

# Les radeliers de la Durance

par Denis FURESTIER

***Dans ce deuxième article extrait  
de "Forêt et Marine",  
Denis Furestier nous raconte,  
en prenant l'exemple  
de la Durance, l'histoire  
d'un métier aujourd'hui disparu,  
celui de radelier.  
Ces hommes fabriquaient  
leur radeau en bois et naviguaient  
sur les 260 km flottables  
de la Durance,  
de Guillestre au Rhône.  
Ils participaient ainsi  
au transport de bois à l'intérieur  
du territoire français,  
bois qui, jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup>  
siècle, constituait le matériau  
le plus utilisé à toutes les formes  
de vie sociale, économique  
et militaire.***

*Elancée en torrent des gorges des montagnes,  
La Durance à grand bruit dévastant les campagnes,  
Terrible à qui la brave, infidèle aux nochers <sup>1</sup>,  
Entraîne en mugissant, les arbres, les rochers,  
Et trompant des humains et l'art du courage,  
Promène ses fureurs de rivage en rivage.*

Pour autant qu'il soit une interprétation de Silius Italicus, ce poème, faisant allusion aux nochers de la Durance, introduit dans le monde bien réel des premiers navigateurs de cette rivière. Ce sont les Grecs de Rhodes qui, entre 800 et 600 avant J.C., ont installé et développé une navigation commerciale sur la basse Durance. Mais c'est la présence romaine qui apporte les éléments tangibles d'une utilisation de la rivière. Un bas relief romain, déposé au Musée Calvet d'Avignon, fut découvert à Cabrières d'Aigues (Vaucluse). Il représente une barque tirée par deux hommes et intitulé *Scène de halage sur les berges de la Durance*. Beaucoup plus intéressant pour le flottage sur la Durance dans l'Antiquité est la découverte d'une tessère en bronze de Cavaillon en 1765 <sup>2</sup>. Ce bronze représente, sur une face, une outre gonflée en relief ; sur l'autre, une inscription qui confirme l'appartenance de son propriétaire à la corporation des utriculaires de Cavaillon « *Coll - Utri - Cab - L - Valer - Succes* ». Datée de deux siècles après J.C., une inscrip-

1. Nochers : Depuis la haute antiquité, l'appellation « Nautes » signifiait, souvent improprement, aussi bien les gens de rivière qui utilisaient des bateaux fluviaux et des bacs, que ceux qui avaient recours à des radeaux de bois, d'utriculaires voire même d'amphores. Dans la Gaule romaine, les « Nautes » représentaient la corporation des bateliers. Puissants et respectés, ils obtinrent des privilèges de justice et des exemptions d'impôts. A l'époque où ils contrôlaient le commerce fluvial sur Lutèce et sa région, ils furent reçus par l'empereur Tibère 1<sup>er</sup>. Dans la seule ville d'Arles, ils sont représentés par cinq associations, et dans l'amphithéâtre de Nîmes, ils ont quarante places réservées. Les premiers groupements de « Nautes » sur la basse Durance, apparaissent avec l'arrivée des colonies commerciales grecques installées à Arles, Cavaillon et Perthuis.

2. Bibl. nat. Département des Médailles et Estampes, n° 2315.



3. Arch. nat. F2 1546, dossier. Rapport n°14, 30 janvier 1853

4. E. DUPRAT " Les confluents de la Durance aux temps historiques". *Mémoires de l'Académie de Vaucluse*, 1907, p. 18.

5. C. LENTHÉRIC *Les Villes mortes du golfe du Lyon*. Paris : Plon, 1876. Seconde Partie, chapitre XII. *Arles et les Saintes Marie*. Cf. p. 401. E.

BARATIER et F. REYNAUD. *Histoire du commerce de Marseille* cf. Tome II. p. 813.

6. Cette dépendance ressentie n'empêcha pas les Marseillais de faire commerce de leur bois avec l'étranger. En 1339, la ville d'Alghero leur commande 12 douzaines de planches. Le 30 mars 1406, du même lieu est passée une forte commande de pins, sapins et mélèzes. A la même époque, Cagliari commande 75 douzaines de planches à deux marchands marseillais. En 1481, Marseille est rattachée au royaume de France et se voit interdire la vente de bois et de blé à l'étranger. *Ibidem*.

Tome II. p. 145.

7. E. BARATIER et F. REYNAUD. op. cit. Cf. Tome II, p. 813.

tion, gravée dans le chœur de l'église Saint-Gabriel, signale cette même structure professionnelle sur la Durance : « A Marcus Fronton Eupor, sévir augustal de la colonie Julia Augusta Aquæ Sextioe, Marin d'Arles. curateur de la corporation, patron de celle des Nautes de la Durance et des fabricants d'outres d'Ernaginum, Julia Nice, sa Femme, à son époux bien aimé ».

Tous ces signes témoignent d'une forme de flottage sur la rivière. Le pays ligure par la Durance, avant de devenir gallo-romain, connut des radeaux conçus à l'aide d'outres animales liées entre elles que guidaient des nautes particuliers : les Utriculaires. Ces radeaux très légers supportaient des charges sensibles de fret malgré un tirant d'eau en charge évalué à quelques centimètres. Les travaux du consul de France Paul Emile Botta en poste à Mossoul sont, sur cet objet, éloquentes. Suite à des fouilles entreprises en 1843, il découvre et ramène à Paris des statues en provenance Dour-Sharruken, capitale du Roi Sargon II (721-705 avant JC) : « *Le chemin est long et périlleux des rives du Tigre à celles de la Seine. Il faut abattre des colosses atteignant parfois près de trente tonnes, les charger sur un chariot capable de résister à un tel poids et le faire tirer le plus souvent à force d'hommes jusqu'au fleuve. Puis vient le chargement à bord des Kéleks, de simples radeaux qui, pour des transports de cette importance sont portés par cinq cents à mille outres* »<sup>3</sup>. Cet avantage certain de flottabilité de surface autorisait ces radeaux à commercer indifféremment de la Durance à la mer et inversement. Les Utriculaires employèrent, et ce, jusqu'au XI<sup>e</sup> siècle<sup>4</sup> un des bras de la Durance qui traversait Saint-Gabriel, Saint-Rémy de Provence et rejoignait la mer via les zones marécageuses d'Arles. Techniquement, ces radeaux avaient la polyvalence requise pour passer d'une navigation de rivière à une navigation paludéenne. Après la chute de l'Empire romain, ce type de navigation disparut presque même si Charles l'Antheric<sup>5</sup> mentionne plusieurs chartes attestant la présence des Utriculaires aux X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> siècles. De ce fait, ils sont les aïeuls directs des radeliers, les précédant de quelques 1 500 ans. De même, il est important pour des recherches futures ou des découvertes, d'avoir à l'esprit un possible chevauchement des techniques dans le même espace temporel. La Durance a sans doute conjointement supporté des radeaux d'outres et de bois (les premiers étant un moyen de transport, les seconds venant d'une contrainte d'auto-transport), aussi différents dans leurs conceptions que dans leurs missions.

La compréhension du flottage sur la Durance passe par deux aspects, l'un concerne les besoins et les ressources forestières qui s'y rattachent ; l'autre les moyens de transports. Dès les XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècle, la Provence, mais plus particulièrement ses cités urbaines ont consommé du bois d'œuvre et de charpente. La demande augmente avec le développement du pays, mais aussi des événements de l'histoire. Au XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, les Marseillais réalisent leur dépendance<sup>6</sup> vis-à-vis de l'arrière-pays :

« Quelques chevrons et quelques poutres équarris dans des résineux nous arrivaient de Cassis, de La Ciotat ou de La Cadière, et quelques radeaux de la vallée de l'Argens. Il fallait faire venir le bois d'assez loin, notamment de la région alpestre de la haute Durance dont les sapins renommés nous arrivaient par voie d'eau »<sup>7</sup>. Sur l'origine de ces bois, les tomes II et III de *Histoire du commerce de Marseille* apportent maints éléments cotés pour la période 1291-1599. Ainsi, une commande exceptionnelle difficilement quantifiable, qui fait suite à la destruction d'une partie de la ville par les troupes aragonaises (1423). « Les autorités françaises et provençales, émues par la situation lamentable des Marseillais, leur accordèrent toutes sortes de facilités. La Reine Yolande les autorisa à couper tout le bois qu'ils voudraient dans la forêt de Boscodon et à l'amener par la Durance ; le Roi Charles VII leur permit de faire descendre le Rhône en franchise à mille radeaux dans un délai de trois ans, puis à ce terme dépassé, accepta d'en laisser passer d'autres. L'essence la plus couramment utili-





sée était le sapin »<sup>8</sup>. L'étude de Jean Boyer fait également découvrir une liste de 75 commandes de bois, en grande partie haut-alpin, et à destination d'Aix-en-Provence, entre le 29 février 1448 et le 22 janvier 1729<sup>9</sup>.

En complément à ces besoins (bois d'œuvre et de charpente), les bois de marine. Les chantiers navals de la Méditerranée ont depuis toujours demandé beaucoup aux bois de la haute Durance. Mais c'est sans doute de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle au début du XIX<sup>e</sup> siècle que la marine en réclama le plus. Les Hautes-Alpes, par ses forêts de Boscodon et de Durbon, fournissaient le sapin pour la mâture et les gréements. Le Grand-Embrunais et le Queyras grâce à l'Ubaye assuraient la fourniture de nombreux mélèzes pour la fabrication des bordés et ponts des vaisseaux mais aussi pour la réalisation des rames de galères. Notons à ce propos la dextérité reconnue dès le XV<sup>e</sup> siècle des fustiers marseillais à fabriquer des rames de toute dimension<sup>10</sup>. Ce détail explique peut-être les commandes de bois où il est spécifié qu'il servira à confectionner des rames pour les galères. Pour clore ce chapitre des besoins, l'opportunité d'une vente aux enchères publiques m'a permis d'acquérir un document de choix. Il s'agit d'un mémoire de 71 pages daté du 20 février 1785 qui fait mention de litiges graves entre Joseph Dongois, avocat à Embrun et deux officiers de la Maîtrise. Pour dénoncer les méthodes de ces derniers, Maître Dongois déclare : « Quoique les officiers de la maîtrise ne dussent marquer que la quantité de pièces de bois prescrite par l'arrêt du conseil ; quoiqu'ils ne dussent consentir qu'à la coupe de cette quantité de pièces, dans l'intervalle de moins de dix ans, il a été vendu plus de soixante mille pièces de bois qu'on a fait flotter sur la Durance ». Au bas de la page retraçant ces faits, Maître Dongois argumente : « Ces faits sont prouvés par une délibération de la ville d'Embrun du 1<sup>er</sup> novembre dernier, cotée n° 17. Je suis en état d'en rapporter la preuve par beaucoup d'autres pièces plus décisives ; ils sont d'ailleurs publics »<sup>11</sup>. Cet exemple montre combien il faut être prudent en matière de textes officiels. Ceux-ci concernant précisément la forêt de Boscodon n'autorisaient depuis 1669 que la coupe de 400 pièces par an ! Les litiges ci-dessus se passent de commentaires et soulignent la disproportion entre les possibilités d'exploitation consenties par les règlements en cours et les besoins réels mis en exergue par l'acte commercial. On constate ainsi des

besoins différents selon les époques et les destinations, même si les volumes sont difficiles à évaluer. L'état de dégradation des forêts au XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle quelles qu'en soient les raisons est à lui seul évocateur. Nous avons vu que l'essor provençal dépendait des ressources forestières, parfois éloignées des sites d'utilisation. La même question se pose pour les chantiers navals de la Méditerranée. Marseille, Toulon, Martigues ou Arles étaient concernés. On sait que les bois de la haute Durance ont largement contribué à les approvisionner. Mais qu'en était-il des modes de transport ou plutôt des moyens d'accès entre la montagne distante parfois de près de 250 kilomètres et les lieux d'utilisation ?

Les pièces le plus souvent commandées mesuraient 12 à 14 mètres. Les chemins de l'époque pouvaient-ils absorber de tels charrois ? A priori non, du moins en zone montagneuse. C'est le XIX<sup>e</sup> siècle qui apporta aux montagnes des routes dignes de ce nom et ce, avec parcimonie. C'est véritablement le chemin de fer qui autorisa un transport volumétrique ambitieux et rapide. Sur la réalité des « routes » de Haute-Provence, l'excellent livre de Raymond Collier est significatif. En 1806, le Conseil général des Basses-Alpes déclarait : « Tout ce que le Conseil pourrait dire sur l'état de dégradation où se trouvent les routes, les ponts et les chaussées serait toujours au dessous de la réalité ». Il ajoutait en 1810 : « la dégradation est telle que le voyageur trouve à chaque pas des obstacles qui mettent sa vie en danger ». Et en 1814 : « L'état de dégradation des routes est absolu »<sup>12</sup>. Trente ans plus tard, un sous-préfet de Barcelonnette dut faire venir une

8. E. BARATIER et F. REYNAUD op. cit. Cf. Tome II, p. 145.

9. J. BOYER. *Le Commerce des bois de charpente et menuiserie à Aix-en-Provence aux XV<sup>e</sup>, XVI<sup>e</sup>, XVII<sup>e</sup> siècles*. Actes du 108<sup>e</sup> Congrès national des Sociétés savantes, Grenoble, 1983. pp. 121 à 138.

10. E. BARATIER et F. REYNAUD. op. cit., Cf. Tome II, p. 815.

11. *Mémoire de l'avocat Joseph Dongois*. Grenoble : Imp. de Veuve Giroud et fils, 1785. p. 30.

Collection personnelle.  
12. R. COLLIER. *La vie en Haute-Provence de 1600 à 1850*. Digne Société scientifique et littéraire des Alpes-de-Haute-Provence, 1973, pp. 30-39



calèche en pièces détachées et ne put l'utiliser qu'à l'intérieur de la ville <sup>13</sup>. En aval, sur la Durance, à Manosque où l'on est sorti de montagne, quelques passages évocateurs méritent le détour : « *Le 25 mars 1773, les procureurs du pays, après avoir parcouru le chemin de Sainte-Tulle à Manosque, constatent que cette portion de chemin est entièrement rompue* ». En 1783, le marquis de Castellane, premier procureur du Roi, « *ayant été en tournée dans la montagne, assisté du sieur Vallon, ingénieur, observe que la partie du chemin d'Aix à Sisteron, traversant le terroir de Chateauneuf-Val-Saint-Donat, est absolument impraticable à cause de la dégradation causée par les eaux fluviales* » <sup>14</sup>.

Le dépouillement des archives de la Marine à Toulon éclaire même indirectement sur les possibilités de transport. Les registres d'approvisionnement du XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècle comprennent une colonne indiquant la distance qui sépare les lieux d'abattage des rivières ou torrents les plus proches <sup>15</sup>. Ces différentes sources montrent que le flottage fut pendant longtemps lié à l'absence d'accès terrestre. Il n'est pas certain, pour autant que la voie d'eau ait été le dernier recours mais peut-être, au contraire, dans l'esprit d'alors, la solution des rivières qui "marchent". On a vu que, jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, aucun projet d'envergure n'aboutit à un véritable réseau de communication. Par contre, le flottage fut autant réglementé que protégé par les administrations de l'Ancien Régime comme de la République. L'ordonnance de 1669 puis le code forestier de 1827 et le traité pratique de la police des eaux de 1857 en témoignent. La correspondance de 1847 entre un ingénieur des Ponts

et Chaussées et un préfet des Basses-Alpes dévoile l'intérêt de l'Etat, à l'amélioration du flottage. De ces différents courriers, alors que le flottage sur la Durance décline, ressort la volonté de rendre l'Ubaye « flottable en radeaux ». Le rapport rendu par le préfet va en ce sens en disant la chose possible car réalisable à peu de frais <sup>16</sup>. Bien entendu, ces travaux ne furent pas entrepris.

J'ai évoqué au début de cette étude, en citant Charles l'Anthéric, l'existence des Utriculaires jusqu'au XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècle. C'est de cette époque que datent les premiers documents attestant la présence de radeaux sur la Durance. Le plus ancien à ma connaissance est de 1094 <sup>17</sup>. Cela mérite de le citer en entier :

*“Au nom du Seigneur, moi, Reimond par la grâce de Dieu Comte et Marquis de Provence, pour le rachat de mes péchés et le salut de mon âme et de celle de mes parents, je donne au Seigneur Dieu (...) tout droit ou revenu que j'ai ou que je crois avoir sur les radeaux descendant soit par la Durance soit par le Rhône, et sur les bateaux sur les mêmes rivières, soit avec du sel, soit remontant avec n'importe quelle marchandise, soit que je possède personnellement soit que homme ou femme tienne de moi soit par fief soit par gage soit qu'ils tiennent et possèdent de quelque autre manière que dès ce jour et dorénavant en particulier les bateaux et les radeaux, passant près du monastère soit qu'ils montent, soit qu'ils descendent quoiqu'il arrive sur le bateau ou sur terre, que ni moi ni personne à ma place n'exige d'eux ou ne fasse exiger un revenu ou un tribut, mais j'approuve et je confirme ce que la Comtesse Douce ou n'importe quelle bonne personne ont donné ou donneront au dit monastère. Si pourtant ou moi ou quelque autre personne de haut rang ou non, de quelque ordre ou condition venait à menacer ou venait à jeter le trouble contre cette donation faite par nous, il ne serait pas nécessaire de revendiquer en justice mais il faudrait d'abord composer sur trois livres d'or, afin qu'ensuite notre donation perdure éternellement confirmée et stable dans la tranquillité et la fermeté. Cet acte est fait les cinquièmes calendes d'août l'année du Seigneur mil quatre-vingt quatorze. Reimond Comte je fais, j'approuve, je confirme cette donation dont on ne petit dire qu'elle a été rédigée sans tromperie, je demande et je prescric aux témoins de la confirmer. Moi Comtesse Alvira j'approuve le don et je confirme. La Doyenne a confirmé ; Guillaume de Sabran. Fulco*

13. *Idem*.

14. *Idem*.

15. Archives de la Marine. Toulon. 1L n° 434. 1720-1725.

Registres des visites des bois en Provence.

16. Arch. dép. Alpes-de-Haute-Provence.

S n° 979. Navigation et Flottage.

An VII-1828-1850.

17. Si ce document atteste bien de radeaux sur la Durance, la date vient probablement d'une erreur de transcription. Le premier Reimond Bérager, comte et marquis de Provence, époux de la princesse Douce, a régné dans ce pays à partir de l'année 1112, soit 18 ans après la date annoncée.





*Dodonis a confirmé. Reimond de Biterris a confirmé »<sup>18</sup>.*

Un siècle plus tard, une lettre de 1190-1193 du comte de Forcalquier précise la provenance des radeaux. Il demande à ses hommes de Cucuron de protéger les trains de bois que l'abbé de Boscodon entend envoyer en Provence par voie d'eau<sup>19</sup>. Ces deux exemples et quelques autres jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle, s'ils authentifient le flottage en radeaux, ne prouvent cependant pas une activité soutenue. C'est le XV<sup>e</sup> siècle qui commence à offrir bon nombre d'actes, quoique assez stéréotypés dans la nature des informations. Par la suite, les actes des minutes restent assez voisins par leur contenu. Le plus souvent figurent : les noms des deux parties, les lieux de départ et d'arrivée, les pièces ou/et les volumes détaillés et, dans certains cas, les attributs de montage et le prix. Les trois commandes suivantes illustrent ce constat sur ce type de commande : « *Le 12 avril 1474, promesse de Jean de Aquis carretarius à Jacques Jugleti, fustier d'Aix, ducere presentem unum quodam ipsius magistri Jacobi radellum cum omnibus pertinentibus suis quod ipse mag. Jacobus habet de presente in portu durencie loci de pertusio cum curri ipsius Johannis de aquis... au prix de 11 florins* »<sup>20</sup>. Le 16 juin 1555, un acte de Maître Poncet de Motte, notaire à Curbans précise le prix d'un charroi de bois sur la Durance. Le contrat est signé entre « *Jean Gauthier, facteur du seigneur de Tallard, et Henri Colombon, radelier de Tallard, pour la somme de 28 écus* ». Ce radeau à construire devait se rendre du port de Boscodon au port de Perthuis et mesurait 18 mètres de long<sup>21</sup>. Deux siècles plus tard, le même style prévalait. « *Le 2 novembre 1678, vente par G. Maurel, marchand de Volonne, à P. et F. Devoulx, maçons d'Aix, entrepreneurs de la construction de l'église de La Seyne-sur-Mer d'un radeau de boys de sapin merchant et de recepte composé de 18 pièces et 6 rames estant au port de Durance du costé de Meyrargues, lequel radeau lesdit Devoulx enlèveront à leurs frais et despens quand bon leur semblera, l'ayant veu et accepté... Prix : 129 livres payables dans dix jours* ». D'aspect différent, les commandes de gré à gré entre décideurs de haut rang et fournisseurs attestent de l'activité mais apportent peu de renseignements sur le métier. Seule l'intention apparaît comme dans l'acte de 1472 ci-dessous :

« *A révérend père notre aimé et féal Conseiller, l'abbé de Bouscoudon de par le*

*roy de Sicile, duc d'Anjou, comte de Provence, Révérend Père notre aimé et féal, Pour ce que nous entendons en brief faire bastir un édifice et que pour les bastiments n'avons bois à souffrir et ce que nous en fait besoing, nous vous prions tant à certes que pouvons que vous voulliez donner des vostres et ordonner à vos gens et serviteurs qu'ils en souffrent prendre a ceulx que enverrons par delà, ce qu'ils cognoistront qu'il en sera necessaire pour nostre edifice, et vous nous ferez bien singulier plaisir, et lequel nous recognoissons à vous et à vostre monastère toutes fois que le cas s'y offrira. Révérend père notre aimé et féal, nostre Seigneur soit garde de vous. Escript en nostre palais d'Aix le XIII<sup>e</sup>me d'octobre.*

*signé René »<sup>23</sup>.*

Certaines commandes sont plus autoritaires, notamment dans le cas des approvisionnements de la marine. Le 14 août 1665, le comte de Sault, gouverneur et lieutenant général pour le Roi en Dauphiné, ordonne de fournir au sieur Bragard 200 arbres sapins, « *pour servir aux navires que Sa Majesté fait construire et le porter au bord de la rivière Durance* »<sup>24</sup>. Si cette demande est représentative des objectifs royaux, elle date d'une époque où notre marine arrive à l'apogée de sa puissance. Le flottage y contribue, Colbert ayant décidé d'investir dans l'aménagement des rivières navigables. Il avait compris qu'il était moins onéreux de favoriser le transport interne que d'importer le bois de l'étranger<sup>25</sup>. Les actes suivants renseignent sur cette optique :

« *Le 10 mars 1633, vente par J. Aubran du lieu de Crottes-en-Dauphiné à Claude*

18. PAPON. *Histoire générale de Provence*. Cf. Tome II, p. 153.

19. R. COLLIER. op. cit. p. 44.

20. J. BOYER. op. cit. . p. 124. n° 9.

21. Arch. dép. Hautes-Alpes. IE n° 2750.

22. J. BOYER. op. cit. p. 136. n° 74.

23. Bibl. nat. Mss. fr., n°12 663, fol. 109.

24. Arch. dép. Hautes-Alpes. E n° 640.

25. Arch. nat. K n° 1360.



*Rambot, charpentier d'Aix, d'ung radeau de bois propre à bastir de celluy qu'a de la Forest de Bouscaudon bon bois de sap, lequel promet expedier audit Rambot au port de Durance-lez-Pertuis et du costé de ceste ville au bon endroit d'icy la fin du mois d'avril prochain, auquel port led. Rambot lira recevoir et faire mettre hors d'eau a ses despans ou y aura 12 pièces rondes quy auront ung pan de moyson chascune au petit bout (et) a la fin de six cannes plus six pièces aussy rondes quy auront ung pan moins thiers audit petit bout au bout de six cannes, ensemble y aura de charts reddons quy auront de trois à quatre cannes (de) longueur et ung pan et quart et ung pan et demy au petit bout l'ung portant l'autre... a esté accordé que pour recognoistre led. bois et veoir su est de la qualité vendue ledit Rambot baillera ung homme pour aller avec luy en la Forest de Boscaudon et ce trouvant de moindre quallité luy baillera des erres quy seront desduictes sur le prix., comme aussy est de pache que les jougs, remes et cordages et heures dudit bois vendu appartiendront aud. Rambot... »<sup>26</sup>.*

Si ce texte montre le charpentier aixois propriétaire de la totalité du radeau, on voit aussi qu'il prend ses précautions quant à la qualité du bois<sup>27</sup>. Pour finir sur la diversité des commandes et l'intérêt du détail, je clôturerai sur les poutres carrées. Nombreux sont les actes qui les mentionnent<sup>28</sup>. Tout porte à croire que des radeaux entiers, constitués de poutres carrées, ont descendu la Durance. Mais hélas, sans garantie. Aussi, à défaut d'autre preuve, une vieille demeure provençale peut la fournir en contenant des poutres marquées de signes caractéristiques

du bois flotté. Ce point est capital car la navigation de ce type de radeaux différerait de celle des radeaux traditionnels. Je souhaite présenter une vue globale du métier de radelier et de son environnement immédiat.

Souvent, l'acte commercial naît dans les bureaux des notaires, dans l'administration royale puis républicaine, ou de gré à gré. Dans les deux premiers cas, les marchands constituent la pierre angulaire du commerce des bois et, bien souvent, en établissant les règles. L'exemple du lobby aixois est très représentatif. Les problèmes vingt ans durant entre Joseph Sec, riche marchand aixois de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et les menuisiers et charpentiers de la ville, illustrent son mode d'action. L'un est à la tête de ce lobby et veut accaparer le marché. Les autres essayent de faire face à cet intermédiaire glouton. Une délibération du 25 juin 1765 révèle les causes du litige :

*« Il s'agit d'empêcher certains maîtres de monopoliser les bois de charpente ou de menuiserie apportés à Aix. Ces bois arrivent de la montagne, flottés par radeaux sur la Durance. Ils sont débarqués aux ports de Mirabeau, de Pertuis, de Cadenet, entreposés puis acheminés suivant un itinéraire qui s'esquisse de Meyrargues à Venelles. Avec les radeliers qui négocient leur lot s'abouchent quelques maîtres aixois qui monopolisent les lots de bois, quitte souvent à les revendre à Marseille à bon prix et en tout cas à tenir la dragée haute au tout-venant des maîtres menuisiers aixois auxquels ils sous-traitent très cher le bois dont ils ont besoin. Pour lutter contre ce système, la corporation propose d'entretenir aux ports de la Durance un permanent, maître ou compagnon, qui surveille les arrivages et procède sur place à l'allotissement des apports en bois flottés. Elle a même recruté en 1765 un compagnon qui s'offre pour cette charge. Surtout, une requête présentée au Parlement d'Aix, suivie d'un arrêt de cette Cour au printemps 1771, donne à cette proposition une sanction officielle »<sup>29</sup>.*

Cet arrêt de 1771 fut contourné dès 1772. Les menuisiers dénoncent les gros marchands de bois qui achètent directement en zone de montagne. En 1784, ils sont encore montrés du doigt : *« Ceux qui, recevant du bois des radeliers, refusent de le lotir, en sorte qu'il faut le racheter de seconde main »*. Pour rester dans la ligne du trafic aixois avec la Haute-Durance, je me réfère pour la seconde fois au travail de Jean Boyer qui montre la présence quasi permanente des marchands aixois du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle. Concernant

26. BOYER. op. cit. n° 47. p. 131.

27. La marine se garantissait systématiquement des mauvaises surprises en payant une fois le bois réceptionné au port. Cf. DUHAMEL DE MONCEAU. *L'exploitation des bois ou les moyens d'en tirer un parti avantageux*. Livre V, chapitre V, p. 695.

28. J. BOYER. op. cit. n° 68. p. 135.

29. M. VOVILLE. *L'irrésistible ascension de Joseph Sec, bourgeois d'Aix*. Aix-en-Provence Edisud, 1975. pp. 17-19





les rapports entre radeliers et marchands, ils semblent vivre en bonne intelligence. Ceci apparaît d'ailleurs en filigrane dans les relations orageuses entre marchands et menuisiers dans l'affaire précédente. L'explication tient au fait que les radeliers, du moins ceux de haute Durance, étaient parfois eux-mêmes de petits marchands. Aussi leurs activités se sont-elles plus maillées que concurrencées. Pour le bois d'œuvre et de charpente utile à la Provence, ces radeliers revendent au plus offrant le bois acheté sur place, acte qui rentre dans la catégorie des ventes de gré à gré, elles-mêmes subdivisées par courrier (radeliers-marchands ; radeliers-particuliers) et oralement sur place. Ces diverses formes de vente sont délicates à identifier car rarement consignées en archives. Certaines viennent d'être livrées grâce à plusieurs carnets et documents ayant appartenu à un patron radelier des Crottes (aujourd'hui Les Crots) qui était aussi marchand de bois. Le propriétaire de ces carnets, M. Jean Seinturier, a bien voulu me les laisser consulter et citer les renseignements contenus. Sur ces carnets, apparaissent certains acheteurs, des reconnaissances de dette sur telle ou telle commande, pratiques qui indiquent un système en circuit fermé « *Manosque le 1<sup>er</sup> mai 1890 : Acheté un radeau de Bosq François, marchand de bois aux Crottes, se montant à la somme de 566 F. que je lui payerai à son premier requis. Signé Marius Grassier, marchand de bois à Manosque* ». « *Le Poët, le 14 juin 1890 Je déclare avoir acheté un radeau de Bosq François, radelier aux Crottes, 8 pièces de bois s'élevant à 85 F. en bloc, que je lui paierai à la fin septembre prochain. Signé : Cordier Victor* ». On notera que la même année, sur un acte M. Bosq est déclaré marchand de bois, sur l'autre radelier<sup>30</sup>. Moins d'un an après, il redevient marchand : « *Manosque, le 14 avril 1891 : Acheté un radeau de sapin à Bosq François, marchand de bois aux Crottes. Montant de la somme de 585 F. Remis à compte 85 F. Je lui reste devoir 500 F. Que je lui paierai à son requis. Signé : Marius Granier, marchand de bois à Manosque* ». Quand il achète, François Bosq fait écrire par le vendeur l'état de ses ventes : « *Je soussigné Michel Michel déclare avoir reçu de M. Bosq François, marchand de bois aux Crottes, la somme de 255 F. Pour solde de 28 pièces de bois mélèzes et sapins qui se trouvent au bord de l'Ubaye en dessous du pont de la Bréole et que j'ai vendu audit Bosq. Signé : Michel Michel - Rousset le 29 août 1894* ».

Ces exemples, comme les notes de cubage sur les ports de départ ou d'arrivée démontrent l'ampleur des ventes à l'amiable. Les petits patrons marchands-radeliers y sont davantage acteurs que participants. Ce cumul des deux fonctions semble assez général dans les Hautes-Alpes dans la mesure où le bois proche des rivières aide la vente et le transport. Le gros du contingent des radeliers officie plutôt dans le nord de la Haute-Provence. Volonne offre un groupe important. Guy Barruol, citant le flottage, écrit : « *Il semble qu'il y ait eu à toutes les époques beaucoup de radeliers à Volonne* »<sup>31</sup>. Le Docteur Achard confirme dans son travail sur Volonne : « *Le commerce du pays est principalement du bois de flottage qu'on fait descendre sur la Durance. On va le chercher dans le Dauphiné et on le transporte à Arles* ». Donnant plus de précision quant aux nombres, les procès-verbaux d'affouagement répertorient en 1775, 40 radeliers domiciliés à Volonne. Les registres paroissiaux du même village en citent 16 de 1776 à 1790. En 1639, mais sans donnée chiffrée, ils descendent 26 radeaux de sapins, de Durbon vers la Basse-Durance via le Buech<sup>32</sup>. Enfin, une situation où ils semblent avoir le dos large car utilisés par un citoyen dans l'embarras en l'an IX :

« *Lettre du citoyen Bernard de Volonne au citoyen Commandant de l'arrondissement Sisteron.*

A Chateauneuf Val Saint Donnat le .... An Citoyen,

*Il vient d'être arrêté le nommé George Vial se disant d'Ongles porteur d'un passeport en date du 23 du mois dernier de la commune de Beaucaire. Cet homme a dit vouloir aller à Volonne, lieu de mon domicile, pour acheter du bois mélèze. Je lui ai demandé le nom de tous les radeliers de cette commune, il n'a pas su m'en désigner un par son nom en qualité de marchand de bois ancien, je l'ai interrogé sur beaucoup de faits, il n'a répondu que comme un homme qui ne sait pas, ni ne connaît la route qu'il veut tenir* »<sup>33</sup>....

Dans le cas ci-dessus il semble falloir lire entre les lignes. Le citoyen Vial tente de se dégager d'un guépier (la suite du courrier ne présagea rien de bon pour ce malheureux) en s'abritant derrière le commerce de bois. Plus au nord, la Bréole, en 1775 compte 30 radeliers<sup>34</sup>. Ce regroupement de 70 professionnels en moins de 70 km symbolise l'activité<sup>35</sup>. En 1812, il en apparaît 15 dans l'arrondissement de Castellane, 16 pour Barcelonnette et 14 pour Forcalquier. Sisteron

30. Il est bon de rappeler que seule l'appellation de radelier peut en français faire état de cette profession. Les radeliers descendaient surtout des radeaux sur des rivières classées flottables dès 1669. Plus tard, le Code Napoléon (avis du 21 février 1822), les Codes des Eaux et Forêts, les règlements de police des eaux, différencient rivières navigables et flottables. Il est donc incorrect de nommer ces professionnels du flottage, mariniers ou bateliers. Ces derniers ne pouvaient naviguer avec barque ou bateau que sur des rivières classées navigables. L'absence du mot radelier dans notre dictionnaire est à l'origine de cet amalgame qui fit effacer des siècles de mémoire.

31. G. BARRUOL. *La Durance au Moyen Age et dans les temps modernes.*

32. M. FAUCHET. *Une communauté de la Haute-Provence à la fin de l'Ancien Régime : Volonne, 1780-1792.* Aix Université de Provence, 1993. p. 71.

33. Collection personnelle de l'auteur.

34. Arch. dép. Alpes-de-Haute-Provence. n° 36.31 août 1686.

35. A ce chiffre serait à rajouter les petits patrons radeliers disséminés le long de la Durance et de ses affluents. Ce travail devra être entrepris pour fixer avec précision la courbe de charge de l'activité en fonction des différentes époques.

36. R. COLLIER. *La vie en Haute Provence de 1600 à 1850*. Digne : Société scientifique et littéraire des Alpes-de-Haute-Provence, 1973. p. 46.

37. Arch. dép. Hautes-Alpes. I H 22.

38. Arch. dép. Hautes-Alpes. I H 202.

39. Arch. dép. Bouches-du-Rhône. n° 6086, 20 septembre 1730.

40. Arch. dép. Bouches-du-Rhône. n° 3438, fol. 337.

41. Arch. dép. Bouches-du-Rhône. B n° 3438, fol. 337.

42. *Table du règlement des Eaux et Forêts de 1669*. Titre IX, art. 1<sup>er</sup>, pp. 138-140.

43. Cet aspect plus particulier de la recherche s'appuie, aussi sur des analyses faites à partir de situations réelles de navigation. Le chercheur a le devoir d'expérimenter sur le terrain ce qu'il a pu appréhender par les documents. Pour être descendu six fois en radeau sur la partie la plus septentrionale, classée autrefois flottable, je sais combien ces essais ont été bénéfiques à la compréhension de certains documents. Je pense en particulier aux rapports d'accidents qui ne transcrivaient le plus souvent que des faits.

44. Statistique de la navigation intérieure. Paris : Imprimerie nationale, 1888. p. 28.

45. Arch. dép. Hautes-Alpes. CC n° 89.

46. Arch. dép. Hautes-Alpes. CC n° 39.

47. Arch. dép. Hautes-Alpes. FF n° 32

signale sans plus de précision chiffrée, l'existence de radeliers qui se livrent au flottage<sup>36</sup>. Des actes commerciaux assez nombreux indiquent la provenance de ces hommes de la rivière. En 1686, le 31 août, une convention est passée entre Jean Marcou, Claude Vachier et Jean Meyer, pour descendre dix radeaux de Luz la Croix Haute à Sisteron, au prix de 10 livres par radeaux<sup>37</sup>. Toujours du pays du Buech, voici un document non daté mais probablement de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle : « *Monsieur, je vous envoie à la grâce de Dieu et par la conduite de Jean Rougier et ses associés ... radeaux bois sapin que la chartreuse de Durbon a vendu au sieur ... de la ville d'Aix...* »<sup>38</sup>. On retrouve d'ailleurs plusieurs générations de radeliers au nom de Rougier, tous originaires de Saint-Julien-en-Beauchaine. Des exemples cités, il est clair que, sur la Durance, le métier était présent sous deux formes. La première, par son emplacement privilégié, agissait par achat, transport et revente. La seconde, plus au sud, dans un pays moins forestier, s'intéressait surtout à la fabrication et au transport des radeaux.

Le flottage des bois était, et existait avant tout pour assurer une fonction d'auto-transport. Mais depuis fort longtemps, les radeaux sur la Durance comme sur d'autres rivières flottables servaient aussi à transporter des marchandises voire même parfois des passagers. Suite à un accident qui porta préjudice à la famille Crudy en 1752, naufragée près de Saint-Pons<sup>39</sup>, la Chambre des Eaux et Forêts d'Aix-en-Provence en tira les conséquences et rendit un arrêt visant à contrôler d'éventuels accidents de radeaux.

Il ne remet pas en cause le fait que les radeliers embarquent des passagers. Il impose à l'administration locale de rendre compte de tout accident éventuel. Seule la marine, à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, interdira aux radeliers l'embarquement sur ses radeaux de marchandises autres que celles nécessaires à ses propres services<sup>40</sup>. Il est vrai que les nombreuses pressions et contestations faites par les péagers ont contraint l'administration royale à réglementer sérieusement les chargements amarrés sur les radeaux de marine. Car ceux-ci étaient exemptés de péages. Aussi les radeliers tentaient-ils d'embarquer des marchandises qui, pour le coup, se trouvaient détaxées. Un règlement déposé aux archives d'Aix-en-Provence explique avec précision tous les détails visant à la fabrication et aux

contrôles des radeaux de marines<sup>41</sup>. Ce règlement, établi conjointement par la marine et les péagers, fixe les attributs rentrant dans le montage et la navigation de chaque type de radeaux de marine. Toutes autres pièces peuvent être saisies. Idem des marchandises embarquées. Si les radeaux de marine ne sont plus astreints aux péages (entre 20 et 24 selon les époques sur la Durance), ils demeurent assujettis aux contrôles. Une lettre patente fixe cette contrainte sur les rives de la Durance à Savines et du Buech au Pont-de-Serres<sup>42</sup>. Les peines encourues et la volonté de faire respecter ces contrôles en disent long : confiscation des chevaux et de leurs harnais ayant servi à tirer les pièces de bois pour éviter le contrôle, outre 2 000 livres d'amende et deux mois de prison. Ces contrôles avaient deux vocations : veiller à ce que toutes les pièces du radeau soient estampillées aux armes des marteaux de la maîtrise interdire aux radeliers d'employer les radeaux de la marine pour des transports annexes. Cela permettait à la Marine de se préserver des plaintes des péagers. Ce qui pouvait se passer sur le terrain entre ces derniers et les radeliers était une toute autre histoire. Une fois de plus, on se trouve confronté au « non-prescrit ? » Ces pratiques étaient tolérées. On préférait donc régler au coup par coup plutôt que d'instaurer une loi restrictive à un commerce que ne gênait après tout que les péages privés, déjà combattus sous Louis XIV.

Avant d'aborder les aspects techniques du montage et de navigation<sup>43</sup>, le rappel sur les données hydrographiques de la Durance est important. En 1888, la Durance avec ses 256 km ouverts aux radeaux, entre Saint-Clément (Hautes-Alpes) et le Rhône, était la plus longue des rivières de France classée flottable. Il faut y rajouter 8 km entre le port de Gaboyer ou Pont-Rouge sur le Guil et Saint-Clément. Cette portion de rivière était descendue par des radeaux de mélèzes et sapins, à destination de Toulon ou Marseille. Une commande de bois de 1718 l'atteste<sup>45</sup>. Un accident de radeau (1656)<sup>46</sup> puis un vol de radeau (1680)<sup>47</sup> confirment l'utilisation du bas Guil pour le flottage en radeaux. La deuxième particularité de la Durance est sa rapidité, laquelle conditionne la technicité de navigation. Par son dénivelé et l'apport conséquent des eaux de fonte, la Durance est classée, malgré la longueur de son cours en rivière à régime torrentiel. Mais il faut différencier la haute Durance, très rapide et



étroite, et le reste du parcours qui, après Sisteron, est dans un lit moins rapide et plus large. A partir de Mirabeau, le lit de la Durance en période de forte crue pouvait atteindre au XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à 2 km de large ! Cela pose des problèmes de navigation car la largeur du lit permettait des changements de direction importants aux différentes veines d'eau. Après chaque grosse crue, il fallait observer de près les déplacements de gravières. En 1826, un document indique aux radeliers une vingtaine de passages à suivre pour naviguer entre Saint-Paul-sur-Durance et le confluent du Rhône. Ce même document leur précise les profondeurs d'eau à l'étiage sur vingt-quatre points entre Cadarache et la digue des Aubes vis-à-vis du Rhône<sup>48</sup>. Tout cela oblige les radeliers de la Durance à une polyvalence de navigation.

La profession est donc dangereuse. Des accidents répétés, au même endroit, traduisent une difficulté majeure de navigation. Aussi à Volonne les radeliers ont-ils élevé un oratoire pour conjurer le mauvais sort dans un passage risqué. Le pont de Sisteron était aussi, en période de crue, un lieu de péril. Le 20 mars 1858, le patron radelier Pierre Martel de La Bréole détruit une machine des Ponts et Chaussées, installée sous ce pont. Il doit se défendre des attaques de cette administration. Un ancien radelier témoigne en sa faveur en expliquant les difficultés à franchir ce pont : « *Je sous-signé Antoine Bernard marchand de bois à Saint-Vincent, canton du Lauzet (Basses-Alpes), certifie qu'exerçant cette profession depuis 1846, faisant conduire et conduisant lui-même des radeaux sur la Durance, que toutes les fois que les eaux de la rivière dit du Buech grossissent considérablement emmenant le courant de l'eau directement sur le rocher dit Saint-Antoine, que de là naturellement ce rocher renvoie le courant directement sur le rocher dit Pont d'Enfer, que dès lors il y a impossibilité matérielle de revenir avant d'être sous le pont de Sisteron sur le côté gauche* ». Il ajoute que « *très souvent, il est impossible de passer à gauche d'un reste de vieille digue qui est de moins à 200 mètres en dessous du pont tant le bouillant des eaux déchargeant de ce côté* »<sup>49</sup>. C'est que la seule « force de propulsion » d'un radeau est donnée par la puissance du courant. Aussi tout l'art de le diriger réside-t-il dans le placement. Face à un changement de direction, le radelier placera son radeau en fonction de divers paramètres le niveau d'eau, le débit, les mouvements d'eau. De

plus, un même passage ne s'aborde pas de même selon que le niveau est 30 cm plus haut ou plus bas que la normale. La navigation est assurée par deux à quatre rames selon le volume de bois et l'état de la rivière. Les patrons radeliers étaient attentifs à ce détail. Ceci explique peut-être la présence, au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'un radelier de 13 ans qui, de toute évidence, n'engageait pas les mêmes frais d'exploitation qu'un adulte<sup>50</sup>. Complémentaires aux rames, quelques documents font état de « perches, bigues ou gaffes ». Cet outil servait accessoirement dans les manœuvres de départ ou d'accostage. Gardons-nous de sous-estimer leur utilisation. Ces perches avaient peu ou pas d'emploi en haute Durance mais devenaient rapidement indispensables en basse Durance lors de décrues rapides ou de passages calmes à faible tirant d'eau. La durée d'une descente en optimum est de trois à quatre jours. Un ingénieur des Ponts et Chaussées précise dans un rapport du XIX<sup>e</sup> siècle qu'il fallait entre 10 et 11 heures pour rejoindre La Bréole à Sisteron et 11 heures de Saint-Julien-en-Beauchaine à Sisteron<sup>51</sup>. Nos reconstitutions nous ont permis d'effectuer le trajet de Mont-Dauphin à Embrun en 1 h 40 mn. Le recoupage des documents et des essais montre que les cent kilomètres de haute Durance pouvaient être couverts en 14 à 16 heures. Les arrêts aux péages et les indispensables réparations dues à l'usure ou aux chocs étaient en sus.

Les radeaux constitués essentiellement de sapins et de mélèzes, faisaient 12 à 14 mètres de long. L'exception était ceux constitués à partir de grosses pièces réservées à la mâture des gros navires de premier et deuxième rang, avec des longueurs de 16 à 18 mètres pour des diamètres de 70, 80 cm<sup>52</sup>. Le Bureau de la navigation de Sisteron fait apparaître par le biais de ses passeports l'existence de trains de radeaux. On entend par train une succession de radeaux liés entre eux. Dans ce cas, les radeaux prennent le nom de « coupons »<sup>53</sup>. Les pièces de bois étaient reliées les unes aux autres par des liens végétaux récupérés ou achetés aux riverains. En 1759, les radeliers qui voulaient monter leurs radeaux au port de Chantereine, près des Crottes payaient 36 livres pour l'achat de leurs liens, ce qui assurait un an d'approvisionnement<sup>54</sup>. Dans certains cas, ces liens servaient de monnaie d'échange lors du dernier péage. Sur les rives de la Durance, ils étaient appelés « riortes », « réobtenir » ou « lieures ». Pour

48. Arch. dép. Bouches-du-Rhône. 43 in 40 Statistiques des Bouches-du-Rhône. 1826. Tome III, pp. 678-680.

49. Arch. dép. Alpes-de-Haute-Provence. S 979.

50. Arch. dép. Hautes-Alpes. 4° AP 751

51. Arch. dép. Alpes-de-Haute-Provence. S n° 1213.

52. Bibl. Rat. Mss. Nouvelles acquisitions françaises, n° 4670, 1683.

53. Arch. dép. Alpes-de-Haute-Provence. S n° 979.

54. Arch. dép. Hautes-Alpes. 4° A 251.

55. M. Bosse Elie *La Bréole, Témoignage d'avril 1993* ; M. Conihl René . *Les Mées, témoignage de septembre 1996*

**Denis Furestier**  
Association  
des radeliers  
de la Durance  
Le Petit Puy  
05200 Embrun

Les photos illustrant  
cet article ont été  
aimablement fournies  
par l'auteur.

un assemblage plus solide, les liens étaient passés dans des trous faits aux extrémités de chaque pièce. Des traverses étaient disposées aux extrémités du radeau pour le rendre plus rigide. Enfin, des cavaliers métalliques appelés « clamaux » pouvaient accroître la résistance du tout. Il n'est d'ailleurs pas rare de retrouver certains de ces clamaux dans les poutres de vieilles maisons provençales. Clamaux et signes cabalistiques sont les signes de poutres ayant été flottées. Les radeaux étaient montés à sec et pouvaient être mis à l'eau à l'aide de glissières. Les plus gros pouvaient être aussi montés en zones facilement inondables en périodes de crues. Quatre à cinq hommes y suffisaient pour la journée. Qu'ils fussent gros ou petits, les radeaux étaient construits les petites pointes à l'avant. L'intérêt de ce type de montage était lié à la navigation.

Ainsi montés, les radeaux beaucoup plus légers à l'avant qu'à l'arrière, devenaient plus manœuvrants. Nous retiendrons de ce détail que c'est le déséquilibre favorable entre l'avant et l'arrière qui facilite la mobilité. Le flottage s'éteignit dès l'arrivée du chemin de fer, deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. L'agonie fut longue, et quelques radeaux seront encore aperçus dans les années 1918 et 1940, Pont-du-Lauzet et de l'Archidiacre <sup>55</sup>. Mais ces exemples ne signifient rien sinon un sursaut dévolu aux époques de guerres. Le métier a disparu pour causes technologiques et économiques et disparu des mémoires pour causes d'amnésie historique, d'où la grande pauvreté de travaux sur cet objet.

**D.F.**

