La draille au Moyen Âge sur l'Albarine

Alain Kersuzan

▶ **To cite this version:**

Alain Kersuzan. La draille au Moyen Âge sur l'Albarine. 2022. halshs-03723394

HAL Id: halshs-03723394
https://shs.hal.science/halshs-03723394

Preprint submitted on 14 Jul 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La draille au Moyen Âge sur l'Albarine

par Alain KERSUZAN
docteur en Histoire

De nos jours, la draille est, selon le langage habituel et la définition des dictionnaires, le chemin raide parce que droit, emprunté par les troupeaux lors des transhumances pour rejoindre ou quitter l'estive. C'est un terme très connu et nombre de chemins de grande randonnée qui empruntent ces pistes en portent le nom.

L'origine du mot est provencale : *dralha* signifiait : piste, chemin droit, devenant *draio* / *draye* en provençal-alpin, puis *tralha* au XIV[e] siècle. L'expression « aller tout drès » en est un dérivé. Le Littré précise, en annexe, qu'à l'origine la draille est « le chemin du bois », c'est-à-dire son flottage et c'est bien dans cette acception que le terme était utilisé au Moyen Âge[1]. Ce mot désignait aussi bien cette activité au sens large que les différentes manières de transporter les troncs au fil de l'eau.

Quel que soit la spécificité que recouvre maintenant ce mot selon les régions, il apparaît clairement qu'il s'agit dans tous les cas d'un couloir montagnard en pente dont la fonction est de servir de chemin et de guide à des animaux ou des éléments naturels ayant une tendance à ne pas aller facilement ni directement vers le lieu où l'on veut les emmener.

Tels les bergers qui mènent les bêtes de leur troupeau par un chemin souvent bordé de murets de pierre, les forestiers faisaient descendre les troncs d'arbres par les torrents ou au moyen de canaux de bois jusqu'à un cours d'eau plus calme pour ensuite les guider ensemble au fil du courant de ce couloir naturel, certes plus large et moins rectiligne, mais strictement délimité par les berges. Ainsi se comprend l'analogie du mot draille entre les activités forestières et pastorales.

Nous sommes est peu renseignés sur l'organisation générale et les procédés de ce système de transport du point de vue des sources manuscrites et iconographiques pour le Moyen Âge[2]. Les sources archéologiques sont quasiment inexistantes. Ce qui est logique puisque faire flotter du bois ne laisse aucune trace, aucun vestige. En revanche, les parties de la draille construite dans la montagne ont laissé des témoignages écrits relatant les réparations dont elles furent l'objet et sur le terrain les grosses rigoles qui étaient creusées dans les rochers en sont les derniers vestiges.

Malheureusement, ces derniers sont perdus dans les forêts qui ont repris leur droit et les aménagements modernes comme les barrages et les écluses en ont fait disparaitre beaucoup.

Les historiens se sont penchés sur les aspects politiques, économiques et sociaux de la draille au Moyen Âge, mais assez peu sur les techniques. Pourtant c'était une activité très importante et, sans renier la part de subjectivité qui est inévitable eu égard au manque de renseignements précis, il est possible de reconstituer la draille telle qu'elle se pratiquait dans le comté de Savoie notamment en Bugey sur le Rhône et l'Albarine et en Revermont sur l'Ain. Celle-ci n'a guère changé au fil des siècles et a perduré jusqu'à la fin du XIX^{e} siècle, et existe encore en certain pays d'Europe centrale.

La consommation du bois fut gigantesque au Moyen Âge. Outre la construction et le chauffage, il y avait toutes les activités artisanales qui, hiver comme été, avaient besoin de feu (métallurgie, teinture, charronnerie, etc…). En certains lieux, la déforestation fut extraordinaire entre le X^{e} et le milieu du XII^{e} siècle. Outre les besoins d'espaces nouveaux nécessaires à une population qui s'accroissait fortement, il y avait une utilisation massive du bois pour la construction des châteaux (environ 8 000 arbres pour une tour sur motte et la palissade) et les charpentes des églises. Lorsque les châteaux furent reconstruits en pierre, la part du bois y resta encore très importante[3]. La déforestation obligea les seigneurs à organiser la gestion des forêts dès le milieu XII^{e} siècle, en s'accaparant leur usage et en interdisant la coupe, même dans les bois communaux, sauf à payer une taxe qui limitait les abattages et devait permettre de replanter. Il ne resta aux roturiers que le droit de bois mort (*le bois tombé des forêts*).

La construction maritime continua la destruction et au XVII^{e} siècle, l'Angleterre qui n'avait quasiment plus de forêts, puis la France furent obligées d'aller chercher le bois au Canada et en Norvège. Ce qui entraîna évidemment des rivalités donc des guerres.

De la forêt à la rivière

Lorsque les fleuves et les rivières circulent dans des régions de plaine, il n'y a quasiment plus de forêts depuis longtemps près de leurs berges[4]. Les hommes ont conquis ces territoires pour s'y installer, en construisant leurs maisons, leurs ateliers et leurs bateaux avec le bois qui se trouvait là.

Dans les forêts, une fois abattus, les arbres étaient ébranchés, puis tirés par des attelages et portés par des fardiers sur des chemins de rondins. Ces derniers facilitaient le transport des lourdes pièces et protégeaient les sol[5] en évitant le creusement d'ornières profondes dans lesquelles l'eau aurait stagné. Ce système était possible en plaine, à des distances raisonnables des cours d'eau. Il ne l'était pas en montagne.

Les jets.

Sur les rives escarpées du Rhône, entre l'Ecluse et Belley, au bord de l'Ain, en amont de Neuville-sur-Ain ou le long de l'Albarine depuis Lompnes jusqu'à Saint-Rambert, un système appelé jet était utilisé pour acheminer les troncs depuis les lieux de coupes jusqu'au bord des précipices qui dominaient les cours d'eau.

Ces jets (*gietum*) que les textes nous font connaître, appartenaient au comte de Savoie. Il en existait très certainement dans le comté de Genève, sur la rive gauche du Rhône, de même qu'il y avait des jets privés qui permettaient l'exploitation des bois tenus en commun ou en toute propriété. Mais nous n'en avons pas connaissance parce qu'ils étaient l'objet d'une gestion et d'une comptabilité privée qui ont disparues.

Ces jets transportaient le bois tiré des forêts comtales et de celles de communautés monastiques ou de particuliers. Ce service était alors payant, mais le comte ne le gérait pas directement, car les installations étaient tenues en fermage. Si le fermier était responsable de l'entretien courant, c'est le comte qui devait assumer les frais des gros travaux de réparation. C'est à ce titre, qu'ils apparaissent dans la comptabilité châtelaine et nous permettent de connaitre et comprendre le fonctionnement de ces infrastructures.

Un jet était un canal creusé dans la roche et la terre. Il était de section quadrangulaire, large et profond et tapissé de grosses voliges afin d'éviter ou du moins de limiter la déperdition de l'eau que l'on y faisait abondement couler. Le terrain naturel dans lequel se trouvait ce canal n'était évidemment pas régulier et il pouvait exister des dépressions qui étaient compensées par l'établissement de gros canaux - faits de voliges de sapin épaisses et robustes - supportés par de puissants chevalets. Les sections en bois du canal aérien pouvaient atteindre une longueur de 3 toises (5 m. environ). Elles s'emboitaient l'une dans l'autre « en sifflet » comme les tuiles canal des toitures. Il n'est jamais fait mention de colliers de fer destinés à maintenir les embouts l'un à l'autre. Le chêne est solide, mais le sapin par la rectitude de son fût offrait des sections plus longues pour construire ou tapisser les canaux. L'eau faisait gonfler le bois et assurait ainsi une assez bonne étanchéité. Par ailleurs, cet arbre est réputé "huileux", c'est-à-dire résineux, donc résistant et étanche. L'écorce est isolante et protectrice, elle ralentit la dessiccation du bois et pour cela elle n'était jamais retirée des voliges.

Un grand réservoir était creusé dans le sol près du départ du canal et des lieux de coupes. Il était alimenté par des sources, des ruisseaux et des torrents qui se trouvaient à proximité et que l'on avait déviés. Ce réservoir permettait d'avoir de l'eau en suffisance et de manière régulière, pour alimenter le canal, lorsque c'était la saison des coupes.

Le parcours du jet était donc déterminé par la présence d'eau en amont et d'un précipice en aval. Selon la situation de ces deux extrémités, il pouvait descendre droit dans la pente ou en biais. Dans tous les cas, il était installé de la manière la plus rectiligne possible avec une déclivité forte et régulière.

L'infrastructure et le système d'adduction des jets étaient identiques aux moyens mis en œuvre pour irriguer les terres dans le Valais[6] ou pour acheminer l'eau dans les châteaux[7].

Bisses du Valais

Avant d'être installés dans le canal, les troncs étaient marqués par martelage au signe du commanditaire, puis ils étaient hissés avec assez de précaution dans la rigole au moyen d'engins élévatoires tels que des chèvres. On prenait soin de toujours placer la section plus forte du pied vers l'aval, dans le but d'assurer unemeilleure « glisse » et une chute verticale dans la rivière. Une forte poussée suffisait pour que l'arbre descende jusqu'au bout du canal, comme dans les toboggans des parcs aquatiques actuels. L'installation d'un tronc dans le jet était assez longue en temps. Le poids, la longueur du tronc et la nécessité de ne pas abîmer le canal rendaient la manipulation difficile. De ce fait, chaque tronc lancé dans le jet, était déjà arrivé - sauf incident sur le parcours - dans la rivière, lorsque le suivant était prêt à partir.

Afin que les troncs soient projetés assez loin du bord de la rivière et qu'ils ne heurtent pas la falaise durant leur chute, l'extrémité finale du canal était soutenue sur plusieurs mètres par une plate-forme posée en encorbellement au-dessus du vide et épaulée par de puissantes jambes de force encastrées dans le rocher. Ainsi les troncs arrivaient à forte vitesse, depuis des hauteurs pouvant être assez importantes, avant de plonger dans l'eau du fleuve ou de la rivière.

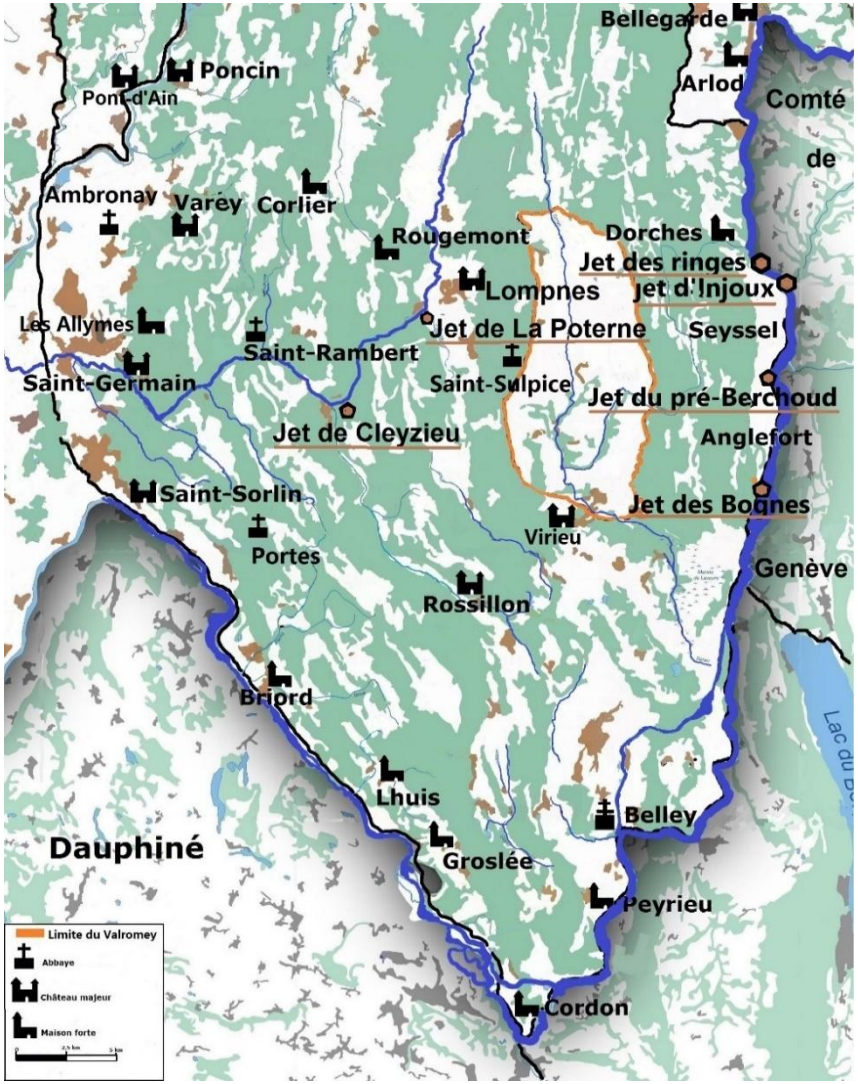
Il est évident que ce système ne pouvait fonctionner correctement que si la pente était régulière et droite. Le poids et la longueur des troncs généraient une force incroyable en glissant et il ne fallait pas qu'ils subissent d'importantes variations de pente ni de parcours sous peine de détruire les sections en bois du jet. Ce qui ne manquait pas d'arriver malgré tout et c'est, en partie, grâce à ces détériorations accidentelles et à leurs réparations que l'on connaît mieux ce mode de transport. Par ailleurs, durant une longue période de l'année, ces jets ne servaient pas et, de ce fait, ils n'étaient pas entretenus. Les comptes des châtellenies témoignent des nettoyages, des curages du canal rempli de détritus naturels ou de cadavres d'animaux, de la réfection des parties effondrées et des remises en état des sections dont le bois était endommagé, voire pourri. Il convient aussi d'ajouter les réalisations nouvelles qui, comme toujours, donnent davantage de précisions que les réparations. C'est le cas avec le jet des Renges construit en 1319, dans les comptes de la châtellenie de Billiat que le comte de Savoie avait acheté deux ans plus tôt au comte de Genève.

En montagne, c'était exclusivement par ce système que les grandes pièces du bois d'œuvre étaient amenées à la zone de flottage. Toute cette partie haute de la draille constituait un jet.

Sur l'Albarine, nous avons les témoignages écrits du jet de La Poterne et de celui de Cleyzieu. Quatre jets nous sont connus sur la rive gauche du Rhône, dans les terres du comte de Savoie, Du nord au sud, ces jets étaient :

- Jet des Ringes (on disait Renges au XIVe siècle) d'après le nom d'une petite rivière appelée ainsi de nos jours. Nul doute qu'une partie de l'eau de ce torrent servait à l'alimentation de ce jet.
- Jet d'Injoux près de Génissiat,
- Jet du pré-Berchod que l'on appelle le pré Berchoud maintenant.
- Jet des Bognes près du village du même nom.

Ils ont fonctionné jusqu'au XIXe siècle.



Carte des jets sur le Rhône et l'Albarine

Le poids et la longueur des arbres, la vitesse de la descente rendaient le travail dans la montagne assez dangereux. Les risques étaient tout aussi grands lorsque le tronc s'enfonçait avec fracas dans l'eau avant de remonter verticalement et avec force à la surface. Il n'est pas interdit de penser qu'un homme se tenait au bord du précipice et qu'en faisant des signes, il avertissait les hommes - appelés flotteurs – qui, sur le fleuve ou la rivière, étaient chargés de récupérer les fûts et de les éloigner des points de chute.

Ces hommes sur le fleuve se tenaient à distance de l'endroit où les arbres entraient dans l'eau. Une fois stabilisés, les troncs étaient dégagés de l'aire de chute au moyen de longues perches garnies d'un croc de fer (*harpil* ou *harpic*). Ainsi, les troncs ne tombaient pas l'un sur l'autre au risque de se briser. Se tenant debout sur les fûts, allant de l'un à l'autre pour les mettre dans le courant, les hommes du fleuve étaient doués, par force d'habitude, d'un excellent sens de l'équilibre[8], mais la moindre glissade pouvait entraîner la fracture d'une jambe, la moindre chute, l'écrasement entre deux troncs. Regroupés et pris par le flot, les troncs descendaient jusqu'au port le plus proche où ils étaient réunis par marques et reliés par des cordes de chanvre et des perches transversales pour en faire de longs et étroits radeaux (*razellus*).

Harpil ou harpic

Les jets ne sont pas exclusivement savoyards ou genevois. Ils se retrouvent en d'autres régions. C'est par ce système que furent acheminés sur 12 kilomètres par le torrent La Lyonne, puis par celui de La Bourne jusqu'à l'Isère, les 33 fûts de 9 toises achetés à la Chartreuse de Val-Sainte-Marie, le 20 avril 1389, par la ville de Romans quand elle fit reconstruire son pont[9].

La descente du fleuve

Le regroupement des troncs en radeaux rendait la descente du cours d'eau plus aisée et surtout plus utile, car ils servaient de moyen de transport pour d'autres marchandises, ce qui réduisait sensiblement les coûts et rentabilisait mieux le voyage. Sur le Rhône, on peut citer l'exemple donné par les comptes de la châtellenie de Billiat-Dorches dans lesquels il est dit que les arbres destinés à la construction des engins d'artillerie savoyards pour le siège de Saint-Germain-d'Ambérieu, en 1321, furent regroupés en radeaux sous le jet des Ringes. On y recensait le bois d'œuvre (110 chênes) nécessaire à la construction un chat, d'une truie, d'un trébuchet et d'un mangonneau. Sur ces radeaux, fut embarquée à Seysssel, une grande partie des matériaux nécessaires pour le siège, c'est-à-dire les pavillons (les tentes en tissus et en bois) et les ustensiles de cuisine. On y installa également des vivres comme le vin, le pain et même trente-trois vaches[10]. Tout cela fut débarqué au port de Chantemerle (Saint-Blaise, de nos jours) qui était le port de Belley, car c'est dans cette ville que devait se regrouper l'armée du comte de Savoie.

Radeau avec voyageurs

Les ports étaient très nombreux, les péages aussi (les sources comptables et la toponymie en témoignent). Sur l'Ain, il y avait 7 ports entre Neuville et Chazey. Sur l'Albarine, Argis et Tenay sont les plus souvent nommés. A chaque port, on distribuait ce que les radeaux avaient à livrer avant de reprendre la route fluviale jusqu'à l'endroit où le bois d'œuvre devait atterrir. Alors le radeau était démonté et les troncs transportés par des attelages. Nous en avons l'exemple pour le château de Rémens (Château-Gaillard) où le bois

fut transporté par flottage depuis Tinay jusqu'à Saint-Germain, puis par fardiers jusqu'à Rémens[11].

Les radeliers qui guidaient les radeaux ne s'abandonnaient pas au courant et sur les bords du radeau, des perches passant au travers des troncs leur permettaient de diriger cet ensemble à la manière des gondoliers. Cependant il fallait être adroit et fort pour garder les radeaux dans le lit du fleuve. Les incidents étaient nombreux et les comptes de la châtellenie de Pont-d'Ain témoignent souvent des heurts et des destructions infligées par les radeaux aux chevalets du pont. Ces radeaux étaient alors confisqués et les troncs qui les constituaient étaient utilisés aux réparations du pont. Les troncs étaient très lourds et flottaient mal, car les arbres avaient été mis à l'eau aussitôt coupés. De plus, le parcours sur les fleuves et les rivières était périlleux. Sur le Rhône, il y avait la turbulence du courant entre les écueils comme les « lônes » à Culoz, les resserrements du lit à Pierre-Châtel, les bancs de sable à Cordon et les rapides comme le « trou du chien » en amont de Yenne ou « l'escalier » de Sault-Brénaz. Il en était de même sur l'Ain et sur l'Albarine

Les radeaux pouvaient être immenses. Tel celui construit à Seyssel en 1343 avec les 1 560 pièces de bois achetées en Michaille par le cardinal de Tullia. Certains troncs atteignaient 40 mètres de long. Il en coûta l'énorme somme de 580 florins d'or au prélat qui les reçut en Avignon[12].

Ainsi, réalisé par le fleuve ou la rivière, le transport du bois était six fois plus rapide que par voie terrestre et de surcroît beaucoup moins cher. Il permettait le transport d'une multitude de choses et de personnes. Il a fallu le chemin de fer pour que cette activité ancestrale disparaisse à la fin du XIX^{e} siècle.

Les hommes des fleuves étaient, au fil des saisons, bûcherons, flotteurs et radeliers. Ces gens ne formaient pas une société fermée, au langage secret et brutal comme l'a écrit Frédéric Mistral dans « Le poème du Rhône »[13]. Simplement, ils utilisaient des mots techniques, un jargon professionnel comme partout et dans tous les métiers. Ils avaient l'habitude toujours de parler fort ce qui était une déformation professionnelle, car il fallait pouvoir entendre et se faire entendre du rivage et dans le tumulte des rapides.

Identique au flottage par son principe, un autre système pouvait être employé en période de basses eaux pour les petits radeaux et en toute saison pour les troncs plus courts. Comme pour les jets, l'ingéniosité des hommes est remarquable et leur capacité à utiliser les forces de la nature tout à fait

étonnante. Ces deux façons qui peuvent nous paraître aujourd'hui quelque peu brutales, se sont portant révélées très efficaces puisqu'en France, elles ont été utilisées jusqu'au troisième quart du XIX[e] siècle et jusqu'en 1905 sur la Sarre[14].

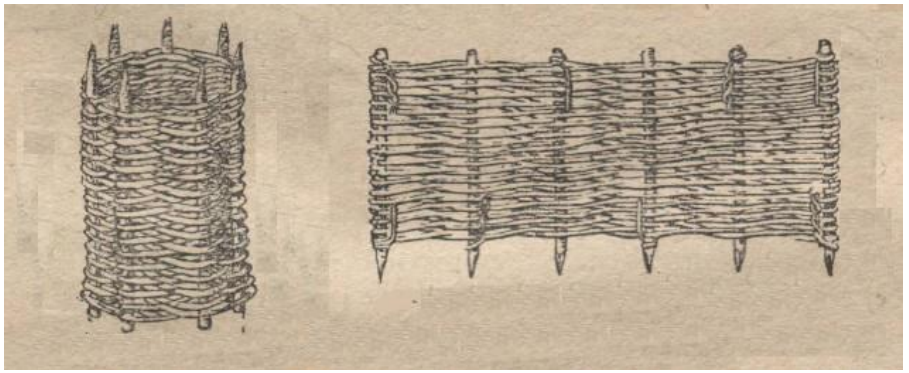
Les buches perdues

Cette manière de transporter les troncs était principalement utilisée sur les rivières ou les parties tumultueuses des cours d'eau dont le débit variait de manière importante d'une saison à l'autre. Ce qui limitait à deux périodes par année (mars et octobre) l'usage de ce système, car en période de hautes eaux, il n'y en avait pas besoin.

Jusqu'aux aménagements opérés à partir de 1784, depuis Pont-de-Poitte[15], c'est par cette manière que l'on « flottait le bois » sur l'Ain au Moyen Âge dans le Revermont où la rivière était étroite et rapide. Ce type de draille concernait principalement les fûts de taille moyenne et le bois destiné au chauffage et à l'artisanat.

Tout le long de la partie non navigable des rivières en aval des lieux où, sur les berges étaient alignés les troncs, de grands barrages que l'on appelle globalement *levées* étaient construits, en période de basses eaux, c'est-à-dire à la fin de l'été et de l'hiver. Ces *levées* se situaient à une distance régulière et assez courte l'une de l'autre (1 à 2 kilomètres). Elles avaient pour but de créer de grands bassins : les *baulées*. Les *levées* avaient un nom correspondant aux matériaux avec lesquels elles étaient constituées.

- Les *escloses* (*esclosa*) étaient faites à partir de *boydets* ou *jaynes* qui étaient, en cette occurrence, de grands cylindres d'osier disposés en ligne en travers de la rivière. Ces *jaynes* ou *boydets* étaient aussitôt remplis de grosses pierres apportées par barques et formaient les points d'appuis du barrage. D'un *boydet* à l'autre, étaient installées de grandes et puissantes lattes de bois contre lesquelles on fixait des claies de gros branchage. Une grande quantité d'eau pouvait ainsi être stockée sans pour autant empêcher le trop plein de passer entre les branches.



Jayne ou boydet et claies

- Les *tornes* (*torna*) étaient constituées de pieux de chêne enfoncés dans le fond du lit, servant d'appuis à des claies de branchage. Le système était identique aux *escloses*, mais plus résistant en attendant le temps du flottage. Surtout, il n'était pas besoin de retirer les pierres du fond du lit lorsque la *levée* était détruite.

Des *escloses* et des *tornes*, pareillement fabriquées, pouvaient avoir d'autres usages. Par exemple pour guider l'eau de la rivière en direction d'un moulin flottant ou, édifiées dans le sens du lit, empêcher les ennemis de franchir le cours d'eau pour attaquer la ville et le château comme c'était le cas pour Pont-d'Ain. Encore à Pont-d'Ain, cela interdisait aux resquilleurs d'éviter le pont durant l'été pour ne pas régler le péage[16].

A la période des basses eaux, après construction des levées, les troncs entreposées sur les berges étaient mis à l'eau dans la *baulée*. On ouvrait brusquement la *levée* en la détruisant[17] et la puissance de l'eau libérée brutalement entraînait avec force, mais en désordre, le bois flottant. Cette force permettait aux fûts arrivant à la *levée* en aval de défoncer celle-ci et, avec la libération subite de la *baulée*, de retrouver la force que le flux commençait à perdre. Cela se reproduisait à chaque passage de *levée* jusqu'à ce que les troncs arrivent dans la zone où la rivière était devenue plus large et plus flottable voire navigable. Ici, sans élan ou arrêtés par une corde ou une chaîne tendue au ras de l'eau, les fûts étaient alors regroupés et alignés par marque.

Buches perdues

Ce système fonctionnait presque tout seul, néanmoins il y avait toujours quelques hommes qui accompagnaient le bois et qui intervenaient sur les levées quand celles-ci ne se brisaient pas entièrement ou que des billes restaient coincées par leur pêle-mêle contre une *jayne* ou dans un repli de la rive. Cette technique avait l'inconvénient d'abîmer les berges et de ne rendre, à l'arrivée au port, que 90% des pièces qui avaient été lâchées en amont. D'où le nom de flottage à bûches perdues.

Cette pratique pouvait également être utilisée pour les radeaux sur les petites rivières telle que l'Albarine. Il fallait alors beaucoup de maîtrise et de force aux radeliers lorsqu'à chaque levée le flux était lâché.

Le thème et le développement de cet exposé ne sont vraiment originaux que pour ce qui concerne les sources manuscrites, la période et les régions étudiées, car les différents moyens utilisés pour acheminer le bois (bûches perdues et jets) puis flottage en radeaux sont utilisés dans bien d'autres régions. Les connaissances que nous avons de ces systèmes viennent de la maintenance des techniques sur le très long terme. Comme ces dernières n'ont pas, ou peu, évolué durant des siècles, il est possible de les relier aux pratiques dont nous avons quelques témoignages aux siècles médiévaux.

Notes

[1] Pour les Québécois dont le français conserve de nombreux mots anciens, le sens n'a pas changé et cette activité fut le thème et le titre d'une chanson de Félix Leclerc.

[2] De nombreux travaux ont été réalisés en d'autres régions sur le flottage du bois. Mais ils concernent des périodes plus récentes parce que mieux documentées et s'attachent davantage au système « des trains » mis en place au milieu du XVI[e] siècle. Voir la bibliographie.

[3] *Le bois dans le château de pierre au Moyen Âge, Actes du colloque de Lons-le-Saulnier*, *1997*, J. - M. POISSON et J.-J. SCHWEIN, dir., Besançon, 2003.

[4] L'ordonnance de 1664 promulguée par Louis XIV exigeait « de maintenir en futaie tous les bois jusqu'à 10 lieux des rivières » (soit 42 km).

[5] Cf. A.D.C.O., B 9726, peau 25, compte de la châtellenie de Pont-d'Ain, 1342-1346.

[6] Ces canaux sont appelés bisses. On rencontre aussi le synonyme : *raye*, cf. D. REYNARD, « Histoire d'eau. Bisses et irrigation en Valais au XIV[e] siècle », Lausanne, 2002.

[7] A. KERSUZAN, « L'alimentation en eau potable et la circulation des eaux pluviales dans les châteaux de relief du Revermont et du Bugey au XIV[e] siècle », *L'eau dans les*

châteaux, *Actes du colloque de Chagny,* oct. 2013, S. LE CLECH - H. MOUILLEBOUCHE (dir.), CeCaB, 2014, p. 30 - 45.

[8] « reste debout » dit Félix Leclerc dans le refrain de sa chanson.

[9] U. CHEVALIER, *Notice historique sur le pont de Romans*, Valence, 1867, p. 11-12 ; J. ROSSIAUD, *Le Rhône au Moyen Âge*, *Histoire et représentation d'un fleuve européen*, Paris, 2007, p. 123.

[10] A.D.C.O., B 10372 (3), Compte de la châtellenie de Yenne, 1321-1322,

[11] A.D.C.O. B 9595 (1), peau 5, Compte de la châtellenie et du péage de Saint-Germain, 1342.

[12] A. M. Avignon., BB, f. 212.

[13] Actes sud, 2016.

[14] R. KLEINE, *Le flottage du bois sur la Sarre*, Sarrebourg, 2003.

[15] Quelques années auparavant, des marchands lyonnais désirant exploiter les riches forêts de cette région commencèrent l'aménagement de l'Ain, puis abandonnèrent eu égard à l'ampleur de la tâche. Les travaux reprirent à cette date et menés à terme par l'administration royale, cf. A. GIBERT, « Notes au sujet de l'ancien flottage du bois sur le Doubs », *Revue de géographie alpine*, n° 21, 1933, p. 435.

[16] A. KERSUZAN, « La dérivation de l'Ain au pied du château de Pont-d'Ain, en 1335 », *L'eau autour des châteaux*, *Actes du colloque de Chagny,* oct. 2014, N. FAUCHERRE - D. GAUTIER - H. MOUILLEBOUCHE (dir.), CeCaB, 2015, p. 150 - 163.

[17] On appelait cette action « lâcher le bran ».

Bibliographie

CHARNOZ J.-C., *Le flottage en plaine jurassienne*, Crissey, 2000.

DESPLANQUE C - JUILLARD A., *Le haut Rhône. Un fleuve chez les hommes*, Terre d'eaux, 2007.

GIBERT A., « Notes au sujet de l'ancien flottage du bois sur le Doubs », *Revue de géographie alpine*, n° 21, 1933, p. 433-446.

KERSUZAN A, « L'alimentation en eau des châteaux de relief du Revermont et du Bugey au Moyen Âge », *L'eau dans les châteaux*, *Actes du colloque de Chagny,* oct. 2013, S. LE CLECH - H. MOUILLEBOUCHE (dir.), CeCaB, 2014, p. 30 - 45.

KLEINE R., *Le flottage du bois sur la Sarre*, Sarrebourg, 2003.

La batellerie à Seyssel, Patrimoine du pays de Seyssel, Seyssel, 2008.

LEGUAY J.-P., *L'eau dans la ville au Moyen Âge*, P.U.R., Rennes, 2002.

MOYRET L., *Le péage de Pont-d'Ain au début du XIV^e siècle*, Mémoire de maîtrise, Paris I. 1983, (dactyl.).

REYNARD D., « Histoire d'eau. Bisses et irrigation en Valais au XIV^e siècle », Lausanne, 2002.

ROSSIAUD J., *Dictionnaire du Rhône médiéval. Identités et langages, savoirs et techniques des hommes du fleuve (1300-1500),* Documents d'Ethnologie Régionale, 23, 2 vol., Grenoble, 2002.

ROSSIAUD J., *Le Rhône au Moyen Âge*, *Histoire et représentations d'un fleuve européen*, Aubier, Paris, 2007.

La draille sur l'Albarine au XIV^{e} siècle

(flottage du bois)

Alain KERSUZAN

2022

Abréviations utilisées dans les notes

A.D.C.O : Archives départementales de la Côte-d'Or
A.M.Avignon : Archives Municipales d'Avignon

Aux termes de la loi sur le droit d'auteur et du code civil, la reproduction, totale ou partielle, de cet ouvrage sous quelque forme que ce soit, originale ou dérivée est interdite sauf autorisation écrite de l'éditeur.

4 Euros

[1] Les Québécois dont le français conserve de nombreux mots anciens, le sens n'a pas changé et cette activité fut le thème et le titre d'une chanson de Félix Leclerc.
[2] De nombreux travaux ont été réalisés en d'autres régions sur le flottage du bois. Mais ils concernent des périodes plus récentes parce que mieux documentées et s'attachent davantage au système « des trains » mis en place au milieu du XVI[e] siècle. Voir la bibliographie.
[3] *Le bois dans le château de pierre au Moyen Âge, Actes du colloque de Lons-le-Saulnier, 1997*, J. - M. POISSON et J.-J. SCHWEIN, dir., Besançon, 2003.
[4] L'ordonnance de 1664 promulguée par Louis XIV exigeait « de maintenir en futaie tous les bois jusqu'à 10 lieux des rivières » (soit 42 km).
[5] Cf. A.D.C.O., B 9726, peau 25, compte de la châtellenie de Pont-d'Ain, 1342-1346.
[6] Ces canaux sont appelés bisses. On rencontre aussi le synonyme : *raye*, cf. D. REYNARD, « Histoire d'eau. Bisses et irrigation en Valais au XIV[e] siècle », Lausanne, 2002.
[7] A. KERSUZAN, « L'alimentation en eau potable et la circulation des eaux pluviales dans les châteaux de relief du Revermont et du Bugey au XIV[e] siècle », *L'eau dans les châteaux*, *Actes du colloque de Chagny,* oct. 2013, S. LE CLECH - H. MOUILLEBOUCHE (dir.), CeCaB, 2014, p. 30 - 45.
[8] « reste debout » dit Félix Leclerc dans le refrain de sa chanson.
[9] U. CHEVALIER, *Notice historique sur le pont de Romans*, Valence, 1867, p. 11-12 ; J. ROSSIAUD, *Le Rhône au Moyen Âge*, *Histoire et représentation d'un fleuve européen*, Paris, 2007, p. 123.
[10] A.D.C.O., B 10372 (3), Compte de la châtellenie de Yenne, 1321-1322,
[11] A.D.C.O. B 9595 (1), peau 5, Compte de la châtellenie et du péage de Saint-Germain, 1342.
[12] A. M. Avignon., BB, f. 212.
[13] Actes sud, 2016.
[14] R.. KLEINE, *Le flottage du bois sur la Sarre*, Sarrebourg, 2003.
[15] Quelques années auparavant, des marchands lyonnais désirant exploiter les riches forêts de cette région commencèrent l'aménagement de l'Ain, puis abandonnèrent eu égard à l'ampleur de la tâche. Les travaux furent repris à cette date et menés à terme par l'Administration Royale, A. GIBERT, « Notes au sujet de l'ancien flottage du bois sur le Doubs », *Revue de géographie alpine*, n° 21, 1933, p. 435.
[16] A. KERSUZAN, « La dérivation de l'Ain au pied du château de Pont-d'Ain, en 1335 », *L'eau autour des châteaux*, *Actes du colloque de Chagny,* oct. 2014, N. FAUCHERRE - D. GAUTIER - H. MOUILLEBOUCHE (dir.), CeCaB, 2015, p. 150 - 163.
[17] On appelait cette action « lâcher le bran ».