

LAI PIRANVÔLE

vous présente :

(Lai Piranvôle, en morvandiau, ça veut dire « la coccinelle », c'est le nom de notre groupe de p'tiots, quoi !)

«MARIANNE S'EN ALLANT AU MOULIN... »

Si les moulins à vent sont très rares en Morvan, (il y a tellement de cours d'eau !) il en existe pourtant... au moins un ! Celui où Marianne doit transporter, à dos d'âne, le grain de son père, par exemple... Et Marianne s'en allant au moulin, filant sa quenouille de lin... Elle aurait mieux fait de surveiller son âne, la p'tite Mamz'elle Marianne... Comment va-t-elle se tirer de ce mauvais pas ?



LES ENFANTS DU MORVAN

vous présentent
«FAIX D'HIVER »



L'histoire d'une famille de flotteurs, de 1791 à 1891, celle des « Bec-Aiguisé », surnoms de certains flotteurs fins gourmets !... La fortune de cette famille va suivre la destinée des trains de bois. Histoire qui finit mal ? Peut-être pas !

Latran, dit Bec-Aiguisé, coiffé de la cassiette des Plumets, ouvriers des ports parisiens. Un souvenir ? Une coquetterie ? Les flotteurs portent tous habituellement une casquette toute simple.

Crédit Mutuel
Enseignant
www.cme.creditmutuel.fr

A NOTER
BAL DES ENFANTS DU MORVAN
SAMEDI 1 JUIN

ECRITÔ

Le Kir
Du Chainouène

Beursaudes et
ch'tites denrées

Queuch' de
couaïssot

Tô les
aillements d'lai
potée d'aican
eun' aiqueulée
d'légumes
pôtre-môle

Quiac-bitou
d'aivou d'lai
crâme

Calas du
Morvan

Fians ai
pômmes

VEINGN'S
Du bian
Du rouge
Tant qu't'en
veux

Café



Samedi 2 Février 2013 à 20h

Salle des fêtes de Chenôve

Dîner Spectacle Potée
Suivi d'un bal traditionnel

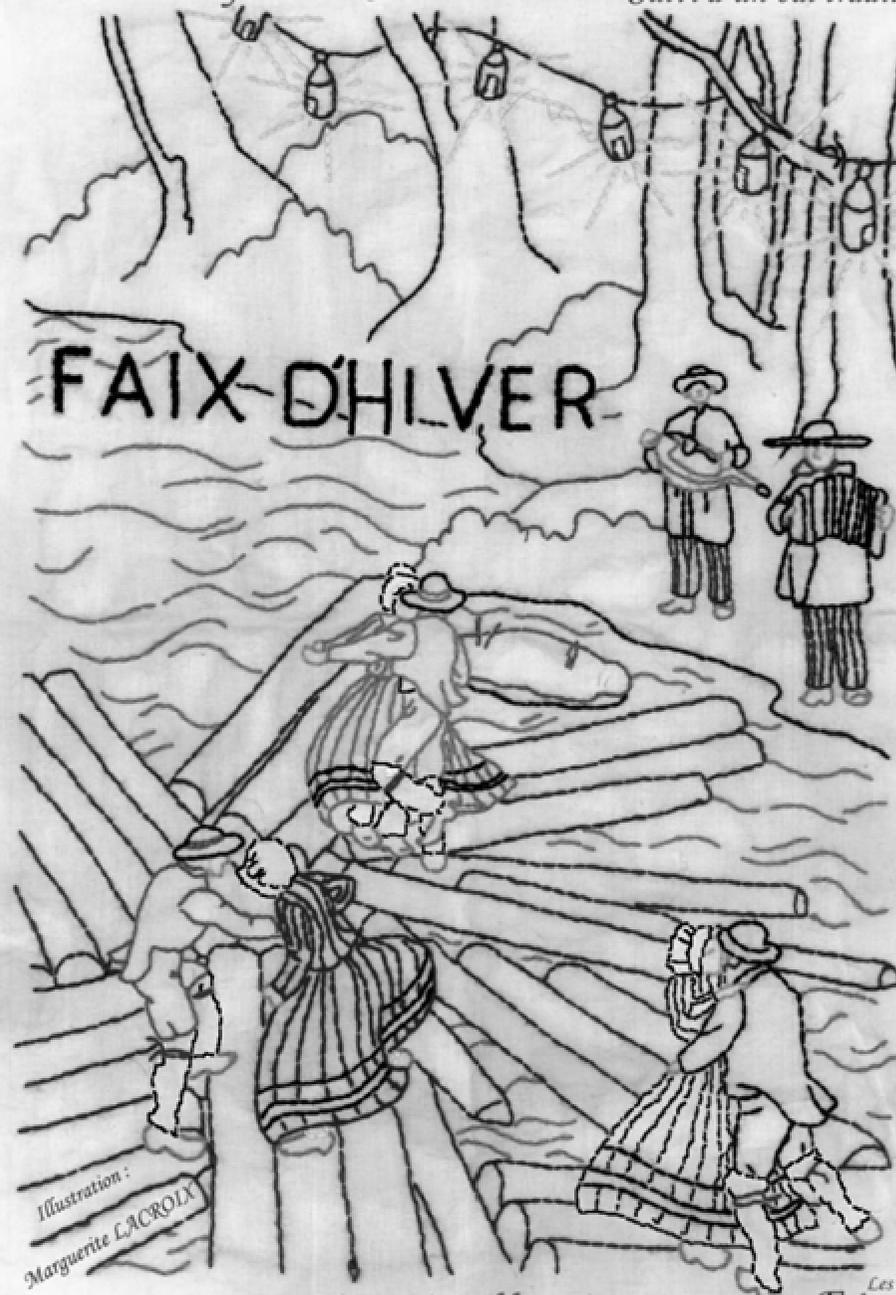


Illustration :
Marguerite LACROIX

Réservation obligatoire

Renseignements : www.enfants-du-morvan.net / 06 75 64 18 97

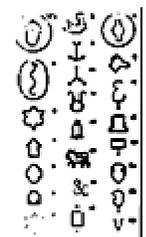
Les
Enfants
du Morvan

Paris consommait énormément de bois, pour la construction mais surtout pour le chauffage des maisons, des fours (boulangers, forgerons, ...). Les forêts alentour de la Capitale furent vite rasées. C'est en 1547 que le premier train de bois arrive à Paris. De nombreux allaient suivre.

Pendant 300 ans, 90% du bois utilisé à Paris provient du Morvan. Le bois met plusieurs années pour parvenir de sa forêt aux Parisiens.

L'ABATTAGE. Il se fait à la saison froide (mi-octobre à fin avril). La moulée, bois de chauffage, devait avoir 1,14 m de long.

LA VENTE. A Château-Chinon, le jour de la Toussaint (premier novembre), se tient la Foire aux bois. Des marchands venus de l'extérieur, les « forains », achètent des lots de bois préparés en forêt.



LE MARQUAGE. Chaque marchand fait marquer d'un signe distinctif les bûches lui appartenant. Ainsi il sera possible de retrouver et regrouper les bûches qui lui appartiennent.

La bûche marquée est transportée en char à bœuf au bord du ruisseau le plus proche. Elle attend jusqu'à l'automne. Ayant séché tout l'été (le deuxième depuis l'abattage), elle flottera mieux.

LE PETIT FLOT. A la fin de l'automne, on jette les bûches dans les petits ruisseaux (d'où le nom de petit flot) jusqu'aux ports de regroupement. Comme le débit est trop faible, aux jours annoncés, le « m'neux d'eau » ouvrait des vannes de nombreux étangs (« les gautiers ») créés pour cela. La bûche va parcourir 35 km. Des hommes, appelés « poules d'eau », placés tous les 250 m, surveillaient la bonne circulation des bûches. Armés d'un picot, ils entrent souvent dans l'eau pour repousser

dans le courant des bûches retenues par les berges, pour démêler les encombrements, « les embâcles ». Après le flot, les « canardiers » repêchaient les bûches qui avaient coulé, appelées « les canards ». Les bûches sont retirées et stockées en attendant le grand flot du printemps prochain.



LE GRAND FLOT. En mars, les bûches sont à nouveau jetées à l'eau. On ouvre les grands lacs (comme celui des Settons) et le grand flot emporte les bûches jusqu'à l'un des 36 ports de flottage situés au bord de l'Yonne et notamment à Clamecy. Ces ports sont appelés « ports de tirage ». La bûche avec des milliers d'autres a



parcouru 90 km. Le grand flot dure 24 h mais le travail qui va suivre prendra plusieurs semaines.

LE TIRAGE. Chaque bûche est harponnée, tirée de l'eau au moyen du picot et du croc. Il y a de l'ouvrage pour tous les hommes mais aussi pour leur famille jusqu'en juillet.

LE TRIQUAGE (ou tricage) et **EMPILAGE.** Il faut trier

les bûches selon la marque de leur propriétaire. Les berges de l'Yonne sont couvertes de grandes piles de bois qui donnent à la vallée l'odeur du moisi et l'aspect d'un chantier.

CONSTRUCTION DES TRAINS. En septembre, les ports reprennent une activité intense. Les bûches sont assemblées dans des trains de flottage qui mesurent 75 m de long pour 5 m de large. Un train est



composé de 18 petits radeaux appelés coupons. Les bûches sont emprisonnées dans une sorte de cage faite de rameaux de bois vert, les « perches » ou « chantiers », liés entre eux par des baguettes de bois plus minces, les « rouettes ». Ce sont les femmes qui tressent les 3000 rouettes nécessaires à la confection d'un train. Le garnisseur (souvent un enfant) enfonce des cales avec son maillet, la « pidence », entre les bûches.



On assemble 9 coupons qui formeront une des deux parties du train. Ces deux parties s'articulent pour permettre de suivre les coudes de la rivière. Un train de bois représente 240 stères de bois. Un camion actuel transporte 40 stères.

LA NAVIGATION. Les bûches reprennent leur voyage lors d'une écluse, un lâcher d'eau, qui emporte avec force 50 à 100 trains de bois. Chaque train est dirigé par un équipage de deux : le flotteur qui dirige à l'avant du train (on dit « le nez-blanc ») avec une grande perche ferrée, « le bâton à bouter », et un enfant chargé de maintenir en ligne la queue du



train. C'est le « boute d'argez » ou « le petit homme ». Cette partie de la rivière est jalonnée de 23 pertuis. Le pertuis est un étranglement artificiel de la rivière qui permet de garder une certaine force au courant. C'étaient des passages très dangereux.

A Auxerre, la largeur de l'Yonne permet de regrouper 2 ou 3 trains. L'enfant descend et rentre à Clamecy à pied (50 km).

A Charenton, avant l'arrivée à Paris, les flotteurs cèdent le relais à des ouvriers des ports de Paris, « les Plumets », qui conduiront les trains jusqu'à l'un des ports parisiens : La Tournelle, Grenelle. (Quatre plumets pour conduire sur quelques centaines de mètres le train qui avait été piloté par 2 flotteurs sur 200 km !) Si le flotteur avait un peu de temps, il allait flâner dans le faubourg Saint-Antoine et rencontrait des amis. Il pourra ainsi ramener des nouvelles de la Capitale.

LE RETOUR. Le voyage depuis Clamecy aura duré entre 8 et 15 jours. Le flotteur reprend à pied le chemin du retour (170 km). Il rentrera, faisant étape à Saint-Mammès, Joigny, Auxerre. Parfois il prendra la diligence ou le coche d'eau. Ça n'était pas gratuit mais plus rapide. Ainsi le flotteur pouvait conduire un autre train.

LE FAIX. Les ouvriers des ports (hommes, femmes et enfants) ont droit à « l'emport du faix ». Chaque ouvrier a le droit d'emporter le soir un faix de 7 rondins de 7 cm de diamètre. Chaque faix pèse environ 20 kg.

LES DISTRACTIONS. Les flotteurs sont au chômage tout l'été.

C'est le moment des joutes. Le croc se transforme en lance de joueur. Deux barques, une bleue - une rouge, vont à la rencontre l'une de l'autre. On s'élimine en s'expédiant dans l'Yonne. La finale est homérique. Le perdant est déclaré « Roi Mou » (mouillé) et le vainqueur « Roi Sec ». Il a droit à tous les honneurs et devient le porte-parole des flotteurs.



LA SAINT NICOLAS. A Clamecy, les flotteurs occupent les faubourgs et en particulier celui de Bethléem, dit le faubourg de « Beyant ». Les flotteurs ont choisi Saint Nicolas comme saint patron car c'est le patron de tous les « chie dans yau », les mariniers. A la cérémonie religieuse où chaque membre apportait son obole et où l'on bénissait le pain « porte-bonheur », succédaient défilés dans les auberges, chants joyeux et bal. La confrérie St Nicolas, créée en 1737, existe encore aujourd'hui.