

Cette rubrique est dirigée par :

Ph. MARGERIE

Ingénieur en chef du G.R.E.F.

Conseiller technique D.I.C.T.D.

Ministère du développement industriel et  
scientifique

3, rue Barbet-de-Jouy  
75 - PARIS (7<sup>e</sup>)

# économie et forêt

## L'EXPLOITATION DES FORÊTS PYRÉNÉENNES PAR FLOTTAGE

P. CHIMITS

*Class. Oxford 902.2 : 37 (44 - PYRÉNÉES)*

### AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE EN BÉARN

C'est sous Richelieu que débutèrent les premières tentatives d'exploitation des forêts pour la marine dans les Pyrénées. Déjà dès 1629, des ingénieurs de la Marine royale s'étaient rendus en forêt d'Iraty au Pays-Basque pour étudier les possibilités d'en retirer des mâts et autres bois de marine.

Les difficultés de l'entreprise, absence de chemins d'accès, de rivières navigables firent reculer ses promoteurs et l'idée fut momentanément abandonnée.

Avec Louis XIV, la France accroît sa puissance maritime : les besoins en bois et en mâture deviennent immenses et conduisent à exploiter un grand nombre de forêts. Les mieux placées et plus faciles d'accès succombèrent les premières et furent vite épuisées !

Le milieu du dix-huitième siècle va voir naître dans les Pyrénées, une véritable exploitation forestière remarquablement organisée sous la conduite des ingénieurs de la Marine royale.

#### DE GRANDS TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE

Ainsi dès 1766, commence l'exploitation des grandes forêts de la vallée d'Aspe : Isseaux, Le Pacq et Le Bénou.

Ce sont des forêts de montagne situées entre 600 et 1700 m, d'accès parfois malaisé. On y trouve de très beaux hêtres et sapins. Ces derniers (mesurant jusqu'à 30 m) étaient utilisés pour les mâts, les hêtres servaient à faire des avirons et des poutres. Les buis aussi étaient exploités pour la confection d'essieux, de poulies.

Des ingénieurs de la marine vont tracer un réseau de chemins d'accès pour permettre la descente des troncs. Ces chemins ont jusqu'à nos jours conservé la marque de leur origine puisqu'ils s'appellent encore « chemin de la mâture », tel celui de la Baigt de Saint-Cours entre Etsaut et Urdos qui desservait la forêt du Pacq. Un autre chemin de la mâture descend de la forêt d'Isseaux ; par le col de Bouesou et le ruisseau du Malagar, il parvient à Athas.



◀ Le chemin de la mâtore creusé dans le roc pour l'exploitation de la forêt du Pacq en bordure du Parc national des Pyrénées

Une section du chemin de la mâtore dans la falaise

Photos CHIMITS



La création de ces chemins nécessite de grands travaux : le plus spectaculaire d'entre eux est celui qui mène au bois du Pacq : sur près de 1200 m de long il est taillé à même la roche dans la falaise verticale qui domine la rive droite du torrent.

C'est pourtant à travers de tels passages qu'avec une hardiesse étonnante les montagnards aspois descendirent ces troncs immenses, hâlés par des mulets et des bœufs.

Mais il faudra également réaliser des ouvrages d'art : ponts, murs de soutènement, aménagement du cours des gaves...

Athas, aujourd'hui modeste et calme village, sera le grand centre de regroupement des bois et connaîtra alors une intense activité économique.

La marine y installe des magasins (bois, fers, cuirs, cordes, outils...), des ateliers, une scierie, des hangars, des dépôts de bois, et même une chapelle.

Une importante main-d'œuvre est recrutée et afflue dans la vallée : des Basques surtout, mais aussi des ouvriers du Comminge et du Couserans. Ils passent la semaine en forêt, couchant la nuit dans des huttes et reçoivent une couverture de laine pour deux.

Chacun apporte le lundi sa provision de farine de maïs dont ils feront un gâteau qu'ils cuisent sous la cendre.

Le soir, quelques-uns feront leur soupe avec des feuilles d'orties blanches et de mauve sauvage.

« Une vie si rude n'est compensée que par la salubrité de l'air et des eaux. Il est rare d'y voir des malades » écrit l'ingénieur Leroy en toute bonne conscience.

La marine fera construire un hôpital pour les ouvriers blessés, car le travail est rude et particulièrement dangereux.

Depuis les forêts, les bois sont acheminés à Athas par des trains sur roues tirés par des bœufs. Un cheptel important est nécessaire. Tous ces bœufs sont achetés, nourris et logés sur place. Les agents de la marine sont ainsi amenés à louer de nombreuses bordes (granges) et prairies aux habitants de la vallée (1), à passer des contrats pour la fourniture de fourrage (2). « On emploie, dans le tort des travaux, jusqu'à quarante trains complets, dix à douze voitures qui arrivent journellement au port, fournissent deux radeaux et même un peu plus » (3).

Car, conséquence amusante de cette présence de la marine au cœur des montagnes pyrénéennes, le village d'Athas devient un « port ».

## DES MONTAGNES A L'OCEAN ATLANTIQUE : LE RADELAGE

Un bassin de 96 m sur 32 m, profond de 1,60 m est creusé à Athas, en bordure du gave. Un canal d'arrivée alimente le bassin et une importante scierie. Il n'en reste pratiquement rien aujourd'hui.

Les radeaux une fois constitués quittent le bassin par un canal menant au gave comprenant deux écluses et une porte à bascule.

Les bois ayant été choisis, triés et séparés selon leur destination (mâts, poutres, planches, avirons), des maîtres charpentiers construisent des radeaux d'une conception très élaborée. Selon leur taille et leur grosseur un radeau comprend de trois à huit mâts, les bois secondaires (poutres, avirons) sont placés de part et d'autre. Certains radeaux atteignaient 100 pieds de long sur 13 à 14 pieds de large. Deux ponts sont aménagés à chaque extrémité pour les radeleurs (au nombre de dix à douze) qui, munis de rames, dirigeront le radeau dans sa course. Sur un pont placé au milieu, prend place le patron radeleur qui dirige les manœuvres et auquel il était exigé une parfaite connaissance de la rivière, de ses passages, de la manière de s'y présenter.

La partie difficile était le parcours Athas-Navarrenx qui exigeait des hommes une attention de chaque instant.

Avant le départ, les radeleurs se rendaient à la chapelle de la mâtire à Athas pour y recevoir la bénédiction du prêtre, détail qui montre que le voyage sur le gave n'était pas exempt

(1) Location de Pierre Soubié (borde Soubié) et Alexis Soubirou (borde Sigaverat) d'Athas, à Pierre Claverie (borde Bouesou) de Lees, etc.

(2) Marchés avec Jacques Nousitou d'Asasp, Sarthou de Sarrance, Pardies d'Escot, Mathieu Meste d'Etsaut pour la fourniture de foin.

Les cordages étaient livrés par le maître cordier Jean Lanne de Bayonne.

(3) Leroy, p. 49 (cf. bibliographie).

de dangers. Lors des grandes eaux, on a vu des radeaux couvrir la distance Port d'Athas-Oloron en 80 minutes (27 km). Arrivés à Navarrenx, les radeaux rentraient à pied à Athas (50 km).

Pour la suite du trajet moins difficile, les radeaux étaient amarrés ensemble par groupe de douze et ces grands trains de bois gagnaient le port de Bayonne sur le cours plus calme du gave d'Oloron et de l'Adour. De Bayonne, les mâts étaient acheminés sur les principaux arsenaux de la marine : Brest, Rochefort et Toulon.

Toute la partie du gave entre Athas et Navarrenx avait cependant été aménagée pour y rendre la navigation plus aisée et moins dangereuse. Les services de la marine y avaient construit des épis, des digues en pierre, dégagé et élargi les passages rocheux, aménagé sur les barrages existants des passelis tel celui de Navarrenx.

Ces passelis, échancrures dans le barrage, continuées par un plan incliné, avaient un double but :

- de l'amont à l'aval, le passage des radeaux de bois ;
- de l'aval à l'amont, la remontée du saumon, facilitée par la pose de fagots en travers pour couper la violence du courant. Il est d'ailleurs curieux de constater que si les bois de marine partaient d'Athas pour rejoindre la mer par les passelis des barrages, les saumons empruntaient le même chemin en sens inverse et frayaient dans la plaine d'Athas, sans dépasser le pont d'Esquit.

Cette migration fut interrompue il y a plus d'un siècle par la construction des barrages d'Oloron et rétablie en 1936 par les échelles à poissons que je construisis dans ces trois barrages d'Oloron sous les ordres de l'inspecteur des Eaux et Forêts Larriou.

La fraye fut à nouveau constatée à Athas dès 1937 et interrompue à nouveau en 1950 par la construction d'un nouveau barrage E.D.F. à Soeix en amont d'Oloron et par le captage du gave d'Aspe à partir de Bedous.

La vieille coutume ou Fors du Béarn s'exprime ainsi dans son article 7, tel que traduit du béarnais :

*« Les maîtres et propriétaires des digues qui traversent les ruisseaux et rivières du pays, sans distinction que ces digues soient anciennes ou nouvelles, feront pratiquer et laisseront subsister dans chacun des barrages, un passelis de la hauteur jugée nécessaire par experts.*

*Faute d'exécution par les propriétaires, le travail sera effectué d'office, sous réserve, toutefois, que l'eau nécessaire à la mouture soit réservée et que les digues ne soient pas placées*

Le barrage de Masseys à Navarrenx sur le gave d'Oloron avec ► le vieux passelis

Le passelis du barrage de Masseys dans lequel a été aménagée, en 1935, une échelle à saumon  
Photos CHIMITS



*en danger d'être renversées. Les propriétaires seront tenus de faire construire les passelis dans le délai de trois mois après la sommation ; ils y seront contraints par tous les moyens permis et raisonnables, même par logement de gens de guerre ».*

La saison de flottage commençait à la fin de l'hiver vers le 15 mars. Pendant toute la période des hautes eaux (fonte des neiges) on flottait les grands mâts puis les eaux baissant avec l'été, on flottait la petite mâture et encore de grands mâts lors des crues d'orages. Jusqu'à la fin septembre, on flottait des radeaux de bordages chargés de planches et d'avirons.

« Il y a des années où l'on a flotté jusqu'à 300 radeaux. » (4).

L'exploitation des trois grandes forêts de la vallée d'Aspe s'échelonna sur environ 14 ans.

La forêt d'Isseaux fut en chantier de 1766 à 1772 (7 ans), celle du Pacq de 1772 à 1778 (6 ans) et celle du Bénou de 1766 à 1776 (10 ans).

Vers 1770 tout était terminé et la vallée d'Aspe retomba dans sa tranquillité séculaire avec le départ du service de la mâture.

L'intense activité économique de ces quelques années n'est bientôt plus qu'un souvenir.

L'exploitation se poursuit encore cependant quelques temps en vallée d'Ossau pour la forêt de Gabas. Le Service de la mâture dispose encore en 1789 d'un bureau à Laruns. On en trouve d'ailleurs aujourd'hui quelques traces dans la toponymie : il existe à Laruns une rue du Port. Toutefois la navigation n'eut pas lieu, les bois furent évacués par voie terrestre. Mais, sur le versant espagnol, au Pays-Basque, en Navarre principalement, la vidange par radeaux continuera jusqu'en 1940.

C'est vers 1925 que les derniers bois d'une forêt pyrénéenne française, celle d'Iraty (sur versant géographique espagnol) descendirent en radeaux par le rio Iraty et l'Ebre. J'ai moi-même vu, en 1950 à Iraty, les restes de barrages destinés à donner des lâchers d'eau pour le traînage en ruisseau des troncs jusqu'au port d'assemblage.

La forêt d'Iraty fut ensuite exploitée sur le versant français, par le câble forestier, long de 14 km, d'Iraty à Mendive, construit en 1927 par la Société Pédelucq, ce qui marqua la fin du radelage.

A son tour, le câble forestier d'Iraty devint périmé lorsqu'à partir de 1962, je construisis la route sylvo-pastorale longue de 30 km, reliant Iraty à Mendive à l'ouest et à Larrau à l'est. C'est par la route vers Mendive, que passent désormais les bois d'Iraty, même s'ils partent ensuite, le plus souvent sur l'Espagne, par le col de Roncevaux.

## AU XX<sup>e</sup> SIÈCLE EN NAVARRE ESPAGNOLE

Ce nom d'almadieros désignait en Espagne les bûcherons qui, après exploitation de la forêt, conduisaient par voie fluviale l'almadia, c'est-à-dire la navigation de radeaux de troncs d'arbres reliés, depuis la forêt jusqu'au lieu d'utilisation.

Si l'almadia a disparu depuis une quarantaine d'années, il existe encore des almadieros, bien sûr à la retraite aujourd'hui.

Ce mode de transport a disparu depuis longtemps en France et notamment de la région pyrénéenne depuis quelques 200 ans, c'est-à-dire, plus de 150 ans avant l'Espagne et seul le souvenir confus subsiste encore dans les vallées des Pyrénées-Atlantiques de ces ports fluviaux comme nous venons de le voir.

Mais, ce que l'on ignore généralement chez nous, c'est qu'il y a moins de 40 ans, ce transport de bois par radeaux existait encore dans les Pyrénées espagnoles et surtout dans le Pays-Basque en Navarre et qu'une forêt française, celle d'Iraty, sise sur le versant espagnol, était il y a un demi-siècle, exploitée ainsi, jusqu'à l'apparition des câbles forestiers de la Société Pédelucq en 1927.

(4) Leroy, p. 35.

Je dois tout d'abord remercier M. le Marquis de Santa Maria del Villar d'avoir bien voulu m'autoriser à publier les remarquables documents photographiques qu'il a pris au début de ce siècle dans les torrents de la Navarre espagnole et dont la valeur historique est unique.

M. le Marquis de Santa Maria del Villar a eu l'occasion en 1903 de prendre ces clichés photographiques au cours de l'expédition qu'il fit avec les almadieros de la Haute-Navarre jusqu'à Saragosse et l'embouchure de l'Ebre à Tortosa.

Cette expédition emprunta le rio Esca dans la vallée de Roncal, prenant place sur un radeau de troncs d'arbres reliés entre eux au port d'Urzainqui en plates-formes d'environ 4 m de large, la longueur des troncs variant de 5 à 12 m. Chaque plate-forme était reliée à 3, 4 ou 5 autres plates-formes pour constituer le radeau conduit par une équipe de 2 à 4 hommes situés moitié à l'avant, moitié à l'arrière et tenant les perches de gouvernail.

Ces almadieros en Navarre, s'appelaient en Catalogne des « raiers ».

Les torrents pyrénéens sur lesquels s'exerçait l'Almadia étaient tous des affluents de l'Ebre.

En Navarre, c'étaient l'Iraty, le Salazar, le Cinca et l'Esca, larges de 15 à 20 m.

En Aragon, le Subordan et le Gallego.

En Catalogne, le Noguera Pallaresa et la Noguera Ribargorzana ainsi que le rio Segre.

Le travail commençait en forêt : les troncs (de sapins et de pins essentiellement), étaient taillés par les « picadores », écorcés et traînés par mulets jusqu'au ruisseau le plus proche. Là, ils s'accumulaient en amont de petits barrages sur le ruisseau : un lâcher d'eau entraînait les troncs isolés jusqu'au lieu de rassemblement au port, dirigés du bord par les almadieros. Travail pénible car il fallait pousser dans le ruisseau les troncs qui se coinçaient, avec une ganxa (perche de 3 m environ munie d'un croc en fer) mais qui forçait les hommes à se mettre souvent dans l'eau glacée jusqu'à la ceinture.

L'opération était en outre dangereuse surtout au moment des crues lorsque les troncs s'accumulaient et formaient barrage qu'il fallait alors défaire à grands coups de hache jusqu'à la libération souvent brutale et dangereuse de la masse des troncs.

Un auteur espagnol cite le cas d'un groupe d'almadieros qui passa trois mois à faire descendre de 30 km, une masse de 6 000 troncs.

Exploitation en forêt d'Iraty en 1903

Photo Marques de SANTA MARIA DEL VILLAR - 1903





▲  
Descente d'un radeau par le  
rio Esca : les troncs sont reliés  
par des branches flexibles



Descente d'un radeau dans  
une gorge de l'Esca : l'articu-  
lation des plates-formes entre  
elles permet de prendre le  
virage

Photos Marques de  
SANTA MARIA DEL VILLAR · 1903



Arrivés au « port » de la haute vallée commençait alors l'arrimage des troncs, jamais avec des cordes mais toujours avec des branches de bouleau, de saule, de noisetier et de bourdaine.

Ce que pouvait être les difficultés et les dangers présentés par cette navigation de radeaux dans ces torrents étroits et violents, les photographies ci-jointes, permettent de s'en rendre compte.

Les rochers étaient les obstacles les plus redoutables et pouvaient disjoindre le radeau et plus d'un almadiero perdit la vie dans ces opérations.

Arrivée à l'Ebre, la navigation était plus facile : les bois étaient vendus en cours de route à Saragosse notamment et jusqu'à Tortosa à l'embouchure de l'Ebre.

Leur bois vendu, les hommes revenaient à pied : c'était des marcheurs infatigables, capables d'effectuer 50 à 60 km par jour.

Les expéditions des almadieros ont cessé aux environs des années 1940.

Les autorités espagnoles ont jugé bon de reconnaître les mérites des almadieros et raiers et de célébrer le travail passé de ces hommes vigoureux, aujourd'hui devenus des vieillards.

En Catalogne, à la Pobla de Segur, le 13 août 1972, ces vieux raiers ont à nouveau construit et fait naviguer deux radeaux sur la Noguera Pallaresa.

Au Pays-Basque, en juin 1974, la Maison de la Culture de la Caisse d'épargne de Navarre a mis sur pied une exposition consacrée aux almadieros des vallées de Roncal, d'Aezcoa et de Salazar dans la vieille ville historique de Sanguesa.

Qu'il me soit permis de remercier encore Don Diego Quiroga, Marquis de Santa Maria del Villar dont les souvenirs m'ont permis d'écrire cet article qui se veut être l'hommage d'un ingénieur des Eaux et Forêts à ces hommes courageux qu'ont été les « almadieros ».

Pierre CHIMITS  
Ingénieur en chef du G.R.E.F.  
Directeur du  
PARC NATIONAL  
DES PYRÉNÉES OCCIDENTALES  
43, rue Larrey - B.P. 300  
65013 TARBES

## BIBLIOGRAPHIE

LEROY (M.) (Ingénieur des ports et arsenaux de la marine). — Mémoire sur les travaux qui ont rapport à l'exploitation de la mûre dans les Pyrénées. — Londres, 1776.

FROIDOUR (Louis de) (Commissaire député pour la réformation générale des eaux et forêts de la grande maîtrise de Toulouse). — Ecrits et rapports, 1672.

SOCIÉTÉ FORESTIÈRE DE FRANCHE-COMTE. — Rapport sur le congrès de 1953 à Pau. *Bulletin trimestriel de la Société forestière de Franche-Comté*, n° 11, septembre 1953, pp. 560-562.

BUFFAULT (Pierre) (Conservateur des eaux et forêts). — Forêts et gaves du pays d'Aspe. *Bulletin de la société de géographie commerciale de Bordeaux*, 1904. — 61 p.

CANALS Y GUILERA (Ramon). — Los «Ralers» (Ouvrage relatif à l'exploitation des forêts en Espagne)