et en 1723. À Vienne-le-Château, sur la Biesme, le canal est terminé mais pas le pertuis du moulin. « Faute de l'avoir fait, les marchands ont esté obligez de faire passer leurs bois dans les palles du moulin pour partie, et l'autre partie ils ont esté obligez de le retirer à ce moulin. »²⁰ Les écluses d'Evergnicourt et d'Avaux sont à refaire ou à perfectionner, certaines digues à consolider, mais « toutes les coupures qu'on a fait à la rivière d'Aisne en 1722 et 1723 sont praticables, les trains de bois y ayant passé facilement »²¹. En dépit de ces écueils, l'Aisne est pour la première fois véritablement flottable sur l'ensemble de son cours.

Paradoxalement, cette somme d'efforts se solde par un échec. D'un point de vue technique, l'aménagement des affluents de l'Aisne ne répond pas immédiatement à tous les espoirs. La faiblesse du courant nécessite une main-d'œuvre pléthorique pour pousser et désengager le flot. Le canal de Biesme souffre rapidement d'une absence d'entretien qui conduit à un atterrissement des barrages. Comme la pénurie se prolonge au moins durant une décennie et revient un peu durant le « *long hyver* » de 1740, les travaux entrepris sur l'Aisne réveillent les projets de Louvois :

« L'on a tellement reconnu combien cette espèce de voiture par trains de bois est avantageuse aux provisions de la ville de Paris, [et] au commerce des provinces éloignées, que l'on travaille actuellement par les ordres du Roy, à joindre la rivière d'Aisne avec la Meuse par un canal de deux lieues [= 8,6 km], depuis Semuid, jusques à la rivière de Bar, ce qui nous amèneroit à Paris par la navigation de la Meuse, le flottage du canal, [et] par l'Aisne qui se rend dans l'Oise, un peu au-dessus de Compiègne, tous les bois des Ardenes, ceux de la forêt d'Argonne, de la Tiérarche, [et] nous faciliteroit d'en faire venir en cas de besoin d'autres pays plus éloignez »²².

Ce projet est relancé en 1746, 1759 et 1761, en vain. En 1771, une concession de 80 ans est même passée avec un certain Nicolas Dondey pour la construction d'un « *canal royal de Champagne* », sans suite. D'autres idées voient le jour, visant à relier la Vaux à la Sormonne aux environs de Signy-l'Abbaye, sans plus de succès²³. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, il faut donc toujours se contenter de la partie aménagée une ou deux générations plus tôt. Les premières cartes du flottage apparaissent en 1763 et 1765, mentionnant avec précision les

19. Arch. dép. Marne, C 1740 ; Musée Condé, 1 E 60 ; Jérôme Buridant, « Le flottage sur l'Aisne », in *L'Aisne au fil de l'eau*, Laon, Archives départementales de l'Aisne, 1997, p. 225-235.

20. Arch. dép. Marne, C 1740, mars 1724.

21. Arch. dép. Marne, C 1740, mars 1724.

22. Nicolas Delamare, *Traité de la police*, Paris, Michel Brunet, 1719, p. 838.

23. Une grande partie de ces projets, souvent très détaillés, plans à l'appui, est conservée dans les archives de l'intendance de Champagne (Arch. dép. Marne, C 1742 et C 1746).

forêts riveraines, les ports aux bois et les multiples difficultés du parcours²⁴. Elles marquent ici un véritable désir de connaissance et, au-delà, d'organisation rationnelle des approvisionnements. En dépit de tous ces efforts, le flottage sur l'Aisne décline déjà à petit feu, pour être définitivement abandonné en 1807. Les projets initiaux, d'ailleurs, ont été dévoyés, car ne transitent plus sur l'Aisne que des bois d'œuvre. La troisième disette de bois traversée par la capitale à partir des années 1780 n'a en aucun cas relancé l'aménagement de la rivière. En 1789, on est toujours à rêver d'un canal de jonction entre l'Aisne et la Meuse, des « avantages qui en résulteraient, notamment pour l'approvisionnement de la capitale en bois et en charbon »²⁵, projet qui ne se concrétise que sous le règne de Louis-Philippe avec la construction du canal des Ardennes.

Un système double

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 façonnement 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 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. Sur l'Aisne, les bûches partent des bois de Senuc, d'Apremont, de Châtel ou de Cornay pour l'Argonne, de la forêt de Croix-aux-Bois, des bois situés au sud de l'Ailette, peut-être de la forêt de Vauclair, parfois même de la subdélégation de Vervins pour les bois d'œuvre²⁶. Des ports comme Saint-Mard, Pontavert, Variscourt, se spécialisent progressivement dans leur transit. Une grande partie non navigable de la rivière est consacrée au flottage, mais les affluents ne sont plus concernés dès la seconde moitié du XVIII^e siècle. Cette partie s'étend de Lançon à Château-Porcien (50,5 km) dans les années 1830²⁷. Sur l'Oise, les bûches partent de la forêt du

24. Arch. nat. F14 1187 et Bibl. nat., Cartes et Plans, Ge DD 5525 – XXIV.

25. Arch. dép. Marne, C 1746, 25.09.1789. Voir aussi la lettre du subdélégué de Soissons au contrôleur général, le 23.08.1783 : «...l'ouverture des canaux pourroit seule, et pour un tems, remplacer le manque qui se trouve dans les forests qui fournissent Paris et plusieurs grandes villes. Le projet de joindre par un canal la Meuse avec la rivière d'Aisne ser[vi]roit en l'effectuant très vite, non seulement pour amener le bois des Ardennes, mais encore au commerce de la France avec la Hollande » (Arch. dép. Aisne, C 628).

26. Arch. nat. F14 1187, Bibl. nat., Cartes et Plans, Ge DD 5525 – XXIV et Arch. dép. Aisne, C 628 (subdélégation de Vervins).

27. Girault de Saint-Fargeau, *Histoire nationale, ou dictionnaire géographique de toutes les communes de l'Aisne*, Paris, 1830, p. 19.

Nouvion, de la Queue de Boué, du bois de Leschelles et de la forêt du Regnaval. Deux de ses affluents, la Serre arrosée par la Souche, et l'Ailette, sont en partie aménagés pour le flottage des bois. Ils drainent les productions des bois de Bergeaumont et de Liesse, des forêts de Samoussy et de Coucy, des bois de Montizel, de Mortier ou de Pinon. Les principaux ports sont situés au nord, sur l'Oise, à Lesquielles-Saint-Germain et Origny-Sainte-Benoîte. La section flottable de l'Oise fait environ soixante kilomètres, celle de la Serre une trentaine de kilomètres, et la Souche est flottable sur tout son cours à partir de Sissonne (28 km)²⁸. Sur ces portions, le flottage est dit à *bûches perdues*. Il s'agit de petits cours d'eau, non navigables, où les bois peuvent être directement balancés à l'eau. Ce transport s'effectue généralement d'octobre à mars²⁹. 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 dehors des périodes de grandes crues, les marchands marquent leurs bois à l'un des bouts et les jettent à l'eau. Elles sont poussées à la perche par des journaliers, dits *flotteurs* ou *meneurs d'eau*, et arrêtées par des cordes aux ports intermédiaires de Rouy, de Marizel et du Camp Ménard sur l'Oise, de Gomont et de Pont-de-Vaux sur l'Aisne, où elles sont mises à ressuyer pendant plusieurs mois. Celles qui se gorgent d'eau et émergent à peine, ou tombent au fond, sont appelées *canards* ou *fondriers*. Sur la carte du cours de l'Aisne de 1765, conservée à la Bibliothèque nationale de France, apparaissent quelques remarques significatives: «le flot qui se fait quelque fois à bois perdu au dessous de Château-Porcien est dangereux. Il mine les berges de la rivière qui est peu profonde, et les canards peuvent faire périr les bateaux»³⁰.

En aval, les *sections navigables* ne peuvent admettre des bûches perdues au risque de gravement endommager les bateaux. Après le *tirage* des bûches de l'eau s'opère la *tricage* (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 *harts* ou *hards*, appelés plus rarement *rouettes* ou *nouettes*, qui sont des liens de bois issus de faibles rejets de souches et qui font un temps l'objet d'un certain trafic. 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 même plus, qui sont poussés dans le tronçon navigable, d'environ 125 km pour l'Aisne et 110 km pour l'Oise. Les coupons de devant et du milieu sont faits de bois blancs, bouleau, tremble, peuplier, et l'on peut y ajouter des tonneaux pour faciliter la flottabilité³¹. Leur conduite se fait à la perche, par 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 ou animal, le

28. *Monographie des communes du canton de Sissonne*, Reims, Jean-Yves Sureau, 1985, p. 92.

29. Arch. dép. Marne, C 1739, 26.04.1730.

30. Bibl. nat., Cartes et Plans, Ge DD 5525 – XXIV, f° 1.

31. Nicolas Delamare, *op. cit.*, p. 839.

conducteur étant dénommé *brelleur*. Le travail est difficile sur l'Oise entre Macquigny et Charmes, plus pénible et plus dangereux encore sur l'Aisne qui, malgré son aménagement, reste une rivière fougueuse³². Sur certains secteurs, et plus particulièrement entre Euilly et Soissons, le sable, le gravier ou les bancs de «pierres roulantes» peuvent entraver les transports. Les rapides entraînent parfois la rupture des trains. À cause des écueils, les morts d'hommes et de chevaux ne sont pas rares. Sans compter qu'au XVIII^e siècle de véritables chemins de halage n'existent pas. Les rives restent souvent encombrées de saules, tout particulièrement sur l'Aisne après Soissons, et les affluents ne sont pas toujours enjambés par un pont. Le flottage peut continuer sur l'Oise au-delà de Compiègne, mais il doit s'arrêter à Conflans-Sainte-Honorine. Là, les bois sont chargés sur des bateaux qui remontent le cours de la Seine jusqu'à Paris, ou qui le descendent vers Rouen³³. Pour cette raison, les bois des forêts de Compiègne et de Laigue sont dits «à demi flottés», parce qu'ils ne restent qu'un jour sur l'eau³⁴. Pour faciliter les ruptures de charges, le combustible peut être directement embarqué sur des bateaux à partir de Compiègne, ces mêmes embarcations pouvant aussi transporter des bois de plus faible diamètre, cotterêts et fagots, ou du charbon de bois³⁵. À Paris, enfin, les bois sont déchargés au port de l'École, sur la rive droite, près de l'église Saint-Germain-l'Auxerrois. Ce quai, placé comme tous les ports de Paris sous la juridiction du Bureau de la Ville de Paris, reçoit indistinctement tous les approvisionnements venus de la basse Seine, de l'Oise et de l'Aisne, alors que les flux venus de la haute Seine, de la Marne ou de l'Yonne aboutissent au port de Grève. Dans tous les cas, les facilités d'approvisionnement que permet le flottage n'évitent pas une perte de qualité. Quel que soit le marché, les bois neufs, qui arrivent de plus près par charroi, y sont toujours mieux cotés que les bois ayant séjourné dans l'eau.

Un abandon précoce

Les techniques mises en œuvre sur l'Oise et l'Aisne ne sont en rien originales par rapport à celles déployées sur les autres affluents de la Seine. Le plus remarquable, en définitive, reste la régression rapide du flottage, à l'encontre des efforts initialement déployés pour aménager des cours d'eau. Les raisons de cet abandon ne sont pas économiques, car les besoins de la capitale sont sans cesse croissants. Ils ne sont pas non plus techniques, car les ingénieurs de l'époque sont capables de réaliser des aménagements beaucoup plus ambitieux. En poussant les investissements, la création de nouveaux pertuis et d'étangs de retenue plus

32. Arch. dép. Aisne, C 926, p. 46.

33. Arch. dép. Aisne, C 926, p. 46.

34. Jacques Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, Veuve Estienne et fils, 1748, col. 1003.

35. *Histoire de Compiègne*, Dunkerque, Éditions des beffrois, 1988, p. 147, et Nicolas Delamare, *op. cit.*, p. 837 et 932.

nombreux aurait pu permettre de corriger les défauts. La régression du trafic est plus certainement à rechercher dans la sphère économique, du côté des maîtres de forge et des gentilshommes verriers, bien implantés dans la région, et qui constituent *de facto* un lobby assez puissant. L'incursion des marchands parisiens, les relations plus fréquentes et plus étroites avec la capitale ont sans doute intégré plus rapidement certaines zones jadis enclavées, et permis à certaines productions de trouver des débouchés plus commodes. Mais l'apparition d'une nouvelle demande a souvent aussi renforcé les concurrences et fait davantage monter les prix des bois. Si la capitale manque réellement de combustible, elle réussit par l'intermédiaire du flottage à exporter artificiellement une partie de sa disette de bois en faisant monter les prix en province. En 1779-1780, ceux-ci seraient aussi élevés à Reims que sur les quais de la Seine³⁶. En 1783, dans la subdélégation de Soissons, ils atteindraient 23 à 33 livres la corde (de 3,839 stères), soit dix fois plus qu'une année normale. Les autorités s'inquiètent à juste titre, pensant « que l'hiver prochain l'on ne pourra avoir [...] que les bois outrés et pourris qui ne seront pas transportables à Paris »³⁷. Loin d'intégrer la Champagne, la Thiérache, le Laonnois et le Soissonnais, le flottage paraît avoir plutôt renforcé les oppositions. À la veille de la Révolution, le manque de combustible, au même titre que la disette de grains, réveille rancœurs et rumeurs.

La période qui s'ouvre avec l'apparition du flottage est donc surtout une période de tensions entre les négociants et les multiples établissements industriels, principalement les verreries et les forges, pour lesquels le bois est la source d'énergie ou la matière première essentielle. En 1721, lors des premiers travaux d'aménagement des affluents de l'Aisne, l'intendance de Champagne avertit déjà les entrepreneurs que « tous ces gentilshommes verriers et bourgeois établis sur la Biesme feront toutes sortes de mauvaises manœuvres pour interrompre et ruiner les travaux »³⁸. Trois ans plus tard, le bois manque même pour la continuation des ouvrages sur l'Aisne, l'exploitant de la forêt de Signy refusant d'en délivrer³⁹. Capitaux industriels et forestiers étant étroitement imbriqués, la plupart des ventes de bois sont contrôlées : point de bois, point de flottage. Maîtres de forges et gentilshommes verriers formant de réels groupes de pression à la Cour, les projets les plus téméraires des intendants peuvent être entravés. De manière tout aussi efficace, ils arrivent enfin à s'allier pour prendre à bail des forêts entières et réussir en quelques années à éponger le marché.

Sur l'Oise, cette rétraction est encore plus manifeste. Au milieu du XVIII^e siècle, les bois ne sont plus guère expédiés vers Paris qu'à partir de La Fère, venant essentiellement de la forêt basse de Coucy, exceptionnellement de celle de

36. Derode, *Projet d'un canal à construire en Champagne, par lequel on amèneroit les bateaux de la rivière d'Aisne dans le centre de la ville de Reims*, Reims, Pierard, 1779, p. 9 ; Arch. dép. Marne, C 1746 et C 462, 1780.

37. Arch. dép. Aisne, C 628 (subdélégation de Soissons).

38. Arch. dép. Marne, C 1740 (lettre adressée aux entrepreneurs de la rivière d'Aisne, 22.01.1721).

39. Arch. dép. Marne, C 1740, mars 1724.

Saint-Gobain⁴⁰. Pour expliquer les inondations il faut toujours des coupables : le manque d'entretien de la rivière, les obstacles mis à la libre circulation de l'eau suite au déclin du flottage sont les premiers arguments mis alors en avant. En 1762, un notaire de La Fère, Dupuis, rédige pour la Société d'agriculture de Laon un mémoire sur les terrains inondés :

« On trouve encore dans nombre d'écrits la preuve qu'anciennement (et cela ne remonte pas plus loin qu'une [cent]aine d'années) il se faisoit un commerce considérable à La Fère tant en grains qu'en bois sur la rivière. On flotloit les bois de la Thiérache jusqu'à Paris. Aujourd'huy il n'en est plus question. On ne fait de flottage qu'au dessous de La Fère (ce qui ne prouve pas moins que la rivière est encore flottable) mais pour toutes les parties au dessus de La Fère jusqu'en Thiérache, tout commerce est interrompu par les moulins, écluses et autres édifices construits sur les rivières »⁴¹.

Les officiers municipaux de La Fère invoquent les mêmes arguments à la suite des terribles inondations de 1770 et 1771, avançant « que le lit de la rivière s'élève de jour en jour et qu'il y a lieu de croire que chaque fois que l'on rétablit les ventilleries on élève les radiers imperceptiblement »⁴². À la veille de la Révolution, le transport des bois vers Paris n'est même plus dans toutes les mémoires. Le directeur de la manufacture des glaces, Deslandes, va jusqu'à faire dire aux agents du duc d'Orléans « que cela ne s'était jamais fait parce que cela était impossible. Il y a eu de marchands habiles et bons calculateurs qui ont vu pourrir leurs bois dans nos forêts, tandis qu'on en manquait dans la capitale. Ils n'auraient pas manqué de les y faire passer s'il y [avait eu] la moindre possibilité »⁴³. Mais Deslandes, il est vrai, cherche surtout à s'arroger à bon prix l'ensemble des ventes laonnoises du domaine d'Orléans... De nouveaux et vains projets sont émis durant la période révolutionnaire⁴⁴. Au XIX^e siècle, le flottage est rétabli sur la Serre et la Souche et se maintient même dans l'Entre-deux-guerres, mais ce n'est plus que l'ombre d'une activité jadis florissante : le bois n'approvisionne plus autant les fourneaux de la capitale.

L'histoire du flottage sur l'Oise, l'Aisne et leurs affluents n'est donc pas celle de simples relations commerciales avec Paris. La rivière, en tant que vecteur d'un bien précieux, est autant l'objet d'espoirs que l'origine de conflits. Elle fait apparaître finement l'influence et le fonctionnement des pouvoirs locaux. Dans la

40. Arch. dép. Aisne, B 3501 (1758-1759), liasse détruite, analysée par M. Matton, *Inventaire sommaire des Archives départementales de l'Aisne*, Laon, 1878, p. 14 ; Arch. dép. Aisne, B 3569, 21.02.1721 et B 3595, 07.10.1747 ; Arch. Saint-Gobain – Pont-à-Mousson, F 14, ca. 1783.

41. Arch. dép. Aisne, D 4, 30.07.1762.

42. Arch. dép. Aisne, B 3632, 05.11.1776.

43. Arch. Saint-Gobain – Pont-à-Mousson, C 19, p. 492-493.

44. Arch. dép. Aisne, L 300, 21 fructidor an IV (08.09.1796) ; L 1014 (1794).

première moitié du XIX^e siècle, l'utilisation du charbon de terre dans les processus de production comme dans le chauffage domestique, en réduisant les prix des bois modifie progressivement les enjeux et apaise les tensions. Le canal de Saint-Quentin, le canal de la Sambre à l'Oise et celui des Ardennes ne sont plus un obstacle à l'industrie locale, au contraire, mais leur vocation n'est plus spécialement d'acheminer du bois vers Paris. En dépit de la régression du trafic, il ne faut pas sous-estimer l'ampleur des aménagements réalisés. Au fil des siècles, le flottage conduit à une modification particulièrement profonde des cours d'eau, et ce sur l'ensemble de leur tracé. La réalisation d'étangs de flottage en amont, le relèvement des cours par des pertuis, la rectification des biefs et des vannes motrices des moulins, la suppression systématique de tous les obstacles à la circulation des bois comme les chenaux anastomosés, les méandres trop prononcés ou les ripisylves, ont conduit au fil du temps à une anthropisation particulièrement intense, souvent oubliée de nos jours.

Jérôme BURIDANT

