Pratiques et savoir-faire du radelage et du flottage en France

		
Remplissage d'un montant de rame avec des réortes en noisetier, Hautes-Alpes © Radeliers de la Durance	*Passage du Moulin Toussaint, Loue* © Radeliers de la Loue	*Evacuation d'un train de bois dans le Marais poitevin* © Anatole DANTO

Description sommaire

Le radelage est pratiqué au sein des communautés riveraines des cours d'eau. Cette pratique consiste à transporter d'importantes quantités de bois sur l'eau, depuis un point proche du lieu d'exploitation des forêts à un point le plus proche du lieu d'utilisation ou à un lieu d'évacuation par voie terrestre. L'alimentation en bois de chauffe, de four et de bois de construction des grandes agglomérations et territoires industriels, comme Paris, ou des arsenaux de marine, a permis de développer un ensemble de savoirs et savoir-faire unique au monde. Il s'agit d'un fait culturel aux dimensions économiques, sociales, environnementales, juridiques et festives. Cette pratique met en jeu de nombreux acteurs, pratiquant des métiers complémentaires.

Elle a une influence durable sur la gestion des espaces boisés et des zones humides. Elle favorise l'intérêt des habitants et des autorités pour la protection et l'entretien des bois et des paysages afin de maintenir des écosystèmes présentant une importante biodiversité. Cela contribue à une gestion sylvicole durable de long terme. Il en est de même pour l'entretien des zones humides, des ruisseaux, des rivières et plus particulièrement de la ripisylve. Cette pratique génère un fort lien social car c'est le processus collaboratif entre de nombreux acteurs qui permet d'aboutir à une organisation collective vertueuse, fiable et durable. Cela est d'autant plus important que des facteurs météorologiques peu prévisibles entraînent la nécessité de s'adapter très rapidement. Des évènements festifs viennent renforcer les aspects culturels et identitaires. Différentes techniques existent, selon les étapes du transport : débardage, flottage à bûches perdues, fabrication de radeaux – les trains de bois, ou encore le radelage. En tant que patrimoine vivant, ces pratiques font face à de nombreux enjeux de sauvegarde, entre changements environnementaux, perpétuations des dernières activités professionnelles, et transmission des pratiques festives aux nouvelles générations.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

I. IDENTIFICATION DE L'ÉLÉMENT

I.1. Nom

En français

Radelage, flottage

En langues régionales

Cainair en patois Morvandiau, *carasssaïre/carassiers* (occitan), *radeleurs* (Saône, Rhône, Béarn)

I.2. Domaine(s) de classification, selon l'UNESCO

- les savoir-faire liés à l'artisanat traditionnel.

- les connaissances et pratiques concernant la nature et l'univers.

- les pratiques sociales, rituels et événements festifs.

- les traditions et expressions orales.

I.3. Communauté(s), groupe(s) et individu(s) liés à la pratique

Actuellement, la communauté patrimoniale des radeliers français est regroupée en associations territoriales, qui organisent des manifestations et reconstitutions, notamment autour de trois bassins-versants :

L'Association des Radeliers de la Durance créée en 1993 assure la transmission auprès des plus jeunes adhérents. Elle comporte 60 membres dont une bonne partie de jeunes et d'actifs. La Confrérie Saint-Nicolas des Radeliers de la Loue a été créée en 1994, dans le Jura. Dans le Morvan, l'association Flotescale, la Société scientifique et artistique de Clamecy (fondée en 1876), la Confrérie Saint-Nicolas de Clamecy ou encore l'association Buchaleau de Arleuf se rassemblent autour du radelage. La Confrérie Saint-Nicolas de Clamecy, est née en 1737.

Par ailleurs, une pratique professionnelle demeure quant à elle dans le Marais poitevin, soutenue activement par le Parc naturel régional du Marais poitevin, grâce à l'activité de Jonathan Perrault, exploitant forestier sur voie d'eau depuis 1986.

Dans le détail, les praticiens peuvent être ainsi classifiés selon leur(s) rôle(s) techniques et logistiques :

Le sylviculteur assure la gestion des espaces forestiers en accord avec le propriétaire des bois.

Le bûcheron assure l'abattage, le sciage et le transport à main.

Le voiturier réalise le transport par charrois, le débardeur emploie des engins motorisés ou la traction animale.

Le paysan flotteur, l'ouvrier du jetage et le cantonnier entretiennent les rives et chemin de bord de l'eau et procèdent à la jetée des bûches.

Les poules d'eau facilitent la circulation des bûches le long des cours d'eau.

Le canardier récupère les bûches qui ont coulé.

Le tireur crochète les bûches au niveau des principaux ports et les amènent sur la berge.

Le triqueur trie les bûches par propriétaires.

L'empileur range le bois de façon rigoureuse sur les espaces prévus à cet effet.

Le faiseur de flottage ou maître de flottage dirige le chantier de construction des trains de bois. Il recrute et dirige son équipe.

Le tordeur fabrique les liens végétaux (rouettes, couplières, nages).

L'approcheur approvisionne le chantier.

Le garnisseur assemble les bûches.

Le flotteur et son aide, le p'tit houm assurent la navigation du train de bois.

Le plumet prend en charge le train de bois pour le trajet dans les grandes agglomérations terminales.

L'ouvrier spécialisé assure la déconstruction et l'empilage.

Le marchand de bois achète ses stocks dans les ports et revend les bois acheminés à détaillant ou à des particuliers. Il peut également acheter les arbres sur pied directement auprès du propriétaire forestier et gérer l'abattage et le transport.

Le détaillant, dénommé regrattier vend à l'unité des fagots et des bûches.

Le facteur est un commis employé par un marchand pour superviser une exploitation de bois ou les flottages.

Le commis général du commerce supervise l'activité.

Le forgeron fabrique les outils (crocs, picots…) et les précieux marteaux permettant le marquage des bois.

Sur les volets patrimoniaux et culturels, une multitude d'institutions soutient la pratique et la valorise : musées, PNR, associations, mairies, EPCI, offices du tourisme, groupes de musique, etc. Sur le volet « encadrement administratif », plusieurs acteurs clefs participent au maintien des pratiques : préfectures, DDT/DDTM, ONF, VNF, EPTB, syndicats, Conseils départementaux, etc.

I.4. Localisation physique

Lieu(x) de la pratique en France

Les forêts de têtes de bassin, de piémonts et de moyenne montagne constituent le cœur des ressources en bois, tout comme certains boisements inféodés aux systèmes palustres, dans le Marais poitevin. Les grands massifs forestiers, du Jura, du Morvan, du Queyras et de l'Embrunais, de l'Ubaye, du Buech, etc., sont ainsi d'importants contributeurs historiques. Le réseau hydraulique qui se situe entre les points de jetage et les grandes agglomérations est également concerné.

Les principaux ports où sont historiquement constitués les trains de bois sont situés sur les rives de l'Yonne, l'Armançon, la Cure, la Seine, l'Ain, la Loue, l'Adour, la Meurthe, le Doubs, le Rhône, la Saône, le Salat, la Sèvre niortaise et la Durance pour la France hexagonale. La France ultramarine est également concernée, en Nouvelle-Calédonie, par des pratiques de radelage servant au transport de personnes entre deux lieux, grâce à un radeau traditionnel en bois : le *weng*. En Guyane, le flottage est une pratique répandue pour acheminer des grumes.

Pratique similaire en France et/ou à l'étranger

L'association internationale des radeliers et flotteurs de bois (*International Association of Timber Rafting*), fondée à Barcelone le 11 novembre 1989, regroupe 13 pays et 44 associations. Le radelage est inscrit depuis 2022 sur la Liste représentative du patrimoine culturel immatériel de l'humanité (dossier réf. 17.COM 7.b.41). Cette inscription regroupe pour l'instant six pays d'Europe : Allemagne,

Autriche, Tchéquie, Lettonie, Pologne, Espagne. D'autres candidatures d'extension sont en projet à l'échelle internationale (Finlande, France, Italie, Japon, Roumanie, Slovénie, Suisse, …).

I.5. Description détaillée de la pratique

Les grandes étapes – la chaîne opératoire d'un travail collectif

De nombreux acteurs travaillent en lien étroit autour d'un objectif commun : approvisionner en bois des agglomérations, usines, arsenaux, en bois-énergie (Morvan) et/ou bois d'œuvre (Durance, Loue, Marais poitevin). Régularité et rapidité du transport constituent des critères importants. La recherche d'un mode opératoire permettant le transport de la ressource à coût modique a permis le processus de flottage, en partie à bûches perdues ou à billes perdues, en partie par radelage. « Cette activité a structuré sur le temps long certains territoires », raconte un flotteur amateur.

La première étape, le bucheronnage en forêt.

Les coupes de bois ont généralement lieu durant la période de dormance de la végétation, de novembre à mars. Sur le Marais poitevin, les coupes ont lieu à l'année, selon l'exondation du marais mouillé et des parcelles boisées, fluctuant selon crues et étiages. Le bûcheron du marais explique : « je coupe à l'année, avec pour seule limite, le niveau de l'eau. Il m'est arrivé de laisser un engin sur une parcelle un soir, et de le retrouver complètement enseveli sous la boue le lendemain. Depuis, je fais très attention ». Ailleurs, les coupes sont exécutées dans les domaines parfois éloignés des cours d'eau. Les bûches, dans le Morvan, doivent avoir précisément 3 pieds 6 pouces de long, soit 1,14 m. Pour la Durance, qui fournit du bois d'œuvre, les dimensions vont de 8 à 15 m (23 m pour la construction des mâts de marine). Afin de permettre la traçabilité de la ressource, une opération de martelage est réalisée : à chaque extrémité de bûche, une marque est faite à l'aide d'un marteau dont la zone de frappe possède la marque du propriétaire, dessinée par le forgeron. Le séchage du bois débute, puis vient le transport vers les lieux de jetage.



Figure 1 : Bûcheronnage d'un alignement de peupliers dans le marais mouillé, Marais poitevin, avril 2026 © Anatole DANTO.

La seconde étape, le transport jusqu'au jetage.

Les bois sont extraits des lieux d'abattage, souvent pentus en montagne, pour être amenés à proximité de réseau viaire, par débardage mécanique ou animal, puis chargés sur remorques. Les charrois, sous la conduite des voituriers-débardeurs, se dirigent vers les ports de jetage. Dans le Marais poitevin, le débardage a lieu directement de la parcelle vers les cours d'eau (3 à 400 ha d'îles

ne sont accessibles que par bateau, au sein des 8200 km du réseau hydraulique du marais). Le jetage a ainsi lieu en pied de parcelle. C'est l'une des spécificités du territoire : l'ensemble du foncier boisé exploité est connecté au réseau hydrographique, ce qui en facilite l'évacuation des bois.



Figure 2 : Jetage à l'aide d'un engin dans le marais mouillé, Coulon, Marais poitevin, 2008, cote 12870 © Parc naturel régional du Marais poitevin.

Dans le Jura, les bois sont coupés et exploités par les radeliers-bûcherons et convoyés par un agriculteur-débardeur forestier. Hors saison, les bois sont stockés sous un abri.

La troisième étape, le petit flot et le grand flot.

Sur l'Yonne, à la mi-Novembre, « on jette les bûches à l'eau », décrit un pratiquant. La force du courant étant insuffisante pour assurer le déplacement des bois, des aménagements artificiels (retenues, étangs) sont réalisés pour constituer des réservoirs de chasse. Ce premier flottage, le petit flot, « qu'on appelle aussi la *courue* », poursuit-il, permet de conduire les bûches au fil de l'eau des ruisseaux jusqu'au ports. Les bûches sont ensuite triées et empilées au bord de l'eau et continuent à sécher. C'est alors l'étape du grand flot, alors que pluies et fonte des neiges ont gonflé les cours des rivières. Ce second flottage va nécessiter une organisation minutieuse et une main-d'œuvre abondante. Des arrêts sont mis en place au niveau des grands ports, permettant de bloquer les bûches flottantes à l'endroit idéal. Les réservoirs constitués par les étangs ou creusés près des rivières permettent de renforcer et réguler le courant. Des lâchers d'eau (vidanges) conduisent à obtenir un courant ponctuellement suffisant pour transporter le bois. Tout le long du trajet, les *poules d'eau*, armées d'une longue perche terminée par un croc en métal sont chargés de favoriser le déplacement des bois et d'éviter ainsi les accumulations constituant un obstacle : les embâcles. A ce stade, les *Compagnons de Rivière* prennent la main. Chaque année, des flottages sont réalisés sur le Beuvron, à Clamecy, pour « perpétuer la tradition et conserver les compétences », détaille une association.



Figure 3 : Flot à bûches perdues à Vauclaix, 12 mai 1995, Nièvre © Flotescale.

Sur la Durance, la descente des radeaux se fait aux périodes où le niveau de l'eau est suffisant, lors de la fonte des neiges en altitude (apport nival au débit). Le montage des radeaux se fait en bord de rivière sur des *chantiers* (troncs mis à l'eau par glissement). A la fin du printemps les troncs sont tout d'abord ébranchés et écorcés à la hache, puis les billes de bois sont assemblées côte à côte, la pointe vers ce qui constituera l'avant du radeau. Pour un radeau, 8 billes de 15 m sont accolées. Elles sont solidarisées par des traverses (15 cm de diamètre) à l'avant, l'arrière et au milieu. Les deux extrémités des billes sont taillées en biais et 2 trous de 50 mm sont percés à l'avant et à l'arrière avec une tarière. Ces trous permettent de lier les billes entre elles et aux traverses. D'autres trous sont réalisés sur les billes pour positionner les portes rames, 2 à l'arrière et 1 à l'avant. Les rames sont constituées de longs montants en mélèze et de pales faites de planches de 130 cm x 30 cm x 27 mm. Les pales sont chevillées sur les montants et attachées par des *réortes*. Les liens de fixation sont réalisés par des réortes, branches de noisetier servant de cordages. Le choix des branches de noisetiers est essentiel : longueur, rectitude, bon diamètre. La présence de sève est indispensable pour éviter la casse car il faut les torsader par tronçons afin de défibrer la branche ce qui l'assouplit et la rend semblable à un cordage que l'on peut nouer. Ces opérations sont fastidieuses car il faut environ 50 réortes de 2 m pour un radeau. Les Radeliers de la Durance ont astucieusement réalisé une machine avec mors et tambour à manivelle pour cette tâche. Les réortes sont perdues à la fin du voyage. Pour des raisons de sécurité des *clameaux* sont utilisés pour renforcer la solidité et la rigidité de l'ensemble. « On forge nous-mêmes les *clameaux* et les *cavaliers* » dérivent les radeliers.

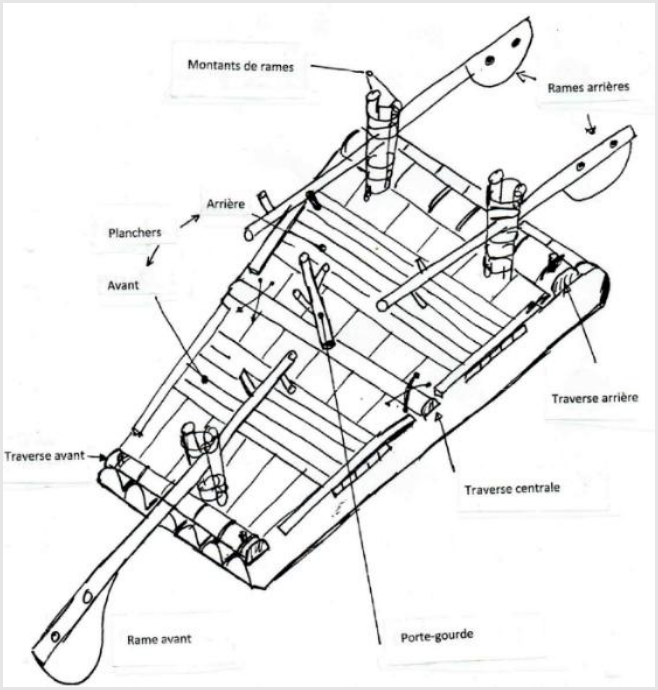


Figure 4 : Schéma d'un radeau © Radeliers de la Durance.



Figure 5 : Radelle sur la Durance © Radeliers de la Durance.

La quatrième étape, le tirage et le tricage.

Dans les bassins de l'Yonne et de la Cure, la rivière est couverte de bûches et la quantité de bois à gérer est impressionnante. A l'aide de longue perches dotées d'un outil en fer forgé, le *picot*, les hommes et femmes organisés par équipe crochètent les bûches et les sortent de l'eau. C'est l'étape de *tirage*. Grâce aux marques faites au marteau, elles sont immédiatement triées, puis empilées : c'est le *tricage*. De grandes piles sont élevées perpendiculairement au cours de la rivière. Le séchage du bois se poursuit. C'est à ce moment que les stocks sont achetés par des marchands parisiens qui organisent avec des ouvriers flotteurs la suite des opérations.

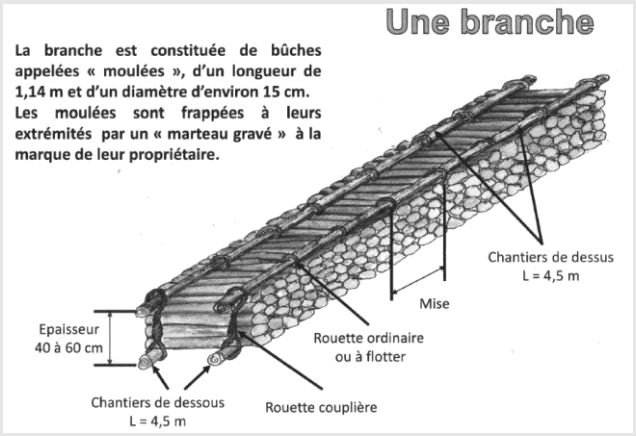


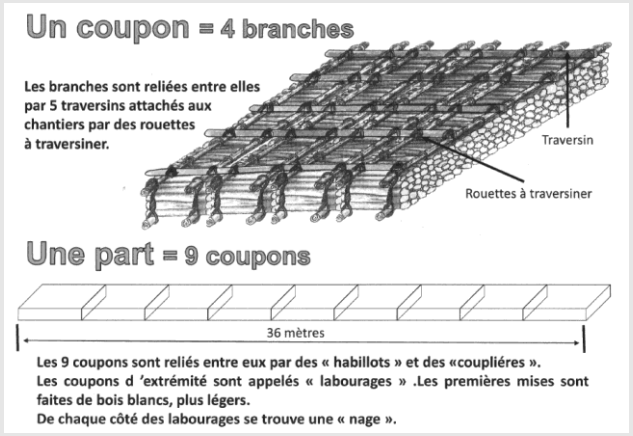
Figure 6 : Crochetage du train de bois en cours de dislocation, Marais poitevin, 2008, cote 12867 © Parc naturel régional du Marais poitevin.

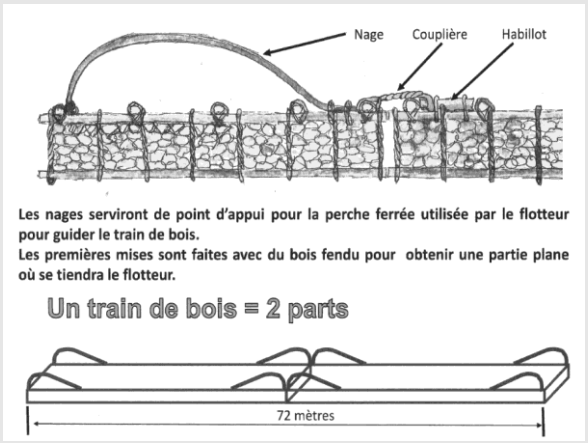
La cinquième étape, la construction du grand radeau, le train de bois.

Les commerçants vont recruter des équipes d'ouvriers flotteurs puis s'adressent à des conducteurs de train jusqu'à Paris. Cette étape de construction des grands radeaux est spécifique. Il s'agit d'une pratique unique au monde. L'élément de base est la bûche d'une longueur précise de 1,14 m et d'un diamètre moyen d'environ 15 cm. À l'aide d'environ 150 bûches, on constitue un premier élément d'environ 4 m x 1,14 m. Sur de longues perches, les *chantiers*, 4 à 5 épaisseurs de bûches sont nécessaires pour constituer cette *branche*. Puis 4 branches sont liaisonnées côte à côte pour former un *coupon*, élément mesurant environ 4,6 m x 4 m. Les ouvriers flotteurs emploient uniquement des liens végétaux pour procéder aux attaches et aux liaisons : les *rouettes* et les *couplières*. Les *nages*, sortes d'arceaux de préhension, servent à manipuler les éléments, favorisant ainsi les manœuvres

d'assemblage. Elles sont aussi sollicitées lors de la navigation du train. Par la suite, on assemble neuf coupons pour former une *part*, soit un radeau de 36 m. Ce module va voyager sur les parties de rivière comportant méandres et pertuis, afin de s'adapter aux contraintes de la navigation. Dans les zones plus navigables, deux parts seront assemblées pour former le *train de bois* de 72 m x 4,6 m. Il contient de 180 à 200 stères de bois selon son épaisseur. Pour construire ce train, une semaine est nécessaire pour une équipe de 6 à 8 personnes. Il est possible de transporter sur le radeau des produits complémentaires comme du bois de four (du charme de petite section appelé *charbonnette*), des *margotins*, des fagots et du charbon de bois. Sur le bassin ligérien, les savoirs nautiques ligériens, mobilisant ces compétences à manier la navigation sur le fleuve et ses affluents, ont aussi été classés à l'INPCI, en 2025 (dossier réf. 2025_67717_INV_PCI_FRANCE_00551).







Figures 7 à 9 : Schémas des radeaux du Morvan © Flotescale.





Figures 10 et 11 : Elément de radeau sur la Loue (gauche) © Radeliers de la Loue ; 8e rencontre de l'Association Internationale du flottage à Clamecy, 1995 (droite) © Flotescale.





Figures 12 et 13 : Radeau sur la Durance (gauche) © Radeliers de la Durance ; Flottage d'un train sur la Sèvre niortaise, avril 2026 (droite) © Anatole DANTO.

Dans le Marais poitevin, les troncs sont liés par des *comalettes* et des chaînes et sont *vidangés* (tirés) par des petites embarcations à moteur, que le bûcheron « a adaptées à cette activité, en remaniant des bateaux existants, avec des moteurs faits pour ». La gaffe, ou *pigouille,* est faite en saule, et sert à pousser le nez du train. Les troncs sont assemblés 3 par 3, avec le tronc central qui sert d'accroche au wagon suivant. Un train peut contenir des dizaines de triplettes. Les troncs y font en moyenne 9 m^3 pour 25 m de long, mais il arrive que des billes atteignent les 9 t.

Sur la Loue, lorsque la rivière jurassienne au régime torrentiel se trouve entre étiage et crue, la Confrérie procède à la construction de radeaux avec mise à l'eau des sapins. L'assemblage s'effectue sur une berge inclinée ou *gravière*. 9 à 11 bois de 16 m sont positionnés parallèlement à la rivière sur 2 glissières en bois qui facilitent la mise à l'eau. Les grumes ou *longs bois* sont fixés au *bois traversier* à chaque extrémité du radeau par des liens de noisetier, *riottes* ou *riautes*. Ces derniers sont coupés en période de sève et n'excèdent pas 4 cm de diamètre. Il faut bloquer une extrémité de la baguette de noisetier dans une entaille creusée dans le haut d'un *pieu chevalet* appelé localement *la bique*. A l'aide d'un *tourne-riaute*, presse-étau que l'on déplace tous les 60 cm en effectuant une rotation, on contraint l'ensemble des fibres de la perche à se décoller. Les riautes ainsi *maillées* (torsadées) présentent la solidité et la flexibilité d'une corde. Elles maintiennent les bois par une double rotation, en s'entrecroisant sur les traversiers et sous les grumes. La pose de rames, une à chaque extrémité du radeau, nécessite l'installation verticale de deux supports nommés *pucelles*. La mise à l'eau se fait à l'aide de leviers en bois. Les glissières écorcées sont mouillées afin de faciliter le glissement de l'embarcation. Une corde accrochée à l'arrière du radeau le retient le temps que l'équipage prenne place pour la descente, ou *decise*. L'équipage se compose de 5 à 6 radeliers, un à chaque gouvernail à l'avant et à l'arrière, et d'autres munis d'une perche *arpis* pour les manœuvres. Le patron transmet les consignes de navigation : positionner le radeau sur la veine d'eau, éviter les contre-courants et les rochers, contourner les arbres tombés et les hauts fonds ou *rampains*. L'approche de la berge se fait par des à-coups des gouvernails. A l'aide de gaffes on stabilise le radeau, puis on lance la *maille*, longue corde munie d'un grappin, aux hommes à terre pour immobiliser le radeau et retirer les gouvernails. Une manœuvre spéciale : le passage de la portière à radeau du Moulin Toussaint. Ce pertuis de 8,40 m de largeur sur 1,30 m de haut pour un radier de 6,80 m permet de franchir un barrage. C'est la longueur des grumes et la largeur du radeau qui imposent cet ouvrage. La poutre levante de 9 m de long et d'une section de 53 cm x 43 cm contre laquelle les *aiguilles* (planchettes de bois) prennent appui, est actionnée par le meunier, propriétaire de la portière.



Figure 14 : Passage de la portière à radeaux, Loue © Radeliers de la Loue.

La sixième étape, le grand voyage jusqu'aux agglomérations et zones industrielles.

Sur l'Yonne et la Seine, les trains circulent de façon concertée. Lorsque 10 à 12 sont constitués, une *éclusée* est réalisée, consistant à ouvrir le pertuis après avoir créé une crue artificielle à l'aide de lâchers d'eau. Le flotteur utilise une longue perche de bois munie d'un solide bout ferré : la *perche d'avallant*. Pour modifier le trajet du train, lui ou le petit d'homme d'arrière enfonce la perche au fond de la rivière en coinçant l'autre extrémité sur le train, en utilisant les nages. La largeur des pertuis est de peu supérieure à celle des trains et le franchissement d'une chute d'eau d'un à deux mètres de haut est une épreuve. Une fois passées ces zones, il est possible d'assembler les deux éléments de 36 m pour former le grand train de 72 m. La navigation se poursuit avec deux flotteurs confirmés. Ils peuvent utiliser une petite hutte en bois et en branchages assurant l'abri de quelques effets personnels et de nourriture. Une zone est aménagée avec de la terre pour pouvoir faire un feu et réchauffer la soupe. Parfois, le train voyage également la nuit.

La Durance est une rivière torrentielle qui au moment de la fonte nivale peut avoir un débit supérieur à 200 m^3/s avec plusieurs rapides sur le parcours qui fait 28 km. L'arrêté préfectoral fixe les débits (mini de 50 à 70 m^3/s et maxi 200 m^3/s). Pour des raisons de sécurité, « on fait des descentes de reconnaissance les jours précédents, en raft ou canoé pour repérer les dangers » (troncs d'arbres coincés, rochers affleurants), explique l'association. Ce sont eux qui, lors des descentes, dirigent les manœuvres d'une équipe de 6 à 8 radeliers préposés à la rame avant et aux rames arrière.

Dans le Marais poitevin, le train ne parcourt que quelques kilomètres depuis le lieu de jetage jusqu'aux quais où il est disloqué puis évacué par voie routière vers les acheteurs (18 billes environ par camion de 33 t), ou alors stocké sur les terrains d'une ancienne scierie, avant d'être évacués ultérieurement. Il existe différentes qualités de grumes : les billes de pied, les billes de sciage, etc.





Figures 15 et 16 : Billes sorties d'un train attendant leur évacuation (gauche) ; Sortie d'un train de bois depuis un quai pour le transport vers une scierie, Marais poitevin, avril 2026 (droite) © Anatole DANTO.

Encore aujourd'hui, une importante quantité du bois coupé dans le marais est exploité au sein de scieries ou d'usines locales, comme l'entreprise Joubert, à St-Jean-d'Angély, fabricante de contreplaqué à partir de billes de peuplier déroulées. L'entreprise « recherche surtout du bois sans nœud, droit, et du bois d'hiver, hors sève, qu'on peut dérouler directement, sans séchage long et périlleux » raconte l'un des membres de la direction. « Ça évite aussi le risque de gerce sur le roulant, quand l'écorce saute avec un séchage trop fort ou trop rapide ».

La pratique et la gestion de l'eau : entretien et infrastructure

Les aménagements pour le flottage combinent des étangs, des barrages, des pertuis, des rigoles d'amenée d'eau et des canaux, à l'image de celui du Nivernais sur le bassin Seine/Yonne, tous pensés pour créer et conduire des crues artificielles vers l'aval. Pour lancer les grands flots de bûches, une cinquantaine d'étangs sont aménagés dans les têtes de bassins du Morvan et du haut cours de l'Yonne. Ces étangs disposent de chaussées, de déchargeoirs et vannes permettant de stocker l'eau puis créer une *courue* (crue artificielle). Les cours moyens sont équipés de barrages (à aiguilles, à clapets, déversoirs) et pertuis qui permettent d'augmenter la hauteur d'eau en étiage et de lâcher des bouillons pour faire passer les bûches ou trains. Les bras secondaires sont souvent bouchés, les rives rectifiées, curées et calibrées, afin de concentrer le débit dans un *chenal ouvrier* plus favorable et de limiter les embouteillages de bois. Les ruisseaux affluents font l'objet d'une grande attention et sont redressés, recalibrés, reliés aux étangs pour diriger les crues artificielles. Des berges en pente douce, des ports sont aménagés pour recevoir puis trier les bûches, en lien avec le système d'ouvrages qui organise le flux depuis les forêts jusqu'aux grands ports intermédiaires. La permanence des travaux d'entretien annuels le long des rives permet que les bûches ne soient pas stoppées par les racines et branches lors du flot. Certains bassins, de par leur typologie, n'ont pas nécessité d'aménagements, comme la Durance, qui n'est concernée que par quelques ports au bois et des anneaux.

La pratiques et la gestion des forêts, leur influence sur l'aménagement du territoire

Le travail des forestiers conjugue deux pratiques sylvicoles très différentes, le furetage (ou taillis fureté) et la révolution de taillis (coupe rase du taillis avec conservation des gros bois et de quelques bois d'avenir). Le furetage, pratique la plus fréquente, consiste à prélever avec discernement, une partie des bois du taillis, soit des bois consistants de l'ordre de 30 à 40 ans d'âge et d'un minimum de 18 pouces. Les bois plus gros peuvent être refendus dans le sens de la longueur en 2 ou 4 éléments. Les principales essences sont le hêtre, le charme et le chêne. Il s'agit d'une gestion durable des espaces forestiers permettant notamment la cépée de souche. Cette approche, favorisant la production de tronc « flottable » a fortement marqué les espaces forestiers. Cette pratique permet ainsi la préservation, dans une démarche de développement durable, de paysages boisés, forestiers, mais aussi de paysages ripariens, le long des rivières concernées. Les savoirs et savoir-faire de la futaie régulière de chêne sont inscrits à l'INPCI depuis 2022 (dossier réf. 2022_67717_INV_PCI_FRANCE_00511). Au sein du Marais poitevin, la préservation de l'emblématique paysage du marais mouillé (alignement de frênes et peupliers, taille en têtard, cœur de parcelle dédié à l'élevage ou au maraîchage) passe par un travail immuable de coupes et replantations des boisements en linéaires, parallèlement au réseau hydrographique (alignements de frênaies et peupleraies – peuplier blanc du Poitou). Les berges sont ainsi tenues par les arbres, qui profitent eux-mêmes d'un accès à l'eau pérenne pour leur croissance, selon un cercle vertueux.





Figure 17 (g) : Replantation d'une ripisylve en alignement, Marais poitevin, mars 2026 © Parc naturel régional du Marais poitevin. Figure 18 (d) : Joutes nautiques à Clamecy, en 2014 © Association des Joutes clamecycoises.

Les joutes nautiques : une pratique toujours vivante

Les joutes nautiques sont pratiquées par les flotteurs depuis des décennies, lors de fêtes et rassemblements corporatistes et territoriaux. A Clamecy, ces joutes reviennent traditionnellement le 14 juillet et lors de la Fête du flottage, avec défilés et compétitions. A Coulanges-sur-Yonne, de grandes joutes ont lieu au moment de la fête patronale des radeliers, occasionnellement à Dole (Jura), lors d'une fête de l'eau. Ces pratiques ludiques sont inscrites à l'INPCI depuis 2012 (dossier réf. 2012_67717_INV_PCI_FRANCE_00276), et sont portées par la communauté radelière. De manière contemporaine, des joutes ont été lancées dans le Marais poitevin : les joutes marandaises.

I.6. Langue(s) utilisée(s) dans la pratique

- Français

- Langues régionales de France, comprenant les patois franc-comtois, morvandiau, poitevin, etc. Par exemple le lien est la *riotte* en noisetier sur la Loue, la *réorte* en noisetier sur la Durance et la *rouette* en *mancienne*, brins de charme ou de noisetier sur l'Yonne. Un très riche technolecte est encore en vigueur. De même, un dense champ lexical autour de la forêt, de l'eau et de leurs gestions demeure usité. Radelier = *rad'lette, rad'li*.



Figure 19 : Assemblage de la traverse arrière, nœud fait en réortes © Radeliers de la Durance.

I.7. Éléments matériels liés à la pratique

Patrimoine bâti

Le patrimoine bâti comprend les bordures en pierre de taille des routes visant à bloquer les roues des chariots, les maisons de maître bâties par les anciens négociants et entrepreneurs de radelage, comme à Chamblay (Jura), les maisons forestières du XIXe issues des activités maritimes (Maison « de la Marine », à Joux, ou maison « de la Royale » à Germigney, rappelant la présence en forêt des agents de la Marine et leur rôle dans le choix des bois), les pertuis, écluses, batardeaux, digues, canaux, ports au bois, les scieries, comme au Marais poitevin, les portières à radeaux (Arc-et-Senans, dans le Doubs), les seuils de fond en pierre, à Chamblay, servant à maintenir le lit de la rivière pour l'assemblage des radeaux, etc. Dans la Vallée de l'Yonne, le canal du Nivernais a été créé pour le transport du bois. Long de 174 km, il est remarquable par ses ouvrages d'architecture hydraulique, ses tunnels et ses 106 maisons éclusières. Sur la Durance les ports étaient naturels, on y retrouve donc seulement des anneaux, points d'ancrage sur la rive permettant d'arrimer le radeau pour passer la nuit car la descente pour aller à Pertuis par exemple prenait 5 à 6 jours. Dans le Marais poitevin, plusieurs scieries avec bords à quai et cales demeurent, dont une ancienne scierie, propriété actuelle du PNR, réhabilitée par le PNR, encore employée pour des usages d'évacuation des trains de bois.





Figures 20 et 21 : Ancienne scierie, propriété du PNR, à la Garette, commune de Magné, Marais poitevin, avril 2026 © Anatole DANTO.

Le travail des services de l'Inventaire général a été important sur ce volet du patrimoine bâti lié au radelage et au flottage. La base nationale *Mérimée* consacrée au patrimoine architectural recense ainsi de nombreuses notices évoquant ces pratiques. La notice IA65000193, par exemple, expose l'historique de la commune d'Ilhet, dans les Hautes-Pyrénées, dont la population était composée notamment « de radeliers spécialisés dans le flottage du bois et le transport de marchandises par radeaux ». La notice IA25000399 quant à elle recense décrit l' « ensemble du génie civil : ouvrages liés au flottage des bois et à la navigation dans la traversée de Besançon (canal du Rhône au Rhin) ». La notice PA89000023 expose la Résidence du responsable de l'acheminement sur Paris des bois de flottage en provenance du Morvan. Enfin, autre exemple, la notice IA88001811 décrypte « les aménagements des rivières flottables » dans les Vosges.

Objets, outils, matériaux supports

Les outils sont nombreux, la plupart en fer forgé avec parfois des tranchants en acier soudés à chaud. Les manches sont en bois de hêtre ou cornouiller. Les bûcherons emploient picon, tourne bille, haches, herminettes, passes partout ou tronçonneuses, tarières, cordes. Pour travailler le bois, citons les cognées (haches d'abattage), les hachettes et croissants d'ébranchage, les scies à dents avoyées pour couper les bûches et les chevalets de scieur, les écorçoirs à main et à manche, les planes, les rainettes permettant le marquage de repérage des bois, les trépieds pour le fendage, les coins métalliques de fendage et les maillets à coins, les coutres et départoirs avec leur maillet spécifique.





Figures 22 et 23 : Eléments techniques d'un train de bois et de son transport, Marais poitevin, avril 2026 © Anatole DANTO.

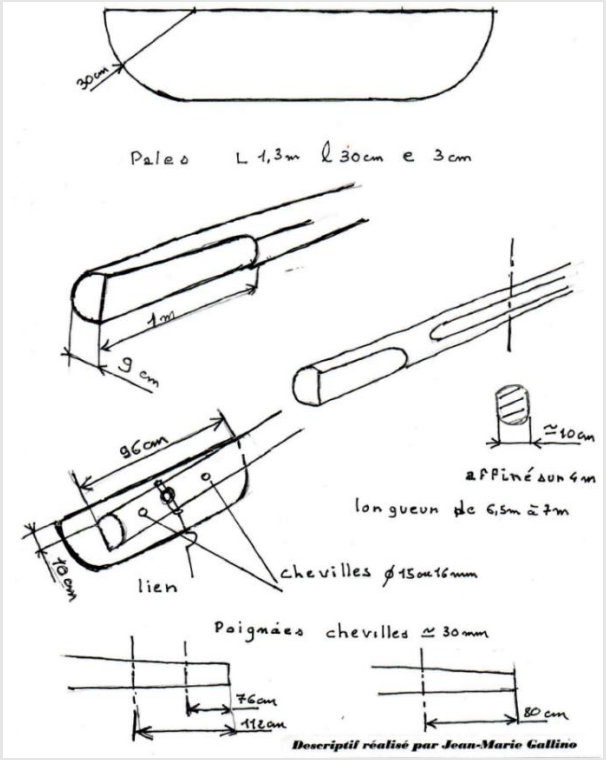
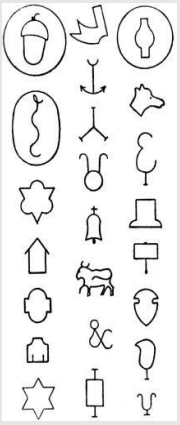


Figure 24 : Descriptif de la réalisation des rames © Radeliers de la Durance.

Pour le transport, en dehors des charrois à deux roues : brouettes de forestier. Sur le Marais poitevin, deux bateaux spécialement équipés servent au tirage des trains de bois, propriétés de l'exploitant forestier. Les réortes sont des cordes végétales faites à partir de branches de noisetiers. Clameaux et cavaliers forgés sont employés par les radeliers. Les crocs et picots servent à crocheter les bûches en bord de cours d'eau, dans le Morvan. Les marteaux comportant des marques permettent d'identifier les propriétaires des bûches. Sur la Durance, les rames sont fabriquées en mélèze, à partir de bois coupé sur les parcelles ONF.





Figures 25 et 26 : Tableau des marques et marteaux de marquage © Flotescale.

D'un point de vue patronal, les statues de St-Nicolas font partie intégrante des pratiques identitaires de célébration. Plusieurs statues sont conservées en référence à la protection de St-Nicolas, comme la statue du XVIIIe s. en bois doré de l'église de Chamblay, qui servait de bâton de procession de la Société de Secours Mutuel, dite de St-Nicolas. Elle a été associée à la fameuse légende des 3 enfants placés dans une barque. En Alsace et Lorraine, le saint patron célébré a été St-Népomucène.



Figure 27 : Bannière du Saint patron, à Clamecy © Confrérie Saint-Nicolas de Clamecy.

D'autres statues célèbrent les radeliers : au pont de Chamblay (2023), ou encore statue de Mill'eaux au port de Chamblay (2024), où le radelier, sur son radeau, monte et descend au gré des crues.

Plusieurs collections d'intérêt national sont conservées par les associations, et partiellement muséifiées, notamment à Clamecy et Chamblay. Par ailleurs, à Clamecy, le musée municipal dédie une salle d'exposition permanente au radelage. Enfin, le MUCEM conserve dans ses fonds les objets issus d'un collectage entre Yonne et Seine conduit par le MNATP dans les années 1970. L'ensemble de ces collections matérielles vient compléter cet inventaire immatériel, et mettent en exergue les outils, objets et matériaux supports employés dans la pratique. Certaines associations s'engagent désormais dans une muséographie liée au classement à l'INPCI.

II. APPRENTISSAGE ET TRANSMISSION DE L'ÉLÉMENT

III. HISTORIQUE

III.1. Repères historiques

La radellerie existe depuis l'antiquité. Le flottage à bûches perdues s'est pratiqué sur toutes les rivières flottables de moyenne montagne, de piémont, et de hauts de bassins, comme en Franche-Comté par exemple, mais aussi sur des cours d'eau majeurs (Saône, Doubs, Loue, Ain, Yonne, Durance, Adour, Sèvre niortaise, ...). Il s'éteint, globalement, sur la quasi-intégralité des cours d'eau français entre la fin du XIXe et le début du XXe, concurrencé par le chemin de fer, les alternatives énergétiques, les guerres et les mutations des techniques de construction. Sur quelques cours d'eau, les pratiques demeurent, de manière ponctuelle et marginale, à l'occasion, essentiellement, de festivités. Les joutes nautiques perdurent, tout comme le rôle de « sécurité sociale » de certaines confréries, notamment à l'égard des descendants de familles radelières. Enfin, les savoir-faire techniques (réortes, assemblages, lectures de rivières, ...) et le traitement des boisements sont transmis dans les familles, entre passionnés, et grâce à quelques personnes et institutions clefs. Des années 1920 aux années 1980, on a donc une pratique devenue relictuelle, transmise à bout de bras par de rares initiés. L'esprit de solidarité, d'entraide et de coopération des radeliers demeure quant à lui bien vivant dans les communautés. Il faut attendre les dernières décennies du XXe, et notamment le tournant patrimonial maritime et fluvial des années 1980-1990, pour voir renaître ces pratiques sur plusieurs rivières, dans une démarche de perpétuation de ces activités historiques emblématiques, dont la mémoire s'éteignait avec la dernière génération les ayant connues, qui s'est ainsi trouvée sauvegardée, transmise, et revivifiée. Les fêtes maritimes de Brest, le renouveau de la charpenterie de marine, et les focales mises sur les patrimoines de l'eau y sont pour beaucoup. De manière concrète, plusieurs actions ont permis de maintenir le flottage et le radelage, et leurs esprits, jusqu'à la plus importante revitalisation des années 1990. Sur l'Yonne, par exemple, en 1949 sont inaugurés, à Clamecy, des statues, comme celle du flotteur sur le pont de Bethléem. Une grande fête pour commémorer le flottage et la construction d'un train de bois avec l'arrivée à Paris est organisée à l'occasion. Jusqu'aux années 1990, l'association locale réalise des « pots au feu », durant lesquels l'argent récolté est donné aux descendants de flotteurs. En 1991, une fête du flottage avec jeté de bûches à flot perdu et repas du flotteur est lancée. Parallèlement, la structuration, à l'international, de l'IATR, permet une certaine émulation en France au sein des bassins versants historiquement concernés, ce qui conduit à un regain d'intérêt vis-à-vis des pratiques, à l'accroissement des recherches les concernant, et à des relances concrètes in situ. A Clamecy, la Confrérie devient membre fondateur de l'IATR. A Chamblay, sur la Loue, un professionnel du bois, Robert Francioli, a observé les artefacts issus de l'activité localement, a organisé des collectages parmi les descendants, et relancé l'activité, à partir des années 1980. Les échanges entre communautés permettent de relancer à grande échelle le radelage.

Historiquement, les communautés s'inscrivent au sein d'une véritable filière socio-économique depuis l'amont (boisements forestiers), jusqu'à l'aval (utilisation du bois, en agglomérations ou sites industriels), plus ou moins professionnalisée selon les bassins. Les sylviculteurs gèrent les forêts de façon durable sous forme de taillis fureté ou de coupe à blanc sur de petites superficies. Ils assurent l'aménagement forestier sous forme de chemin d'exploitation, de fossés et de talus. Les propriétaires forestiers privés (CNPF), l'Office national des forêts (ONF) ou le Parc naturel régional du Marais poitevin ont été et sont particulièrement investis. Les bûcherons, procèdent, dans les taillis, à des prélèvements par courte révolution. Il s'agit soit d'un prélèvement partiel de la ressource ou à la coupe totale, coupe à blanc, de parties de taillis. Les bois, rarement au bord de l'eau, sont transportés sur des charrois tirés par des animaux de trait vers les points de jetage. Cette phase est assurée par des débardeurs avec le renfort des flotteurs. Les bûcherons et Compagnons de rivière, lancent alors les bûches dans les ruisseaux de façon très organisée : c'est la première phase du flottage. Sur le Marais poitevin, le bûcheron-débardeur-flotteur coupe des alignements de peupliers, et débarde à l'aide d'un tracteur forestier, jusqu'à des sites de jetage de bûches, dans le marais mouillé. Les personnes travaillant sur l'eau (meuniers, artisans, éclusiers, pêcheurs, plaisanciers et autres gens

de rivière) doivent se concerter avec les gens du flottage pour permettre le passage du bois. Sur certaines portions, et selon les profils des cours d'eau, des gestionnaires de l'eau, les gardes-rivières, procèdent notamment à la gestion des débits d'écoulement des eaux provenant des étangs afin de pouvoir obtenir un « flot » adapté aux besoins. Pour cela, ils manipulent la porte permettant de réguler le débit (également appelée la *pelle*). Des ingénieurs, des entrepreneurs, des terrassiers conçoivent, aménagent et entretiennent les ouvrages permettant non seulement de réguler le débit des eaux mais aussi d'optimiser le passage des bûches et des radeaux. Le long du trajet, hommes, femmes et enfants, les « poules d'eau », munis de leur crocs (longue gaffe munie d'une pointe et d'un crochet), assurent le bon déplacement des bûches au fil de l'eau, évitant les pertes et les embâcles.

Des documentations existent, portées par des territoires d'où elles ont aujourd'hui disparu. Dans les Pyrénées-Atlantiques, le radelage a existé sur les gaves (radelage des mâtures en sapin pour les chantiers navals de Bayonne via Peyrehorade) et patrimonialisé par l'Association Béarnaise des Radeleurs des Gaves d'Aspe et d'Oloron – ABERGAO, le centre culturel du Pays d'Orthe ou l'écomusée de la Vallée d'Aspe, qui a organisé une causerie. Sur le projet de PNR Brie et deux Morins (Marne), le syndicat mixte a conduit une étude évoquant cette pratique révolue. Le projet de Parc Comminges Barousse Pyrénées a organisé une journée autour de la construction et de la navigation de radeaux sur la Garonne en 2024. En rade de Brest, des débardages évacués par radeaux en mer ont été réalisés jusqu'au milieu du XXe, puis de manière ponctuelle, au départ de la forêt domaniale de Landévennec, jusqu'aux années 1990, sur le territoire du PNR d'Armorique. Les services chargés du Canal de Nantes à Brest emploient encore le flottage pour évacuer les troncs de douglas.

L'histoire singulière du flottage dans le Marais poitevin

L'activité aurait manifestement été importée dans le marais depuis sa Bourgogne natale à la fin du XIXème siècle par Jules Châtelet, propriétaire de Maurepas, à Coulon. D'après le dossier d'inventaire IA79005340 sur Maurepas, négociant en bois, il ouvre une scierie à Coulon, au « lieu-dit Mouillecul, sur la rive gauche de la Sèvre, en face de Maurepas, puis une autre à Damvix. Il aurait instauré la technique du flottage du bois sur la Sèvre et les canaux poitevin pour le transporter depuis les parcelles jusqu'à sa scierie ». Il exploita prioritairement le peuplier. De nombreuses scieries ont vu le jour sur le territoire du Marais poitevin, profitant d'essences d'arbres à croissance rapide, baignées par les eaux, et facilement exploitables, et sans impact de xylophage. Au sein du marais, les arbres étaient débardés au tourne-bille, par 4 à 5 bûcherons, puis roulées jusqu'au jetage. Le train de bois y a longtemps été tiré, sur le halage, à bras d'hommes, sur plusieurs kilomètres, à une vitesse lente face au poids du train et à son inertie : un vrai travail de forçats, les chevaux étaient rares.



Figure 30 : Remontée des billes, Marais poitevin, nd, cote 1197 © Crédit non attribué - collection D. Mar.

L'histoire franc-comtoise

Dès le XVIe, des archives mentionnent du flottage à bûches perdues sur de nombreuses rivières de Franche-Comté (Clauge, Brême, Haute-Loue, Dessoubre, Lizaine). En 1590, le flottage sur la Clauge approvisionne le port de Villette-Les-Dole depuis la forêt de Chaux pour le chauffage de Dole ou Besançon. Les bûches perdues fournissent le bois pour les verreries, forges et tuileries, participant à l'émergence d'une industrie. Après la conquête de la Franche-Comté par Louis XIV, un siège des

Eaux et Forêts est créé à Auxonne. L'inventaire des forêts comtoises est effectué pour fabriquer les vaisseaux de la marine qui utilisent la haute futaie : le sapin pour la mâture, le chêne courbant pour la carène, le hêtre pour les rames. Dès 1725, Chamblay devient le port d'embarquement des radeaux de la Loue. A son apogée en 1861, 755 radeaux, représentant 68000 m^3 de bois, y prennent le départ. L'aménagement des rivières comtoises est imposé aux propriétaires d'usines. Il faut construire des portières (dès 1732), enlever les sables et rochers, surveiller les digues, supprimer les méandres du Doubs. En 1742, le Doubs est muni de 26 portières et 11 pertuis d'Audincourt à Verdun. Le Canal du Rhône au Rhin, projeté en 1770, est mis en service en 1835 pour permettre le transit des radeaux. Des ports au bois sont aménagés sur les grandes voies d'eau : la Saône, le Doubs, la Loue, l'Ain. Des métiers apparaissent : maître d'équipage, assembleurs, contrôleurs, négociants en bois, entrepreneurs de flottage, ce qui engendre une aisance financière et une poussée démographique. C'est dans ce contexte que des avancées sociales voient le jour. A Chamblay est créée en 1857 une Société de Secours Mutuels dite « de Saint Nicolas », ancêtre de la Sécurité Sociale. A la fin du XIXe siècle, les bois des montagnes du Jura sont aussi dirigés vers l'Aar et le Rhin pour la Hollande. Désormais, les grumes, devenues bois de construction, sont vendues à des négociants à Lyon et Beaucaire, sous l'appellation « bois de Chamblay » et utilisées pour le marché du bassin rhodanien. Mais, à la suite de la guerre de 1870, à cause de l'épuisement des forêts et surtout de l'arrivée du chemin de fer, la radellerie commence à décliner. En 1899, il ne part plus que 29 trains de bois sur la Loue. Le dernier radeau quitte Chamblay en 1901 et en 1920 la Saône et l'Ain. La pratique du radelage se fait aujourd'hui essentiellement sur la Loue, et occasionnellement sur le Doubs, la Saône et le Rhône. La pratique actuelle a été remise à l'honneur en 1994.

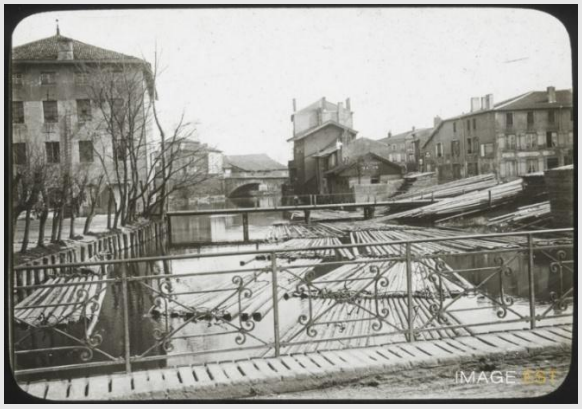


Figure 31 : Flottage de troncs d'arbre sur la Meurthe à Saint-Nicolas-de-Port (Meurthe-et-Moselle), Victor Riston (aut.), autour de 1900, cote FI-0607-2722 © Image Est.

Un patrimoine revivifié sur la Durance

Pour la Durance, le premier document officiel faisant état de cette pratique date de 1094. Le dernier radeau est parti de Crots (les Crottes), proche d'Embrun le 21 mars 1901. Le flottage sur la partie Haute Durance a été interdit par arrêté préfectoral en 1905. Une dernière famille de radeliers a alors été indemnisée de 1906 à 1916 à hauteur de 300 francs/an, pour perte de revenus causée par cette interdiction du flottage due à la construction d'un barrage. Les reconstitutions de ces descentes ont débuté en 1994, grâce à l'association des Radeliers de la Durance. Chaque patron radelier marquait ses grumes de bois avec son marteau forgé à ses initiales. Après l'abattage, les grumes étaient lancées dans des *lançoirs* (*drailles* aménagées pour faire glisser le bois à l'aide de *picons).* Elles étaient trainées sur la neige jusqu'au port. La Durance est une rivière au régime torrentiel impétueuse, dangereuse, au cours changeant, les radeaux étaient assemblés dans des anses servant de port (ces ports ont disparu du fait de la mise en eau du barrage de Serre-Ponçon). Jadis, les réortes étaient torsadées à la main pour défibrer/refibrer ces liures ainsi rendues souples. Le patron radelier de la Durance vendait ses bois dans les ports (Sisteron, Manosque, Pertuis, …) à la demande de marchands de bois ou vendus sur le port sans qu'il n'y ait eu de commande.



Figure 32 : Flottage du bois de charpente dans les Vosges en 1896, Victor Franck (aut.), Agroparistech, centre de Nancy, cote FI-0223-0037 © Image Est.

Des hivers difficiles, un approvisionnement parisien sécurisé

Le début du XVe correspond à une période de refroidissement du début du Petit âge glaciaire. Les populations sont touchées par des hivers très rigoureux. Lors de l'hiver 1415, le roi Charles VI, conscient des pénuries, se penche sur la question de l'approvisionnement en bois. Autour de Paris, la trop forte demande entraîne une sylviculture anarchique et peu productive. A cette époque, le bois est transporté par bateau ou par des charrois à traction animale sur de mauvais chemins. L'approvisionnement était donc peu sûr, lent et onéreux. Charles VI a promulgué cette année-là une ordonnance de 700 articles visant à réorganiser l'administration forestière et à sécuriser l'approvisionnement de Paris. Elle précisait les pouvoirs et les devoirs des officiers royaux en luttant contre la corruption et les détournements de bois. Pour éviter la déforestation, elle imposait des règles sur la vérification des coupes et sur les chablis afin que ces derniers soient exploités de manière ordonnée. Et surtout, elle réglementait le flottage du bois sur les rivières (Yonne, Seine, Marne) pour garantir que les cargaisons arrivent à bon port sans être pillées ou taxées illégalement.



Figure 33 : Charles Leconte 1547 et l'arrivée du 1er train de bois à Paris, lithographie © SSAC Clamecy.

Cela entraina l'augmentation de la consommation de bois de chauffage et de four. La route et les bateaux à fond plat, les *margotats*, reliant alors Clamecy à Paris ne pouvaient pas assurer le transport des énormes quantités de bois nécessaires. Le 20 avril 1547, l'Hôtel de Ville de Paris constate officiellement, pour la première fois, l'arrivée d'un train de bois, mené par quatre flotteurs. Le bois, flotté à bûches perdues sur le ruisseau de Chamoux, arrêté à Châtel-Censoir, au confluent de la Cure et de l'Yonne avait été assemblé pour former un radeau. Charles Leconte, Maître des œuvres de charpenterie de Paris avait trouvé la bonne formule après les essais de Gilles Desfroissis. Le flottage a été en mesure de répondre aux attentes du pouvoir. Colbert imposa une législation qui donnait priorité absolue au flottage. Les propriétaires de terrains bordiers des rivières devaient faire

disparaître tous les obstacles à l'écoulement de l'eau. Quant aux meuniers et aux mariniers, ils devaient, moyennant indemnités, interrompre leurs activités au bénéfice du passage des bois. Néanmoins, la politique industrielle très active de Colbert a entrainé en parallèle une réelle déforestation, liée à la construction navale et aux besoins des maîtres de forge.

La fin de l'âge d'or du flottage

L'activité fut perturbée par différents facteurs. La mise en service tardive du Canal du Nivernais mobilisait beaucoup d'eau avec un courant non significatif. La traction animale nécessaire renchérissait les frais. Le charbon permettait d'avoir à disposition une source d'énergie facile à stocker. Le chemin de fer permis de transporter rapidement de grandes quantités de marchandises. Ces trois facteurs sonnèrent le glas du flottage à grande échelle. En 1877, un dernier train quitte Clamecy. Le flottage à bûches perdues sur la vallée de l'Yonne se poursuit encore jusqu'en 1923 pour satisfaire des besoins locaux. La région de Clamecy reste durablement marquée par cette période flottage. Cela a permis son développement, dynamisant l'emploi local, avec 10 000 à 15 000 emplois. En 1972, compte-tenu de la généralisation de la Sécurité Sociale, la Société Mutuelle disparaît.

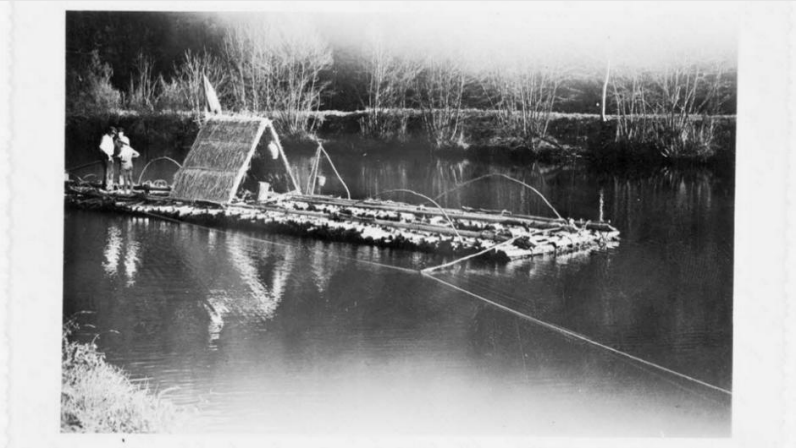


Figure 34 : Quatrième centenaire de l'invention du flottage. Le train de bois terminé, Studio Guy Beaufils, Clamecy, 1949, cote Ph.1966.48.2 © MUCEM.

L'arrivée des trains de bois en Île-de-France

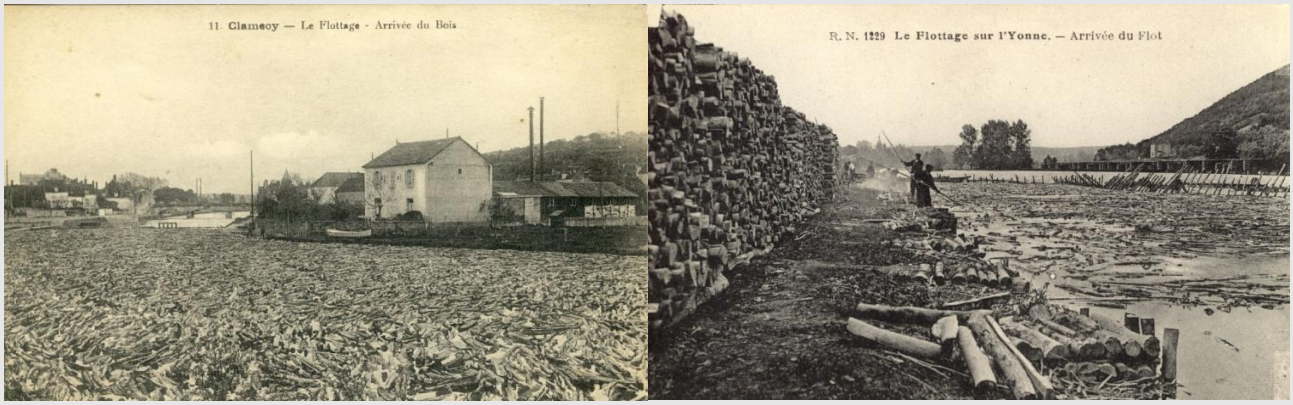
A l'échelle du bassin Morvan/Yonne/Seine, les bûches étaient chargées sur des charrettes à deux roues tirées par des bovins de la race morvandelle, disparue depuis les années 1920. Les bois étaient marqués aux deux abouts. Plusieurs centaines de marques étaient enregistrées au greffe. Un martelage complémentaire (contremarque) pouvait être fait par les commerçants en bois, après acquisition. Un flotteur confirmé et un enfant (le petit homme d'arrière) assurait le pilotage. Le radeau emportait des charbonnettes, petits charmes d'un diamètre de 5 à 7 cm destinés au bois de four et du charbon de bois. Une fois arrivés sur le cours des rivières majeures, comme la Seine, deux trains pouvaient y être assemblés côte à côte formant ainsi un gigantesque radeau. Au fil du temps, le nombre de trains de bois a atteint 4 500/an soit environ un million de stères. A l'arrivée à l'amont de Paris, compte tenu de l'intensité et des particularités de la navigation dans la capitale, une équipe de conducteurs spécialisés, les plumets (ou plumiers ou lâcheurs) prenaient en charge la navigation à partir de Charenton. Le voyage avait duré 10 à 12 jours. La septième étape consistait au démantèlement du train. L'équipe procédait au démontage partiel du grand train pour pouvoir le piloter. Les plans anciens de Paris permettent de repérer les lieux de stockage de bois : l'île Louviers, située au niveau du port de l'Arsenal ; d'autres dépôts étaient situés à Bercy, au port de la Rapée, au débouché de la Bièvre, à l'Abbaye St-Victor, aux Fossés St-Bernard, à l'île aux Cygnes. On procède alors à des empilements pouvant aller jusqu'à 16 m de haut dénommés théâtre. C'est la dernière étape du séchage du bois qui sera ensuite cédé à des revendeurs ou à des particuliers. Le retour des flotteurs : ils repartaient vers Clamecy qu'ils atteignaient après 4 à 5 jours d'une marche de 200 km.

Les modelages de paysages forestiers pour le flottage

De nombreux massifs forestiers ont été modelés par ces activités. Il fallait pouvoir fournir en nombre des grumes droites de plusieurs mètres pour réaliser les branches et les coupons des trains de bois. Le calendrier des coupes respectait les pratiques sylvicoles traditionnelles avec une période d'abattage à sève basse, en période hivernale. Le transport du bois étant difficile, les coupes étaient avant tout organisées dans les versants proches des rivières flottables, ce qui concentrait la pression d'exploitation. La création de chemins de vidange et de couloirs de dévalaison faisait partie des aménagements. Cela permettait de faciliter le déplacement des bûches entre les zones de coupe et les rives accessibles. Il était aménagé des sentiers, des glissières et des couloirs de roulement ou de glissement pour acheminer les bûches vers le lit des cours d'eau. Le transport par charrois permettait de véhiculer la ressource sur de plus longue distance, élargissant le périmètre d'exploitation et réduisant la pression de prélèvement sur les zones riveraines. En hiver, des traineaux étaient utilisés.

L'aménagement hydraulique de nombreux bassins versants

Dans l'ensemble des régions, les cours d'eau ont été aménagés pour le radelage : il fallait construire, améliorer et entretenir les pertuis, creuser et aménager les étangs, réguler les rives avec la mise en place de piquets et de pierre plates, retirer les obstacles et notamment les racines gênantes. D'importants aménagements hydrauliques ont été réalisés et, au-delà des nombreux étangs créés déjà évoqués, on peut mettre en valeur l'étang d'Yonne (ou du Châtelet) qui collecte plusieurs ruisseaux et était le lieu de tricage de grandes quantités de bûches. Le lac des Settons a été créé grâce à la construction d'un barrage destiné à faciliter le flottage du bois. Ce barrage permettait de générer des crues artificielles, améliorant ainsi le débit de la rivière au moment approprié. La présence de l'ensemble de ces aménagements a permis de mieux réguler les crues du bassin de la Seine.



Figures 35 et 36 : Clamecy, le flottage, arrivée du bois (gauche) ; Le flottage sur l'Yonne, arrivée du flot (droite) © SSAC Clamecy.

Le canal du Nivernais : un chantier d'ampleur dans le cadre d'un l'aménagement du territoire tourné vers l'avenir

L'augmentation continue de la population de Paris et de ses faubourgs faisait craindre de nouvelles disettes à moyen terme. C'est pour anticiper cela que le regard des décideurs s'est porté vers les forêts du Bazois et les capacités du bassin de la Loire. Le canal du Nivernais est conçu au départ pour améliorer le transport de bois du versant Loire (Bazois, Morvan) vers le versant Seine. Le point de liaison entre les deux bassins est situé dans la Nièvre, à Decize. Il a fallu creuser puis percer en partie la colline de La Collancelle sur un linéaire total de 4 km afin d'assurer la continuité de l'ouvrage. La plus longue des trois voûtes mesure 758 m. L'alimentation en eau de canal est très structurée : neuf rigoles amènent l'eau de l'Yonne, des étangs de Baye et de Vaux et de ruisseaux voisins vers le bief de partage. Les écluses, biefs et ouvrages d'alimentation en eau complètent le dispositif de flottage en permettant d'acheminer une partie des bois par bateaux, tandis qu'une autre part continue à voyager par flottage sur l'Yonne. Cet ouvrage a été construit entre le XVIIIe et le XIXe siècle.

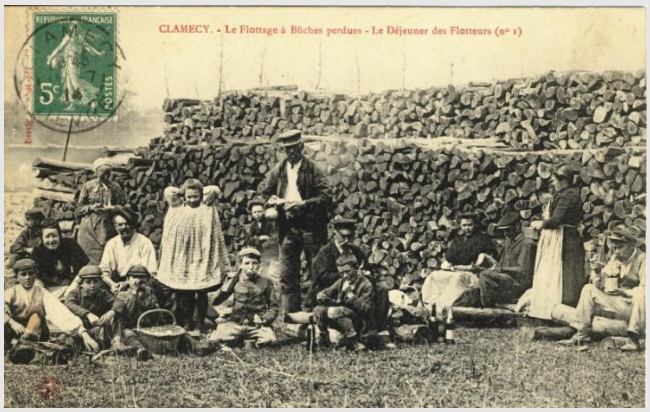
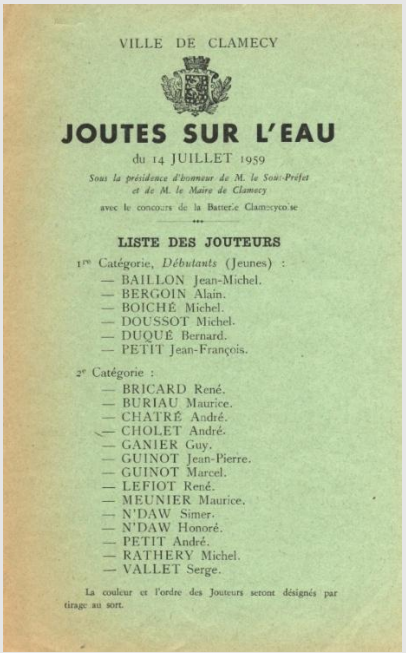


Figure 37 : Clamecy, le flottage à bûches perdues – le déjeuner des flotteurs © SSAC Clamecy.

Jeux d'eau et joutes nautiques

La tradition ludique de joutes s'inscrit dans un contexte ancien des joutes nautiques remontant à l'Antiquité, mais s'est particulièrement développée via les communautés fluviales. Inspirés par les joutes de Paris (où hommes et femmes joutaient, sans plastron), à Clamecy et Auxerre, dès 1830, les flotteurs joutaient au moment de fêtes populaires, utilisant leurs barques de travail en période de faible activité. Cette variante "des flotteurs" est un patrimoine vivant, mêlant détente et rivalité corporative. Le gagnant, le Roi sec, qui n'était pas tombé lors des assauts, était le représentant de la communauté. Les flotteurs de Clamecy étaient réputés non seulement pour leur courage mais aussi pour leur caractère résolu dans les négociations avec les donneurs d'ordre. Ils voyageaient beaucoup et revenaient avec des « idées nouvelles ». En cas d'injustice, ils étaient prompts à réagir. Leur Roi sec avait donc la lourde responsabilité de porter la parole de sa communauté durant son mandat.



VILLE DE CLAMECY

JOUTES SUR L'EAU

du 14 JUILLET 1959

Sous la présidence d'honneur de M. le Sous-Préfet et de M. le Maire de Clamecy

avec le concours de la Batterie Clamecycoise

LISTE DES JOUTEURS

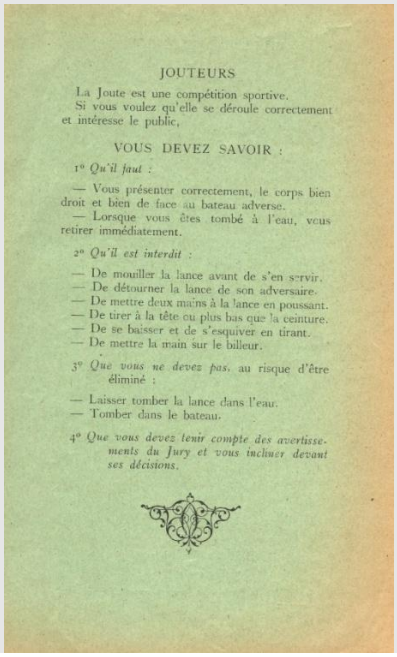
1re Catégorie, *Débutants* (Jeunes) :

— BAILLON Jean-Michel.
— BERGOIN Alain.
— BOICHÉ Michel.
— DOUSSOT Michel.
— DUQUÉ Bernard.
— PETIT Jean-François.

2e Catégorie :

— BRICARD René.
— BURIAU Maurice.
— CHATRÉ André.
— CHOLET André.
— GANIER Guy.
— GUINOT Jean-Pierre.
— GUINOT Marcel.
— LEFIOT René.
— MEUNIER Maurice.
— N'DAW Simer.
— N'DAW Honoré.
— PETIT André.
— RATHERY Michel.
— VALLET Serge.

La couleur et l'ordre des Jouteurs seront désignés par tirage au sort.



JOUTEURS

La Joute est une compétition sportive.
Si vous voulez qu'elle se déroule correctement et intéresse le public,

VOUS DEVEZ SAVOIR :

1° *Qu'il faut* :

— Vous présenter correctement, le corps bien droit et bien de face au bateau adverse.
— Lorsque vous êtes tombé à l'eau, vous retirer immédiatement.

2° *Qu'il est interdit* :

— De mouiller la lance avant de s'en servir.
— De détourner la lance de son adversaire.
— De mettre deux mains à la lance en poussant.
— De tirer à la tête ou plus bas que la ceinture.
— De se baisser et de s'esquiver en tirant.
— De mettre la main sur le billeur.

3° *Que vous ne devez pas*, au risque d'être éliminé :

— Laisser tomber la lance dans l'eau.
— Tomber dans le bateau.

4° *Que vous devez tenir compte des avertissements du Jury et vous incliner devant ses décisions.*



Figures 38 et 39 : Liste des joueurs et règle des joutes en 1959 ; Les joutes à Clamecy en 1932
© SSAC Clamecy.

III.2. Évolution/adaptation/emprunts de la pratique

Actuellement, des outils motorisés sont utilisés pour la construction des radeaux (tronçonneuse…).

Les descentes actuelles, depuis les montagnes, s'effectuent toujours fin mai début juin, période propice pour le niveau de l'eau mais en tenant compte aussi d'autres activités (notamment sportives) qui se déroulent sur l'eau. Une grande évolution est celle de la sécurité, avec des normes définies par les services préfectoraux : diverses assurances, service ambulance, combinaisons néoprènes et gilets de sauvetage, moniteurs diplômés d'état pour guider les radeaux, liaisons radios. Tout cela est très éloigné de la réalité historique mais les radeaux sont construits de manière réaliste et les rivières restent dans leur état naturel avec tous leurs pièges. La radellerie s'adapte au régime et profil des rivières. C'est pourquoi à l'intérieur des multiples associations et entreprises, de nombreuses différences existent. Mais tous ont conscience que l'association « bois et eau » a été un facteur essentiel de progrès et que les structures actuelles, elles aussi, renforcent les liens entre les régions et les peuples. En se regroupant au sein d'une organisation multinationale comprenant 40 associations pour 12 nations, les associations de radeliers accomplissent leur mission : entretenir la mémoire vive et faire grandir l'entente et la coopération entre les communautés et les nations.

IV. VIABILITÉ DE L'ÉLÉMENT ET MESURES DE SAUVEGARDE

IV.1. Viabilité

Vitalité

Des événements rassembleurs, fédérateurs et structurants

Un aspect très positif : les descentes déplacent une foule importante, présente tous les ans. Les spectateurs, les journalistes suivent les étapes de la préparation et demandent beaucoup d'informations. Ce type d'événement a restructuré la communauté, après parfois un silence de près d'un siècle. Ces événements innervent les communautés locale, régionale et internationale grâce à leur regain d'activités. Ils fonctionnent en lien avec d'autres associations semblables ou complémentaires, en France et dans le cadre de l'I.A.T.R. Cette vitalité, nouvellement injectée dans le tissu culturel et économique, s'est articulée autour d'activités fédératives : artistiques, culturelles,

écologiques, gastronomiques, historiques, humaines, pédagogiques, sociales et touristiques, et se déploient autour d'événements annuels qui rythment les saisons, d'événements plus ponctuels, et, enfin, d'un ensemble de mobilisations plus modestes, au fil des mois, témoignant du caractère vivant, et ancré, de ces pratiques sur les territoires concernés. Un accent fort est mis sur l'acculturation et la transmission aux jeunes générations et aux personnes demandeuses. Ce sont les reconstitutions qui font que l'attention du grand public se porte sur le flottage, permettant une valorisation et une popularisation qui maintiennent une part de la vitalité, en déplaçant les foules. Les bénévoles et professionnels investis dans ces événements y sont largement valorisés, ce qui participe à la vitalité des associations qui les supportent, et au maintien et à l'expansion de ces activités.

Une valorisation du bois contemporaine en expansion

À la suite de siècles de négoce et de transport du bois par flottage, l'industrie du bois est restée implantée dans les secteurs des basses vallées. La filière bois est représentée par des entreprises de charpente, palettes, scieries, cartes postales en bois, jouets etc., mais aussi des lycées spécialisés dans le travail du bois : le lycée National du Bois et l'Institut des Compagnons du Tour de France sont installés à Mouchard (Jura) par exemple. Par ailleurs, les menuisiers et, actuellement, la présence de plus en plus importante du bois dans la construction sous ses différents aspects (ossature, KLM, isolation, maisons passives, …), favorisent l'engouement pour des bois locaux de qualité. Tout ceci concourt à maintenir vivant le patrimoine du radelage et du flottage, avec une demande contemporaine en bois importante, et un intérêt porté aux provenances des bois, en termes de soutenabilité, mais aussi en termes patrimoniaux (historicités, sociabilités).

De fortes collaborations internationales

Au cours des 3 dernières décennies, les assemblées générales avec flottages, organisées annuellement par l'I.A.T.R. ont permis une ouverture sur d'autres pays et d'autres pratiques chaque année : Allemagne, Espagne, Slovénie, Italie, Bosnie, etc. L'esprit d'amitié entre les peuples de cette association internationale est bien résumé par sa devise : « Les Eaux Coulent Sans Frontières ».



Figure 40 : Rassemblement international des radeliers 2025, Laspuña, Huesca, Espagne © Radeliers de la Loue.

L'investissement dans la chaîne opératoire depuis la forêt jusqu'à la rivière

Le radelage est indissociable d'une bonne gestion des forêts et du respect des milieux : faune, flore, rivières et leurs ouvrages. Il est intimement lié au bon état et bon usage des cours d'eau et exige un entretien régulier des berges et des lits. Il implique le partage et l'échange avec d'autres utilisateurs. Les rivières sont un lieu où cohabitent différentes activités (essentiellement touristiques aujourd'hui), donc un lieu de partage. Sur la Durance existe une collaboration entre les usagers (pêcheurs compris) et les descentes qui ont lieu fin mai début juin marquent le début des activités nautiques touristiques. Sur cette rivière, le but n'est pas de créer une activité touristique même si cela existe en d'autres lieux, cela étant incompatible avec le caractère torrentiel. Le but des reconstitutions est pédagogique et permet de faire vivre la mémoire des descentes.

Sur le Marais poitevin, l'activité est vitale pour évacuer les bois, à l'origine du paysage spécifique du marais mouillé, depuis les parcelles entourées d'eau jusqu'aux industriels. La vitalité de l'activité est permanente, avec un travail non saisonnier, à l'année, entre propriétaires de boisements, industriels du bois, et Parc naturel régional.

Menaces et risques

Erosion démographique de la population pratiquante : une menace interne

La principale menace qui pèse sur ce patrimoine vivant est la diminution puis la disparition des participants aux activités de radelage et de flottage. Comme tout patrimoine vivant, la menace est l'absence de motivation des participants et le défi pour les praticiens est d'arriver à fidéliser les plus jeunes. Par ailleurs, le vieillissement est le plus grand risque pour toute association, ce qui constitue un risque certain pour les communautés associatives. La partie recherche historique est importante mais les reconstitutions sont des manifestations qui attirent et laissent des images fortes.

La transmission de l'activité professionnelle poitevine et le changement de paysage

Sur le Marais poitevin, l'activité professionnelle n'est pratiquée que par une seule personne à temps plein, ce qui la rend particulièrement fragile, même si les savoir-faire ont été transmis à plusieurs jeunes, qui pourraient reprendre l'activité lors du départ en retraite du bûcheron. Par ailleurs, le passage, en plusieurs décennies, de 800 000 à 200 000 peupliers sur le territoire du marais, et l'impact sanitaire de la chalarose du frêne sont un autre risque majeur, auquel le PNR tente de parer avec un actif programme de replantation (15 000 arbres/an).

Changement climatique, pollutions, et conflits d'usages : menaces externes

La Loue a toujours façonné la vie des villages qui la bordent par les activités économiques et désormais touristiques qu'elle favorise. La radellerie en a entretenu le cours par le flottage. Aujourd'hui, de nouvelles menaces s'ajoutent aux anciennes. Les obstacles naturels et humains ont toujours existé : régime torrentiel (crues soudaines, sécheresses dues au relief karstique, instabilité des fonds), courbes prononcées, chutes d'eau, bancs de graviers, branches, ainsi que les ponts et les digues. Aujourd'hui, les barrages et leurs pertuis, les centrales électriques, les activités touristiques et sportives s'ajoutent à la liste. Des problèmes administratifs complexes sont apparus. L'habituel étiage d'été de la Loue et de ses affluents se trouve aggravé par des périodes de basses eaux de plus en plus sévères à toute période de l'année. Déjà, en 1993, le rapport de synthèse de l'ADAVAL (Association pour le développement et l'aménagement du Val d'Amour) relatait que « le problème des pompages effectués dans la Haute Vallée, dont le volume n'est pas connu par les élus du Val d'Amour, et du maintien d'un débit suffisant, est régulièrement évoqué, accompagné du souhait d'une approche globale entre la haute et la basse Loue ». La pollution de la Loue et de ses affluents génère de sérieux problèmes. Les rejets d'eaux usées sont chroniques sur le territoire. Dans 78 % d'installations d'épuration visitées, plus de la moitié sont non-conformes (Syndicat mixte Doubs-Loue, agence de Besançon, dossier n°2020-249). La prolifération des cyanobactéries a amené à interdire la baignade. Les épandages de lisiers en constante augmentation (problèmes d'élevage en rapport avec l'industrie du comté) provoquent régulièrement l'eutrophisation. Les plans d'épandage ne sont pas transmis. Or la qualité de l'eau est un enjeu majeur pour le radelage et les rivières jurassiennes. Le plan d'action français 2020/30 oblige à la restauration écologique. Les radeliers participent à ces actions pour la biodiversité : ils entretiennent le lit et les rives des rivières ; les barrages-seuil sont aménagés de passes à radeaux pour respecter ouvrages et écosystèmes. Lors des reconstitutions, et surtout si le radelage devient une activité touristique, dans quelle mesure sera-t-il possible d'assurer une programmation valide et de garantir un milieu naturel sain aux touristes, et donc de respecter les engagements d'une vallée classée par l'I.A.T.R. et protégée écologiquement ?

Une réglementation plus restrictive : un encadrement administratif évolutif complexe

La descente des radeaux sur la Durance fait l'objet chaque année d'un arrêté de la préfecture (voir annexe). Référence de l'arrêté N° 05-2025-05-06.00003, Préfecture de Gap le 6/5/2025 : « Autorisation pour les reconstitutions historiques de descente des radeaux sur la Durance des 31

mai et 1er juin 2025. L'autorisation attribuée peut être supprimé jusqu'au dernier moment en fonction de l'état de la rivière et autres problèmes sécuritaires », ce qui constitue une autre menace. Les descentes sont encadrées par des professionnels de la rivière, cette condition est imposée pour obtenir les autorisations préfectorales.

Sur la Loue, les limites entre les départements du Doubs et du Jura multiplient les démarches et les partenaires administratifs. Les décisions concernant les travaux d'entretien sont souvent difficiles à coordonner. De même, les autorisations de flotter sont parfois soumises à des normes flottantes elles aussi. En 2023, par exemple, le flottage de Cramans au Moulin Toussaint n'a pas pu avoir lieu. L'autorisation de la Préfecture du Jura était accordée mais celle du Doubs est arrivée hors délai.

IV.2. Mise en valeur et mesure(s) de sauvegarde existante(s)

Modes de sauvegarde et de valorisation

Le label international

L'I.A.T.R. décerne un important label, celui d'*International Timber Rafting City/Municipality*. A l'échelle internationale, une trentaine de territoires est ainsi classée, dont deux en France : Chamblay et la basse vallée de la Loue (6 juillet 2014) et Clamecy (11 septembre 2022).

Les actions spécifiques du PNR du Marais poitevin

Sur le Marais poitevin, le Parc naturel régional éponyme accompagne et soutien la filière du flottage pour son rôle dans le maintien des paysages (ripisylve notamment), et la sauvegarde des essences peuplières vernaculaires. Le Marais poitevin dispose d'un patrimoine riche et diversifié et fait à ce titre l'objet de mesures de protections patrimoniales fortes : le Site classé de 1981 élargi en 2003 à 18 620 hectares ; les Sites inscrits dans les villages du marais vendéen (144 hectares) contigus au site classé en 2003 ; les Sites Patrimoniaux Remarquables, issus des anciennes AVAP pour les communes de Niort et Arçais en Deux-Sèvres (projet à Coulon), complétant les périmètres de protection des Monuments Historiques ; les arrêtés préfectoraux de protection de biotope et notamment sur le territoire des Deux-Sèvres, l'arrêté de protection de biotope des arbres têtards du 1er juillet 2013 ; le classement européen Natura 2000 en 2003, reconnaissant la richesse de sa biodiversité, avec une faune et une flore diversifiée et protégée. Ces protections, associées à la stratégie de gestion portée par le syndicat mixte du PNR, valent au Marais poitevin plusieurs labels : PNR par décret du 20 mai 2014, Grand Site de France par décision ministérielle du 20 mai 2010, renouvelé le 18 mai 2026, Ramsar - zone humide d'importance internationale 1er décembre 2023.

Les publications, la muséographie, l'événementiel

Les publications et travaux de recherche et valorisation des associations sont primordiaux pour assurer la sauvegarde. Ils consistent en la publication de livres. Les reconstitutions de flottages et radelages, annuelles, sur chaque bassin, permettent de maintenir les savoirs et savoir-faire, et de les populariser. La muséographie des pratiques est également réalisée au sein d'institutions patrimoniales hébergées en bâtiment. Par ailleurs, les associations sont engagées dans des démarches de valorisation auprès d'un public varié : scolaires, touristes, visiteurs, …




Figures 41 et 42 : Médiation publique autour du flottage au Festival de Loire, à Orléans, 2025 © Flotescale.

Actions de valorisation à signaler

Les reconstitutions et festivités comme maintien des savoir-faire

En termes de valorisation, les reconstitutions constituent les actions majeures les plus visibles. Chaque année ont par exemple lieu les descentes sur la Durance. Celles-ci représentent 2 journées de navigation. Des fêtes célèbrent les pratiques de radelage et de flottage (fête du radelage d'Osse-en-Aspe, Journées du patrimoine, fête des Oualous à Raon-l'Étape, …), au sein et au-delà de ces territoires. A Clamecy, la fête du flottage a été organisée en 2022, par la Communauté de Communes.

Bassin de la Loue

Sur la Loue, la ComCom du Val d'Amour et son Office de Tourisme mènent une politique de valorisation du patrimoine matériel et immatériel. La publication d'article dans le guide local met en lumière l'histoire du radelage sur la Loue, la transmission des gestes traditionnels, ainsi que l'action contemporaine de la Confrérie Saint-Nicolas des Radeliers de la Loue. Cette mise en avant contribue à sensibiliser le grand public à l'importance de ce savoir-faire dans l'identité du territoire et à encourager les visites du R'paire des radeliers. Un projet de podcast donnera la parole aux radeliers, afin de collecter et diffuser des témoignages autour de leurs savoir-faire. La CCVA développe un parcours sur application mobile gratuite qui abordera la thématique "Radeliers & rivière", en associant découverte du milieu (faune, flore, écosystèmes de la Loue) et évocation du savoir-faire des radeliers (construction des radeaux, flottage, transport du bois, lien entre forêt et rivière).

Marais poitevin

Sur le Marais poitevin, le PNR s'est engagé dans un processus de préservation à long terme de l'activité du flottage, en érigeant le train de bois flottant comme élément central de sa stratégie territoriale patrimoniale sur le marais mouillé boisé. Le PNR a acquis une ancienne scierie, à Magné, mise à disposition des activités liées au bois et au flottage. Le parc fait l'acquisition de matériel mis à disposition du flotteur et s'est engagé dans un titanesque chantier de maintien des peuplements en arbres, assurant, années après années, la plantation de jeunes plants préservant l'écosystème, conservant les paysages, qui donneront lieu à une future exploitation locale du bois. Ces actions doivent permettre de protéger le plus grand marais boisé de la façade Atlantique, et le socio-écosystème qui en dépend. Par ailleurs, la présidence du PNR a engagé une coopération internationale avec la Maison des Cageux, au Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, qui patrimonialise l'activité de flottage des raftsmen du Canada, à Lanoraie. Enfin, le parc a réalisé une vidéo sur ce PCI.

Bassin de la Durance

Pour les descentes, conférences et manifestations, l'association bénéficie de l'aide des offices de tourisme de la vallée et des Hautes-Alpes (dans leurs brochures) ainsi que de la presse locale ; reportage ; Fête sur le thème de la Durance et de l'eau (conférence, montage d'un radeau) ; Parution

d'article dans l'Almanach Dauphinois ; Plaque commémorative sur le chemin au Moulin à Crots ; Stèle au plan d'eau d'Embrun en 1998 ; Stèle à Saint-Clément en 2003.

Bassin du Morvan

Les associations y jouent un rôle majeur dans le partage de l'histoire, savoirs et des compétences. En 1949, la Confrérie inaugure la statue du flotteur sur le pont de Bethléem, avec une grande fête pour commémorer le flottage et la construction d'un train de bois avec l'arrivée à Paris. Jusqu'aux années 1990 l'association a réalisé des pots au feu, l'argent récolté était donné aux descendants de flotteurs. En 1991 une fête du flottage avec jeté de bûches à flot perdu et repas du flotteur est organisée. En 1992 la Confrérie a été invitée à participer à la grande fête navale de Brest. 1995 a vu l'organisation en mai de la fête internationale du flottage. En 2023, la Confrérie Saint-Nicolas et Flotescale se sont associées pour animer ensemble un nouvel Espace Flottage. Les maquettes de la Confrérie et la Rigole de Flotescale schématisent le flottage (1000 visiteurs/an). Précisons également l'existence d'un journal d'information *la Rouette couplière*. Flotescale a accueilli 30 personnes faisant leur service civique. C'est notamment dans ce cadre que les savoir-faire permettant de construire un train de bois, dans le respect des normes actuelles, sont transmis.

Modes de reconnaissance publique

La reconnaissance médiatique

Les médias participent à la reconnaissance, comme le montrent les coupures de presse, reportages TV ou radiophoniques, qui s'y consacrent. Sur la Durance, des vidéos ont été produites par M.Toupet : Avec les radeliers de la Durance, Les radeliers de la Durance. Créée en 1984 sous l'appellation "Radio Flotteurs", Flotteurs FM couvre les trois quarts de la Nièvre et le sud de l'Yonne.

Le rôle des institutions administratives

Les contacts avec les autorités sont nombreux : ComCom de l'Embrunais ; Département des Hautes-Alpes ; Région PACA ; Députés ; ONF, communes forestières, Fédération Nationale du Bois Provence Alpes, PNN des Ecrins, PNR de Camargue, Montdauphin site Unesco, … Les acteurs d'importance sur le sujet, comme VNF ou l'ONF participent par leurs actions de soutien et de promotion.

Les arts et les littératures

L'art s'est également saisi de la possibilité de représenter ces pratiques. De nombreuses œuvres y sont consacrées, parfois intégrées aux collections nationales. A la mairie de Raon-l'Étape (Vosges), 11 tableaux retracent l'histoire des flotteurs, peints par N. de Mirbeck, né en 1738. Les toiles sont classées Monuments historiques, et visibles dans le salon d'honneur. De nombreuses expositions présentent les pratiques, comme au Centre pour une anthropologie du fleuve de la Maison du fleuve Rhône (Givors, 1977) : « Radeaux et radeliers du Rhône et de ses affluents ». La littérature est une source de reconnaissance : de nombreux écrits s'y consacrent. Certaines pièces de théâtre aussi : *V'là l'flot qu'arrive à Clamecy*, mis en scène par F. Maigrot et joué par la Cie le Spiralum (Clamecy, 2006).

Les activités scientifiques

Un projet de thèse en histoire se consacre à l'Yonne : *Flottage et flotteurs sur l'Yonne (XVIIIe siècle-1923),* par D.Langoureau, sous la dir. de F.Jarrige (UBE) ; un de master en histoire analyse les sources des problématiques de gestion, accidents et procès générés par le radelage entre Loue et Rhône avec l'université d'Avignon. De fréquents colloques s'y intéressent aussi.

IV.3. Mesures de sauvegarde envisagées

- **Rédaction et adoption d'une Charte des Radeliers et Flotteurs de France** permettant de coordonner les actions des différents acteurs de la pratique, signée le 25 juin 2026. Cette Charte institue notamment tout un ensemble de collaborations entre les territoires français concernés, mais aussi avec l'international, avec un axe fort consacré à la coordination inter-structures. Des projets communs, structurants, sont ainsi envisagés comme mesures de sauvegarde : échanges de bonne pratique, rencontre annuelle, visites entre sites, coordination de l'action internationale, discussions et partages des supports pédagogiques, muséographie, etc.

Concernant les acteurs associatifs, les trois territoires de la Nièvre, de la Durance et de la Loue ont engagé des plans d'action à moyen terme, déclinés comme suit :

Vallée de la Loue : contact a été pris avec Mme A. Ackermann, directrice de la Grande Saline de Salins-les-Bains, proche de Chamblay et classée site UNESCO. Un partenariat avec les radeliers de la Loue est prévu en 2027 avec **conférences et exposition** sur le radelage et le voiturage des bois pour l'alimentation de la Saline et sur le transit par Salins des bois de construction ou de radelage. Un versement d'archives dédiées, aux Archives départementales du Jura, est en cours.

Vallée de la Durance : radeau école sur la Durance : il nous parait nécessaire pour mieux former la nouvelle génération de radeliers de **créer et réaliser un radeau école** (type raft). Ce radeau pourra non seulement servir à la formation mais aussi sera accessible aux radeliers des autres associations. L'association travaille également avec Les Amis de l'Arbre à l'Ouvrage au développement d'un espace muséographique sur la commune de Freissinières, permettant de mettre en exergue ces pratiques, racines indéniables des techniques actuelles ou futures.

A Clamecy et sur la haute vallée de l'Yonne, il est prévu de :

- **poursuivre l'équipement et l'aménagement de l'Espace Flottage de Clamecy et faire évoluer sa gestion** pour permettre une ouverture au public plus large sur la période printemps / été ;

- **pérenniser la pratique mémorielle du lâcher à bûches perdues** le 2ème dimanche du mois de juin avec la participation active du public (action déjà réalisée à deux reprises) et le pique-nique des flotteurs ;

- **dynamiser la participation de nos adhérents aux évènements sur eaux douces** (Festival de Loire, Récid'Eau, radelage sur la Durance, radelage sur la Loue…) avec mise à disposition de nos maquettes ;

- **organiser tous les 2 ans le festival international du flottage de Clamecy** avec à chaque édition un focus sur un pays ou une tradition. Un son et lumière en soirée sera prévu ;

- **intensifier les démarches avec le milieu scolaire** (enseignants et élèves, primaire et secondaire) pour faire vivre aux enfants les savoirs et expériences liés au flottage grâce à des ponts dressés entre disciplines (histoire, géographie, écologie, arithmétique, physique, technologie…) : visites de sites, observation de reconstitutions, discussions autour de maquettes, conférences, etc.

- **mise en cohérence, amélioration et complément des parcours mémoriels** reprenant les itinéraires des flotteurs. Ces parcours sont destinés aussi bien aux randonneurs qu'aux cyclotouristes et aux plaisanciers. Un parcours de cyclotourisme de 156 km, « le chemin des flotteurs », est déjà en projet entre Chaumont et Clamecy. Un circuit pédestre de 14 km, « la boucle du flottage », a pour point de départ Montsauche les Settons dans le Morvan. Le GR de Pays « Les méandres de l'Yonne », de 72 km sur 8 communes, se développe autour du thème du flottage. Le parcours à vélo le long du Canal du Nivernais sur 178 km, permet de relier Decize à Auxerre. Enfin, un itinéraire de cyclotourisme Clamecy / Paris est aussi en projet.

Sur le volet professionnel de la pratique, le PNR du Marais poitevin engage les mesures suivantes, décidées par ses instances, et mises en œuvre par ses agents et leurs partenaires :

- **soutenir l'activité de Jonathan Perrault, dernier exploitant forestier par bateau**, en accompagnant ses projets, par exemple le co-financement de la restauration de son chaland traditionnel qui permet le transport du tracteur sur les parcelles de marais, le tracteur permettant de déplacer les arbres abattus jusqu'aux voies d'eau avant de les trainer aux cales de débardage ; accompagner Jonathan Perrault dans la transmission de son activité, avant sa retraite, en **recherchant un repreneur**, en pérennisant les navires de tirage des trains, en mettant à disposition l'ancienne scierie pour le stockage des bois ;

- **amplifier le programme de replantations animé par le PNR** avec le concours financier des Régions et du syndicat des propriétaires fonciers qui permet de renouveler la ressource et à terme l'exploitation des peupliers.

De manière générale, il convient au-delà de ces aspects topographiques, d'évoquer l'une des mesures majeures de sauvegarde à long terme : celle de **relancer la pratique à l'échelle d'une majorité, si ce n'est de l'ensemble des cours d'eau « flottables »**, et donc des massifs forestiers qui en dépendent, dans une démarche intégrée de la forêt à la rivière. Convaincre les territoires historiques de relancer l'activité est aussi l'un des enjeux de cette démarche, jusqu'au transfert du secteur patrimonial et culturel vers le secteur socio-économique de la forêt-bois et de la navigation commerciale.

IV.4. Documentation à l'appui

Récits liés à la pratique et à la tradition

La légende d'Euriette et Loys : vers Chamblay, les traversées du lac dans lequel coulait la Loue, effectuées par Loys pour retrouver Euriette de nuit, seraient, au Moyen-Âge, à l'origine de la dénomination du « Val d'Amour » (à l'origine, val « d'Amaous ») et auraient transformé durablement le profil de la rivière sur toute la basse vallée de la Loue classée flottable (Louis Martin, « La légende de Franche Comté », librairie Camponovo, Besançon, 1947).

La légende du Val d'Amour : c'est un récit qui, en mélangeant conte, archéologie et poésie, décrit la traversée du lac sur un radeau (Huguette Tournier, « Le Roman d'une légende », Imprimerie Seigle-Ferrand, Poligny, 2023).

Le cheval Gauvain : l'héroïne, victime du cheval Gauvain, un cheval-fée, est tirée des flots de la Loue à Chamblay, par des radeliers (L.Martin).

Le voyage d'un jeune franc-comtois de Paris à Rome en 1771, mentionne un « port sur la Loue » dont toute une génération disparue (vivant sur des radeaux) a essaimé sur la Saône et le Rhône » avant la mécanisation (Jérome Brochet, Imprimerie Demontrond, Besançon, 1922).

« Le Val d'Amour, Nouvelles Franc-Comtoises » : cette nouvelle magnifie le passage de barrages sur l'emblématique Loue par des radeaux (Charles Dornier, Ed. Sequania, Besançon, 1928).

« Les Petits Comtois : Tiaffer dans la Gouillasse » : cette chronique de l'imaginaire comtois met en scène des artisans et lutins comtois, souvent en argot local, et reprend d'anciennes légendes et traditions (vouivre, vin jaune…). L'un des héros, fabriquant de « caclots » (sabots), est un radelier heureux (Laure Gouget, Ed. Coprur, 2005).

Chants traditionnels :

- Chant des rad'lis de Chamblay : Robert Francioli et Thierry Rutkowski, octobre 1995 (droits réservés à la Confrérie) ;

- Chanson des voituriers de marine : Conte du Matachin, Max Buchon, Ed. Lévy frères, Paris, 1858.

- Une decize sur le Rhône, chant traditionnel de la Vallée du Rhône adapté par les radeliers de la Loue à leur région.

- Répertoire du groupe de musique Alwati (Franche-Comté) consacré au radelage : alwati.com/la-musique/nos-enregistrements/

- Chant des flotteurs recueilli par A. Millien et J.-G. Pénavaire, en 1880, auprès du père Godet, ancien flotteur à Clamecy (Source : Paul Delarue "*Recueil de chants populaires du Nivernais*", 6e série, p. 63) : chants-populaires-francais.com/textes_79/Chant_de_flotteurs.html

- Chansons vosgiennes par Rohan le Barde : La chanson des oualous ; Les flotteurs, les forestiers (Les oualous et les sagards).

- Chant de flotteurs de bois, Chants de mariniers 5 - Gens de rivière et bateliers des fleuves de France, Anthologie des chansons de mer, label : Le Chasse-Marée, SCM 007.

Littérature

Le chant du monde, Jean Giono, 1934, Ed. Gallimard.

Le Grand Fleuve, Hettre et Ailery, sur Jean Tambour (flotteur de profession), bande-dessinée, 5 tomes, 1990.

Radeliers de la Durance : 25ème anniversaire de l'association, 2018.

European paths of Wood and Water International Timber Raftsmen (The Durance), 2020

Hautes Alpes insolites : Découvertes et randonnées, « Autour de la chartreuse de Durbon », Nicolas Cruchant et Nicolas Fragiacomo, 2025, Ed. Glénat.

Inventaires réalisés liés à la pratique

Inventaire du patrimoine, Base Mérimée, environ 200 notices (flottable, port aux bois, pertuis, ...).

Collectage photographie du PNR du Marais poitevin consacré à l'activité de flottage, 1994 : mediatheque.parc-marais-poitevin.fr/fr/artisanat,-industrie/exploitation-du-bois/transport/flottage-du-bois-frx1addedf01de1200000008744.htm

Fonds Louis Bonnamour, archives orales, entretiens et témoignages oraux sur le radelage, Archives départementales de Saône-et-Loire (cote 19 AV 11, 1975).

Archive orale de l'Association D.A.C. Trad, collectage en Indre-et-Loire (Maillé, 1930-1939) : 085_02_2012_0004te (cote plateforme RADdo).

Campagne photographique du Studio Guy Beaufils de Clamecy en 1949, consacrée au quatrième centenaire de l'invention du flottage, fonds MUCEM, cotes Ph.1966.48

A Clamecy, de nombreux objets, outils et documents ont été collectés au sein des associations et sont mis à dispositions ou présentés dans l'Espace Flottage du Quai Saint-Roch, au Musée d'Art et d'Histoire Romain Rolland et dans les locaux de la Société Scientifique et Artistique de Clamecy.

Bibliographie sommaire

ARVISET, Marie-Louise. Une industrie qui disparaît : le flottage a bûches perdues dans le Morvan. *Annales de Géographie*. Armand Colin, 1924. p. 579-582.

BELHOSTE, Jean-Francois. Le projet de flottage des bois d'Évreux en 1725. *Cahiers de Fontenay*, 1991, vol. 9, no 1, p. 15-30.

BENOIT, Paul, BERTHIER, Karine, BOËT, Philippe, *et al.* Les aménagements hydrauliques liés au flottage du bois, leur impact sur le milieu fluvial (XVIe-XVIIIe siècles). *Fleuves et marais, une histoire au croisement de la nature et de la culture. Paris : CTHS*, 2004, p. 311-320.

BERTRAND, Régis. Frédéric Mistral et la batellerie rhodanienne : une lecture historienne du Poème du Rhône. *Revue des langues romanes*, 2023, vol. 127, n2.

BALLU, Jean-Marie. *Bois de marine : les bateaux naissent en forêt*. Ed. du Gerfaut, 2000.

BOISSIÈRE, Jean. *Populations et économies du bois dans la France moderne : contribution à l'étude des milieux forestiers entre Paris et le Morvan au dernier siècle de l'ancien régime (vers 1685-vers 1790)*. 1993. Thèse de doctorat. Paris 1.

BRAVARD, Jean-Paul. Le flottage du bois et le changement du paysage fluvial des montagnes françaises. *Médiévales*, 1999, p. 53-61.

BURIDANT, Jérôme. Flottage des bois et gestion forestière : l'exemple du Bassin parisien, du XVIe au XIXe siècle. *Revue forestière française*, 2006, vol. 58, no 4, p. 389-398.

CHARNOZ, Hélène et Jean-Claude. *Recherches sur le flottage sur la Loue*. Marine de Toulon, 2001 – 02 – 03, 1200 p.

CHEVRIER, Hervé. *Histoire du flottage du bois sur la Cure*. Ed. Burgundia, 2007.

CHIMITS, Pierre. L'exploitation des forêts pyrénéennes par flottage. *Revue forestière française*, 1975, vol. 27, no 1, p. 61-68.

COURTOT-GUICHIT, Jeanne. *La navigation sur la Saône dans le passé*. Ed. L'Arche d'Or, 1981.

DEHEZ, J. Radeaux et radeleurs de l'Adour. *Bulletin du Musée Basque : revue des études et recherches basques*, n°10 (3ème-4ème trimestre 1935), p. 265-286.

DUBOURGEAT, Jean-Pierre. Le flottage des bois sur l'Arly et l'Isère : un mode bien oublié mais permanent et significatif de circulation marchande jusqu'à l'extrême fin du XIXe siècle. *La rubrique des patrimoines de Savoie*. Conservation départementale du patrimoine, n°45, juillet 2020.

DUFOURNET, Paul-Henri. Seyssel la batelière, aux derniers temps de la navigation sur le haut Rhône. *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1993, vol. 21, no 3, p. 7-40.

DUPONT, Jacques. *La vie quotidienne des flotteurs*. Société scientifique et artistique de CLAMECY, 2005.

DUPONT, Jacques. *Du bois pour Paris*. Confrérie Saint-Nicolas de Clamecy, 2014.

FABRE, Éric. Le flottage sur l'Aude et le commerce du bois de la haute vallée (XVIIIe-XIXe siècle). *Patrimoines du Sud*, 2023, no 17.

FEDERATION DES SOCIETES SAVANTES DES VOSGES, SOCIETE PHILOMATIQUE VOSGIENNE. *Eau, flottage et industrie à Raon-l'Etape*. Fédération des sociétés savantes des Vosges, société philomatique vosgienne, 2010.

FURESTIER, Denis. Les radeliers de la Durance. *Forêt méditerranéenne*, 2002, vol. 23, no 1, p. 65-74.

FURESTIER, Denis. *Flottage du bois dans les Alpes du XIème au XXème siècle du Léman à la Méditerranée*, 2025.

FOUILLAND, Serge. *Le jeu des acteurs de la valorisation du patrimoine radelier : de la recomposition patrimoniale à l'outil de développement local*. Maîtrise de sociologie, Université Lumière Lyon 2, 1998.

FOUILLAND, Serge et FURESTIER, Denis. Le flottage sur la Durance et sur l'Isère hier et aujourd'hui. *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1999, vol. 27, no 1, p. 55-77.

GERMAIN, Georges (d'après). L'épopée du bois flotté : de l'écluse aux fours à porcelaine. *Arcades,* NS, Les routes de l'eau, oct. 2018.

GIBERT, André. Notes au sujet de l'ancien flottage du bois sur le Doubs. *Revue de géographie alpine*, 1933, vol. 21, no 2, p. 433-446.

GIGOT, Jean. *Le flottage des bois du Morvan sous l'Ancien Régime*. Thèse, Ecole nationale des Chartes, 1935.

GROBER, Ulrich. Eternal forest, sustainable use: The making of the term "Nachhaltig" in seventeenth-and eighteenth-century German forestry. In Routledge handbook of the history of sustainability (pp. 96-105). Routledge, 2017.

GRUDLER, Christophe. *Des commerçants belfortains et le flottage du bois entre le Sundgau et Bâle (1770-1784)*. Société d'Histoire du Sundgau, 1994.

GUATELLI, Olivier. *Le flottage des bois et les "oualous" à Raon-l'Étape : 1830-1899*. 1989. Monographie.

JACOB-ROUSSEAU, Nicolas et GOB, Frédéric. Le flottage du bois et ses conséquences écologiques, de l'Antiquité à l'époque contemporaine. Problèmes, matériel et méthodes pour une contribution à l'histoire environnementale. *Chantiers et matériaux de construction. De l'Antiquité à la Révolution industrielle en Orient et en Occident*. 2020. p. 175-208.

JACOB-ROUSSEAU, Nicolas, JARRIGE, Nicolas, et LANGOUREAU, Dimitri. Le flottage du bois en Europe. *Techniques, sociétés et environnements. Dijon : Presses Universitaires de Dijon*, 2023.

JANOD, Roland. Les radeliers de la vallée de la Bienne (Jura). *Le Monde alpin et rhodanien. Revue régionale d'ethnologie*, 1985, vol. 13, no 4, p. 41-54.

KLEINE, Roland. *Le flottage du bois sur la Sarre aux XVIIIe et XIXe siècles : lo woléje dan lo Bian-Ri évon ses wolous*. Société d'histoire et d'archéologie de Lorraine, Section de Sarrebourg, 2003, Collection Conférences, p. 82.

LANGOUREAU, Dimitri. Flottage et flotteurs sur l'Yonne, XVIIIème siècle, 1923. Cahiers d'Ademos, Yonne, 2015.

LE LAY, Yves-François. *Les hommes et le bois en rivière. Représentations, pratiques et stratégies de gestion dans le cadre de l'entretien des cours d'eau*. 2007. Thèse de doctorat. Université Jean Moulin-Lyon III.

LIZET, Bernadette. Fiche de terrain n°10 : Débardage-bûcheronnage dans les bois littoraux de Landévennec (Finistère nord). *Chevaux de trait : le retour ? Atteleurs, compétition et tradition : rapport de fin de recherche*. Ministère de la culture, Direction du patrimoine et de l'architecture, Mission du patrimoine ethnologique, Programme "Tradition" (Relances et revitalisations), Corinne Boujot, Anne Bourdon, François Portet, sous la dir. de Bernadette Lizet, APSONAT (Appropriation et socialisation de la nature), UMR8275, CNRS/MNHN, Paris

MASSON, Guy. *Plateau de Langres, le flottage du bois dans la vallée de l'Ouche*. Ed. Hipaf, 2015.

MAURET-CRIBELLIER, Valérie. Le flottage des bois sur la rivière du Cher (XVIIIe-XIXe siècle). *Supplément à la Revue archéologique du centre de la France*, 2013, vol. 43, no 1, p. 137-141.

MAXIT, Sylvie. Le flottage du bois sur la Dranse en Chablais : de la Dranse d'Abondance au Léman. *Nature et patrimoine en pays de Savoie*, n°42, mars 2014.

MOSER, Raymond. Exploitation et flottage du bois dans le bassin Bruche-Mossig des XVIe au XIXe siècle. *Société d'Histoire de Mutzig et Environs*, XXXI, 2008, p. 5-41.

PETIT, C. *Le brellage ou flottage du bois à Saint-Dizier et dans la région*. Bulletin Comité Folklore champenois, 1938, pp. 306-310.

PNR du Marais poitevin. *Le train de bois flottant au cœur de la stratégie territoriale patrimoniale du PNR et du Grand Site de France*. PNRMP, 2026, 22.

POUX, Anne-Sophie, GOB, Frédéric, et JACOB-ROUSSEAU, Nicolas. Reconstitution des débits des crues artificielles destinées au flottage du bois dans le massif du Morvan (centre de la France, XVIe-XIXe siècles) d'après les documents d'archive et la géomorphologie de terrain. *Géomorphologie : relief, processus, environnement*, 2011, vol. 17, no 2, p. 143-156.

RAMBERT, Christophe. De la montagne à l'océan : le radelage sur les gaves et sur l'Adour. *Arcades,* NS, Les routes de l'eau, oct. 2018.

REPARAZ, André de. Le défilé de Mirabeau : un grand site naturel humanisé à fonction primordiale de passage. *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens/Journal of Mediterranean geography*, 2005, no 105, p. 37-46.

SEINTURIER, Jean. *Les derniers radeliers de la Durance dans l'Embrunais*. Ed. du Fournil, 2025.

SMRČKA, Aleš, NOVAKOVA, Katarina Slobodova, *et al.* From disappearing transport to revived movement: mobilities as cultural heritage. *Revista de Etnografie si Folclor*, 2026.

VAUTHIER, Arnaud. Le flottage du bois en Lorraine : Sa réglementation du XIVe au XVIIIe siècle. *Le Pays Lorrain*, Société d'Histoire de la Lorraine et du Musée lorrain, vol. 82, mars 2001, p. 15-22.

VERNA, Catherine. Faire flotter du bois (comté du Roussillon, Vallespir et Conflent, XIVe et XVe siècles). *Marché des matières premières dans l'Antiquité et au Moyen Âge. (Collection de l'École française de Rome 0223-5099; 563)*, 2021, p. 305-321.

VION-DELPHIN, François. L'approvisionnement en bois de chauffage d'une capitale provinciale au XVIIIe siècle : le cas de Besançon. *Cahiers de Fontenay*, 1991, vol. 9, no 1, p. 51-74.

Le Chasse-Marée

HENARD, Daniel. Flotteurs du Morvan. Le grand flot. *Le Chasse-marée,* n°7, 1978.

LEFILLEUL, Erwann et MILLOT, Nicolas. Débardage à Landévennec. *Le Chasse-marée,* n°144, 1997.

LE SUEUR, Bernard. Le flottage du bois. *Le Chasse-marée,* n°256, 2014.

TERRIERE, Pierre. Les chemins de mâture. Le transport des mâts pour la marine royale au XVIIIe siècle. *Le Chasse-marée,* n°18, 1985.

VERGOZ, Thibault. Radeliers de la Durance. Ainsi flottait le bois. *Le Chasse-marée,* n°346, 2025.

Les Cahiers du Musée de la Batellerie

BEAUDOUIN, François. Les chemins qui marchent. *Les Cahiers du Musée de la Batellerie*, n°32, 1994.

CORVOL, Xavier. Morillon - Corvol : du bois flotté au château de sable. *Les Cahiers du Musée de la Batellerie*, n°66, 2011.

Publications de la Confrérie Saint-Nicolas des Radeliers de la Loue

LAFAY, Christian et FRANCIOLI, Robert. Et les sapins prirent le chemin de la rivière, *Publications de la Confrérie Saint-Nicolas des Radeliers de la Loue*, 2016.

LAFAY, Christian et FRANCIOLI, Robert. Et la forêt prit le chemin de la mer, *Publications de la Confrérie Saint-Nicolas des Radeliers de la Loue*, 2018.

FRANCIOLI, Robert. Les radeliers à CHAMBLAY au XIXème siècle, *Publications de la Confrérie Saint-Nicolas des Radeliers de la Loue*, nd.

Périodiques spécialisés

Le Canard sur la Loue, revue trimestrielle, association Le Canard sur la Loue, de 1990 à 2018.

La Riotte, magazine annuel, publié par la Confrérie Saint Nicolas (39), 26 numéros, ISSN 2609-1887.

La Rouette couplière, publiée par la Confrérie Saint-Nicolas de Clamecy, **114 numéros**.

Bulletin de la Société scientifique et artistique de Clamecy, depuis 1876 (dont une partie numérisée sur Gallica/BnF : catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb343544089).

Publications réglementaires (particularité du Marais poitevin)

Décret en Conseil d'État du 18 février 1981 portant classement du Marais mouillé poitevin au plus haut niveau juridique français, au titre des articles L.341-1 et suivants du Code de l'environnement, dans le département des Deux-Sèvres, sur une bande de 675 hectares, le long de la rive gauche de la Sèvre niortaise.

Décret en Conseil d'État du 9 mai 2003, portant le site classe à 18 620 hectares, couvrant la quasi-totalité de la partie orientale du Marais poitevin, sur trois départements : Charente-Maritime, Deux-Sèvres et Vendée.

Décision ministérielle du 20 mai 2010, attribuant au Syndicat mixte du Parc du Marais poitevin le label « Grand Site de France ».

Décision ministérielle du 23 janvier 2018 attribuant au Syndicat mixte du Parc du Marais poitevin le renouvellement du label « Grand Site de France ».

Avis favorable de la Commission Supérieure des Sites perspectives et paysages pour le second renouvellement du label « Grand Site de France » du 16 janvier 2026, intégrant la valorisation des trains de bois flottants.

Décision ministérielle du 18 mai 2026 attribuant au Syndicat mixte du Parc du Marais poitevin le renouvellement du label « Grand Site de France ».

Archives

Fonds de référence de la Société scientifique et artistique de Clamecy, créée en 1876.

Archives de l'Abbaye de Boscodon (flottage), Abbaye de Durbon.

Inventaire généalogique des familles de radeliers de Chamblay, Loue, datés de 1884 à 1910 et 1925 à1931 : 6 registres, 275 p.

Fonds de Robert FRANCIOLI, déposé aux AD 39.

Fonds Jean-Marie Janot, AD 88 (cote 166 J).

Fonds iconographique par commune, AD 58 (cote 2 Fi).

Parchemin de 1094 : texte d'un des cartulaires de l'abbaye de Saint-Victor à Marseille prouvant l'existence du flottage par radeaux sur la Durance voilà près de 1000 ans, AD 13, fonds des archives communales de Marseille (ACM).

De très riches fonds concernent les pratiques de radelage et de flottage, et sont conservés au sein des AN, mais aussi au sein d'AD et AM variées. Voir sur francearchives.gouv.fr

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Filmographie

BELLEVRET, B. et WONG, C.-Y. *Les compagnons de la Riotte, dans le sillage des Radeliers de la Loue*, 2004.

DEBARALLE, Dominique. *Les radeliers de la Loue : du bois, de l'eau, des hommes*. Production Couleurs du Monde, 2022, 52'.

GURGAND, Pierre. *Ciel d'eau*. 1969, 17' : vimeo.com/205537847

LEONARD, Yves. *Petites Histoires des bords de Seine*. 2000, 54'.

LEROY, Alain. *Rivières de bois. Histoire du flottage de bois en Morvan*. 2023, 60'. Voir aussi le dépôt de Alain LEROY aux Archives de la Nièvre, cote 1 J 871.

LE SENEY, Eric. *Un train de bois pour Paris*. 2014, 52'.

MAISON DU PATRIMOINE D'ORCHAMPS et AMARCORD. *Mémoires de l'Eau au fil du Doubs et de la Loue*, 2006.

ROSANVALLON, Christophe. *Radeaux et radeliers de la Durance*. 2000, 25'.

TREFOUËL, Jacques. *La Véridique Histoire de Joseph Boiseau, flotteur - Ou comment le bois du Morvan fut acheminé vers Paris*. 1995, 45'.

VINCENT, Nathalie. *Les radeliers de la mémoire*. 2004, 17'.

De nombreux reportages consacrés au radelage et au flottage sont identifiés sur la plateforme de l'INA Inathèque (catalogue.ina.fr/).

Vidéos du Train de bois pour Paris (2015) :

- De Clamecy à Auxerre : youtube.com/watch?v=CoRnHuXoMyg

- D'Auxerre à Montereau : youtube.com/watch?v=4MESQBIWNsk

- De Montereau à Paris : youtube.com/watch?v=7dUvrVbJ81M

- DVD La Durance Parcours et Regards Région Provence Alpes Côte d'Azur : Jacques Sapiega directeur artistique. Etudiants et professeur Dépt statistique Université de Provence ; 1998 La Durance radeaux et radeliers rencontre internationale à Embrun ; 2005 La descente ; En radeau sur l'Isère Association Trans'Savoir Faire avec les associations des radeliers de la Durance, de la Loue, des Flotteurs de Clamecy et l'association internationale des flotteurs et radeliers.

Colloques, séminaires, congrès scientifiques

Communication de A. Portet, e*t al., Premières journées consacrées au patrimoine ethnologique dans les Terres de Ponent et Hautes-Pyrénées*. Lerida, Catalogne, 26-28 avril 1989.

Groupe d'Histoire des Forêts Françaises, Andrée Corvol (Ed.) « Forêt et transports traditionnels ». Journée d'Etudes Environnement, Forêt et Société, XVIe-XXe siècles ; IHMC, Paris, ENS, janvier 2003. Publ. IHMC-CNRS, Cahier d'Etudes n° 17, 2004, 118 p.

Journée d'étude : Actes de la 12ème journée d'étude du samedi 24 novembre 2012 « La forêt bressane hier et aujourd'hui à travers le regard d'historiens et d'acteurs de la filière bois », et notamment pp. 34-49, Jean-Claude Charnoz, *Le flottage des bois de marine,* ecomusee-bresse71.fr/contenu/uploads/2025/03/Actes_JE_2012_Foret-bressane.pdf

Journée d'étude : François Jarrige et Dimitri Langoureau (org.), 2019, *Le Flottage du bois : pratiques sociales, techniques, aménagements et environnement*, journée d'études, Dijon, Université de Bourgogne, disponible sur lirsss.u-bourgogne.fr/phonotheque/m-221

Conférence à la Société Savoisienne d'Histoire & d'Archéologie de Jean-Pierre Dubourgeat : *Un mode original de circulation marchande en Savoie : le flottage des bois sur l'Arly et l'Isère (XVIe-XIXe siècles)*, 26 janvier 2022.

Conférence à la Société d'Histoire de la Lorraine et du Musée Lorrain de Jean-Claude Fombaron : *Le flottage du bois,* 19 novembre 2022.

Journée d'étude du PCR Eaurigines, *Le flottage en France et en Espagne : entre plaine alluviale et milieu torrentiel,* UMR ArScan et UMR TRACES, Saint-Gaudens, 29 juin 2024.

Webinaire "Forêt et rivière" organisé par l'association Mouvement d'alliance avec le peuple castor pour des rivières vivantes : Nicolas Jacob-Rousseau, *L'impact du flottage sur les hydrosystèmes forestiers et les cours d'eau,* 4 mars 2026 : youtube.com/watch?v=m0MkuLTOF-0

Sitographie

Le radelage, liste Unesco : /ich.unesco.org/fr/RL/le-radelage-01866

I.A.T.R. : raftsmen.org/

Confrérie Saint-Nicolas des radeliers de la Loue : radelier-de-la-loue.asso-web.com/

Les Radeliers de la Durance : facebook.com/p/Les-Radeliers-de-la-Durance-100064909441939/

Canal du nivernais : canal-du-nivernais.com/explorez-le-canal-du-nivernais/

Parcs naturels régionaux : Marais poitevin (pnr.parc-marais-poitevin.fr/), Morvan (parcdumorvan.org/), Brie et deux Morins (pnrbrie2morin.fr/), etc.

Base Collections des musées de France (Joconde)

M0332049777 : Flottage des bois en Franche-Comté : étude pour une fresque décorative dans l'autogare des Monts Jura à Besançon.

00000067301 : Vue de Strasbourg : le Rheingiessen.

M1104320027895 : La joute des mariniers, entre le pont Notre-Dame et le pont au Change.

V. PARTICIPATION DES COMMUNAUTÉS, GROUPES ET INDIVIDUS

L'Association des Radeliers de la Durance,

La Confrérie Saint-Nicolas des Radeliers de la Loue,

L'association Flotescale,

La Société scientifique et artistique de Clamecy,

La Confrérie Saint-Nicolas de Clamecy,

Parc naturel régional du Marais poitevin,

Le SMAVD (Syndicat Mixte d'Aménagement de la Vallée de la Durance),

Chargé de mission Patrimoine et Culture à la région PACA (Président de l'observatoire de la Langue et Culture Provençale),

Les ALWATI, musiques traditionnelles et Chamave,

A.V.F. : Association des Villages de la Forêt de Chaux (baraques du 14),

Maison du patrimoine d'Orchamps,

Médiathèque de Dole,

Médiathèque du Val d'Amour,

Musée de la batellerie (maquette) à Saint-Jean-de-Losne,

La Pôchouse, Confrérie de Verdun-sur-le-Doubs,

Association des Amis de l'Arbre à l'Ouvrage,

Fondation Crédit Agricole Région PACA.

V.1. Praticien(s) rencontré(s) et contributeur(s) de la fiche

- PERRAULT Jonathan, Exploitant forestier sur voies d'eau, Marais poitevin

- MARCHAIS Pierre et HOCHEREAU Antoine, Responsables de l'entreprise de transformation de bois JOUBERT, Saint-Jean-d'Angély

- PROVOST Sylvain, Inspecteur des Sites, DREAL de la Nouvelle-Aquitaine, Poitiers

- DRILHON Olivier, Photographe, Coulon

- DUFORESTEL Pascal, Président du PNR du Marais poitevin, Magné

- GUIHÉNEUF Sandrine, Directrice du PNR du Marais poitevin, Coulon

- GIRET Dominique, Directeur technique du PNR du Marais poitevin, Coulon

- GRELLIER Nicolas, Chef du service technique du PNR du Marais poitevin, Coulon

- SOUCHARD Amélie, Cheffe du service attractivité, culture, communication du PNR du Marais poitevin, Coulon

- MOREAU Léa, Chargée de mission ressource forestière du PNR du Marais poitevin, Coulon

- DE LAUBRIE Edouard, Chargé de collections et de recherches, Responsable du Pôle Agriculture et alimentation, Service de la Conservation, Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée – MUCEM, Marseille

- SUIRE Yanis, Conservateur en chef du patrimoine HDR, Directeur du Centre vendéen de recherches historiques, La Roche-sur-Yon

- GUILLOT Matthieu, Jardinier animateur, Arçais

- SEINTURIER Jean et SEINTURIER Francine, Petit-fils/fille et arrière-petit-fils/fille des derniers radeliers de la Durance à Embrun, Auguste et Jean-François BOSQ, Les Crottes (Crots)

- ACKERMANN Anne, Directrice de la Grand Salines site Unesco, Salins-les-Bains, Jura

- CABOT Didier, Meunier propriétaire de la portière du Moulin Toussaint, Loue

- CAMUSET Brigitte, Secrétaire cabinet avocat, Dole

- GRIS Hervé, Exploitant agricole et négociant en bois, Montbarrey, Jura

- ROMANSKY Michel, Ingénieur ONF, section Dole-Chaux, Dole

- CLAIRE Bernard, Flotescale, Clamecy

- LAVAULT Bernard, Confrérie Saint-Nicolas, Clamecy

- MAZEAU Johanna, Société Scientifique et Artistique de Clamecy, Clamecy
- REY Christian, Société Scientifique et Artistique de Clamecy, Clamecy
- RICHARD Sylvie, Société Scientifique et Artistique de Clamecy, Clamecy
- SOSIEWICZ Serge, Flotescale, Clamecy

V.2. Soutiens et consentements reçus

Consentements : Jonathan Perrault, Exploitant forestier sur voies d'eau ; Bernard Claire, Président de Flotescale ; Jean-Marie Gallino, Président des Radeliers de la Durance ; Robert Francioli, Président des Radeliers de la Loue ; Claudine Lindemann, Présidente de la Confrérie Saint-Nicolas de Clamecy ; Pascal Duforestel, Président du Parc naturel régional du Marais poitevin ; Etienne Rougeaux, Président de la Communauté de communes du Val d'Amour.

Le processus participatif afférent à la rédaction de cette fiche a consisté en des réunions régulières, de nombreux échanges en présentiel et de façon dématérialisée entre les associations et institutions concernées qui ont porté le projet, et qui ont, elles-mêmes, travaillé avec leurs membres et adhérents pour collecter les données, participer à la rédaction, recueillir les sources, réfléchir aux actions à conduire, etc. Cela a notamment abouti à l'adoption d'une charte commune : la *Charte des flotteurs et des radeliers de France*.

Soutiens reçus : Proposition de résolution de l'Assemblée nationale (2025) : Proposition de résolution, n° 1771, 17e législature, *Proposition de résolution, visant à inscrire le flottage et le radelage du bois à l'inventaire du patrimoine culturel immatériel en France*, n° 1771, déposée le jeudi 4 septembre 2025 ; Dr. Frank Thiel, Président de l'I.A.T.R, Magdeburg, Allemagne ; Alenka Smerkolj, Secrétaire Générale, Convention Alpine, Innsbruck, Autriche ; Annie Genevard, Ministre de l'Agriculture ; Alain Rousset, Président de la Région Nouvelle-Aquitaine ; Jérôme Dupain, Président de la Région Bourgogne-Franche-Comté ; Philippe Mouiller, Sénateur des Deux-Sèvres, Président de la Commission des Affaires sociales ; Gilbert Favreau, Sénateur des Deux-Sèvres, Conseiller départemental des Deux-Sèvres ; Michaël Weber, Président de la Fédération nationale des Parcs naturels régionaux, Sénateur de la Moselle ; Nadia Sollogoup, Sénatrice de la Nièvre ; Patrice Joly, Sénateur de la Nièvre ; Delphine Batho, Députée des Deux-Sèvres, Ancienne ministre ; Valérie Rossi, Députée des Hautes-Alpes ; Justine Gruet, Députée du Jura ; Perrine Goulet, Députée de la Nièvre ; Bastien Marchive, Député des Deux-Sèvres, Conseiller municipal de Niort ; Simon Fetet, Préfet des Deux-Sèvres ; Jean-Pierre Richard, Président de la Commission Patrimoine, Tradition et Langues régionales, Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte-d'Azur ; Jean-Marie Bernard, Président, Bernadette Saudemont, Vice-Présidente, Marc Viossat, Vice-Président, Carole Chauvet, Conseillère départementale, Conseil départemental des Hautes-Alpes ; Fabien Bazin, Président du Conseil Départemental ; Jean-Pascal Fichère, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Dole ; Etienne Rougeaux, Président de la Communauté de communes du Val d'Amour ; Jean-Baptiste Gagnoux, Maire de Dole, Vice-Président du Conseil départemental du Jura ; Chantal Eymeoud, Maire de la commune d'Embrun, Présidente de la Communauté de communes de Serre-Ponçon ; Eric Fiala, Vice-Président de la Communauté de Commune Haut Nivernais Val d'Yonne ; Jean-Marie Sermier, Président du Pays Dolois, Conseiller régional de Bourgogne-Franche-Comté ; Marc Viossat, Vice-président du département, Conseiller du canton d'embrun ; Carole Chauvet, Conseillère départementale du canton d'Embrun ; Nicolas Bourdoune, Maire de Clamecy ; Olivier Maguet, Maire de Châtel-Censoir, ville du 1er train de flottage ; Sébastien Billaud, Maire de Magné ; David Goutx, Directeur régional délégué, DREAL Nouvelle-Aquitaine ; Sylvain Provost, Inspecteur des sites, DREAL Nouvelle-Aquitaine ; Jean-François Boquet, Directeur de l'Agence territoriale du Jura de l'Office national des forêts ; Michel Cêtre, Président du SMIX, Grande Saline Unesco de Salins les Bains, Jura ; Antoine Thébault, Président de la Fédération des industries du bois de Nouvelle-Aquitaine ; Nathalie Triboulet, Présidente de la Fédération nationale du Bois – FNB Provence-Alpes ; Alix Pouillard, Base de loisirs Val nature, Ounans ; 5 présidents d'associations du

patrimoine du Val d'Amour ; Jean-Louis Clade, Docteur en histoire sociale, professeur et conférencier, Université de Besançon ; Guy Michel, Exploitant forestier à Crots et descendant de radeliers ; Jean-Lin Paul, Président de l'Association des Amis de l'Arbre à l'Ouvrage, Hautes-Alpes ; Jean-Louis Lebeau et Yves Vecten, Présidents du Syndicat Mixte d'Animation et de Développement Touristique du Canal du Nivernais ; Jean-Loup Flouest, Président de l'Académie du Morvan ; Frédéric Houze, Président des Amis du Vieux Villeneuve-sur-Yonne ; Jean Boissière, Professeur d'Université spécialiste du flottage ; Patrice Sautereau du Part, descendant d'une famille très impliquée dans le flottage du bois ; Claire Xuan, Photographe et plasticienne.

VI. MÉTADONNÉES DE GESTION

VI.1. Rédacteur(s) de la fiche

- DANTO Anatole, Anthropologue, Université de Tartu & CREE, Inalco, anatole.danto@orange.fr

- FRANCIOLI Robert, Artisan menuisier retraité, Président des Radeliers de la Loue, robertfrancioli@aol.com

- POIRSON Brigitte, Professeur lycée/université (France, Royaume-Uni) retraitée, radelière et rédactrice, brigitte.poirson@wanadoo.fr

- CLAUDEL Clara, Chargée du développement touristique, EPCI CCVA, clara-claudel@valdamour.com

- GALLINO Jean-Marie, Professeur de math sciences au Lycée des Métiers du Bois Embrun retraité et Président de l'association Les Radeliers de la Durance, jmgallino@orange.fr

- SEINTURIER Francine, Ingénieur Génie Civil Professeur agrégée Génie Civil retraitée, Chargée des relations internationales pour les Radeliers de la Durance, francine.seinturier@hotmail.fr

- GUIHÉNEUF Sandrine, Directrice du Parc naturel régional du Marais poitevin, s.guiheneuf@parc-marais-poitevin.fr

- UNIACK Pierre Alain, Architecte retraité. Ancien conseiller scientifique UNESCO (Mali, fleuve Niger), Flotescale, pierre.uniack@gmail.com

VI.2. Enquêteur(s) ou chercheur(s) associés ou membre(s) de l'éventuel comité scientifique instauré

DANTO Anatole, Anthropologue, Université de Tartu & CREE, Inalco, anatole.danto@orange.fr

Lieux(x) et date/période de l'enquête

Durance : 1993-2026 ; Loue : 1994-2026 ; Nièvre, Yonne : 1980-2026 ; Marais poitevin : 2026

VI.3. Données d'enregistrement

Date de remise de la fiche

23/11/26

Années d'inclusion à l'inventaire

2026

N° de la fiche

2026_67717_INV_PCI_FRANCE_00567

Identifiant ARKH

<uri>ark:/67717/nvhdhrrvswvks1b</uri>

ANNEXES

Annexe 1 : Lexique des termes usuels utilisés par les Radeliers de la Loue (Jura)

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE



1°) *Aiguille* : Planchette de bois servant à obstruer le pertuis.



2°) *Arpi* : longue perche en bois munie d'un outil métallique à deux pointes, dont l'une est recourbée, servant à pousser et accrocher les bois.



3°) *Clameau* : grosse agrafe métallique servant à renforcer l'assemblage des bois de radeaux.



4°) *Crampon* : pièce de métal pliée en U à deux pointes pour fixer les riottes sur les bois.



5°) *Decise* : descente des radeaux sur les rivières.



6°) *Gaffe* : longue perche en bois munie d'un outil métallique à eux pointes droites servant à pousser les bois.



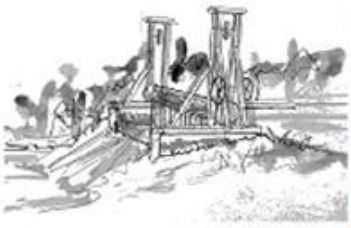
7°) *Pertuis* : abaissement dans un barrage qui permet le passage du radeau.



8°) *Picon ou empeinte ou rame gouvernail* : grosse perche de bois placée à l'avant et à l'arrière du radeau, munie d'une planchette à une extrémité et d'une cheville-poignée de l'autre, pour le diriger.



9°) *Port au bois* : espace en bordure de rivière pour l'assemblage des radeaux.



10°) *Portière à radeaux* : ouvrage de bois charpenté servant de support à la poutre et aux aiguilles. Sa vanne permet le franchissement des barrages et sert aussi à la régularisation de l'eau. Sur la Loue, les dimensions de la portière du Moulin

Toussaint sont les suivantes :
Longueur du radier : 6,80 mètres,
Largeur : 8,40 mètres,
Hauteur : 1,30 mètres.
C'est la plus grande de France.



11°) *Poutre levante* : pièce de bois horizontale manœuvrée de bas en haut et maintenue par deux éléments de bois verticaux (potences), contre laquelle les aiguilles viennent prendre appui : longueur 9 mètres, section 53 x 40 cm.



12°) *Pucelle* : courts perchis verticaux fixés à l'avant et à l'arrière du radeau, servant de support au gouvernail.



13°) *Radelier - rad'li* : celui qui assemble les radeaux et les convoie sur les rivières.



14°) *Radier* : partie horizontale du pertuis en béton.



15°) *Rampin* : amas de graviers formé par de fortes crues.



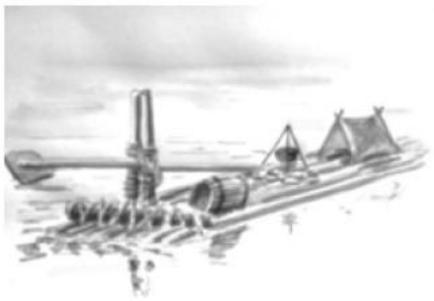
16°) *Riotte (riaute en patois local)* : lien en fibres végétales (noisetier) maillées pour fixer les bois des radeaux.



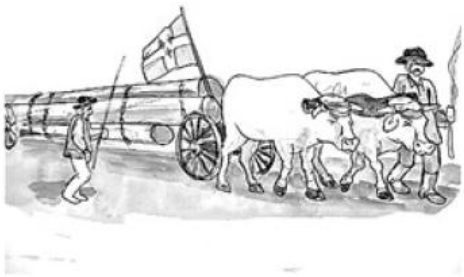
17°) *Sapie* : crochet muni d'un manche servant à écarter les troncs.



18°) *Sapin* : bois résineux du Jura pouvant mesurer 40 mètres, destinés aux mâts des vaisseaux et aux bois de construction.



19°) *Tendue* : Toile huilée servant d'abri sur le radeau.



20°) *Voituriers de marine* : corporation dédiée au transport des bois depuis la forêt jusqu'aux ports au bois. Ces bois étaient destinés aux arsenaux de Toulon pour la construction des vaisseaux.

FICHE D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE CULTUREL IMMATÉRIEL EN FRANCE

Annexe 2 : Lexique des termes usuels utilisés par les Radeliers de la Durance (Hautes-Alpes)

- *Draille* ou *lançoir* : petit couloir permettant de faire glisser les bois (aménagé ou non) ;
- *Picon* (terme employé par les Hauts Alpins, équivalent à la *sapie* : la sapie est un outil forestier avec un manche et un crochet, utilisé pour déplacer, manipuler et faire glisser dans le lançoir les grumes de manière sécurisée et efficace. Il existe 2 modèles, celui avec talon servant à positionner les cumangles et un autre sans talon ;
- *Cumangle* : Coin métallique muni d'un anneau servant à trainer les bois sur de faibles distances ;
- *Réorte* : Lien réalisé pour la Durance en bois de noisetier ;
- *Trinquebale* : Chariot à 2 roues pour déplacer les grumes ;
- *Gaffe* : Longue perche de bois munie d'un croc et d'une pointe de fer aidant à remettre le radeau dans le courant quand il est bloqué ou à guider les pièces de bois à billes perdues ;
- *Chantiers* : Pièces de bois perpendiculaires à la rivière sur lesquelles est monté le radeau qui est à la fin mis à l'eau par glissement.

Quelques étapes de la préparation des radeaux en images © Radeliers de la Durance

Travail de forge pour faire des clameaux (sorte d'agrafe pour lier les bois)





Outils traditionnels utilisés (Picon et Tarière)



Travail de perçage des troncs à la tarière



Taille des extrémités et des encoches à l'herminette



Radeau prêt pour le montage



Attache des traverses et des montants de rames avec des réortes (liens en noisetier tressés)





Annexe 3 : Surnoms donnés aux rad'lettes et rad'li du Val d'Amour

1)	Albertini Edith	La Tiotte
2)	Albertini Joël	Trompe-la-mort
3)	Béchet Pascal	Bricq'mouch
4)	Boilley Luc	Le Babouin
5)	Brochet Catherine	La Robaz
6)	Brochet Philippe	Mill'eaux

7)	Camuset Brigitte et Monique	Les Camusettes
8)	Francioli Robert	Patron s'envad'vant
9)	Gros Michel	Tord l'empeinte
10)	Kervella Franck	Le Nautonier
11)	Lafay Christian	L'Homm'crayon
12)	Laforêt Sylvain	Le Fouletot
13)	Lopez Marcel	Demi-rondin
14)	Maiffret Denise	La Descendante
15)	Mazuyer Gilles	Braille-au-cul
16)	Montagny Jérémie	Vent'd'chaos
17)	Montagny Pierre	Oeilleton
18)	Montagny Xavier	L'Ecop'
19)	Oudot Germaine	Caflotte
20)	Pelissier Gérard	L'trainebuche
21)	Pétrement Gilles	Cul'néyé
22)	Poirson Brigitte	Drina
23)	Richard Coralie	Oune homme
24)	Richard François	La Riotte
25)	Rozet Jean-Pierre	Le Ratrait
26)	Senot André	Le Blet
27)	Sudan Nicole	Le Bouchon

Annexe 4 : Témoignages recueillis par Robert FRANCIOLI, de 1980 à 2010 dans le Val d'Amour

Quelques extraits :

- De Madame CABAUD de Chamblay à propos de son grand-père, Monsieur LAMARCHE, radelier : « ... la veille des decises, son grand-père allait à la Loue avec une lanterne pour observer la montée des eaux de la rivière avant de partir sur son radeau... il vivait avec la Loue. Jusqu'à sa fin de vie, il alla ainsi voir la rivière... »

– De Monsieur René CHEVAUX d'Ounans (39) :

« ... son grand-père lui racontait que les enfants d'Ounans allaient jeter des cailloux sur les radeaux depuis le pont, sans tenir compte des « coups de gueule » des radeliers, menaçants quant à leur retour !...

A Belmont, parfois, depuis la salle d'école, les enfants entendaient les longs coups de corne donnés par les radeliers. Ce signal provenait d'un radeau en difficulté au passage du pont. Il appelait à l'aide.

A l'heure de la sortie, telle une volée de moineaux, les enfants se propulsaient jusqu'au pont, tout en ajustant gilet et bérêt pour regagner la rivière ! »

– De Monsieur Michel GOGUELY de Villeneuve d'Amont (25) :

« … son père voiturait les longs bois pour les scieries et les ports aux bois de la Loue depuis le plateau de Levier. Au fort de certains hivers très rigoureux, il a vu les loups suivre les convois lors de la traversée des bois du Rondé (entre Villeneuve d'Amont et Dournon). »

Les voituriers de Villeneuve d'Amont se regroupaient en convoi pour rentrer au village.

Les hommes (6 ou 7) se réunissaient sur le char de tête et les attelages suivaient. En hiver, il arrivait que le dernier bœuf, devinant les loups à les suivre se précipitait, grimpait littéralement sur le char le précédent, en cause, la crainte du loup, l'affolement était grand. »

– De Madame Jeanne DALLOZ de Villeneuve d'Amont (25) :

« Mon grand-père transportait les bois. Il voiturait à l'année. Il partait de bonne heure le matin et rentrait bien mieux tard dans la nuit. Il allait la veille charger la voiture dans la forêt. Le lendemain, il emmenait le bois. Aux jours courts et sombres de l'hiver, il mettait un fanion, une lanterne avec une bougie.

C'était un métier terrible, très pénible. Que des fois, la voix dont le son était éteint à force qu'ils avaient criés hors d'haleine ! »

– De Louis PREVALET de Villeneuve d'Amont (25) :

« … ils ne racontaient pas trop leur misère. Ils repartaient le lendemain ! Ici à Villeneuve, les voituriers ne faisaient qu'une famille. Les voituriers n'étaient pas jaloux entre eux. Quand il y avait la paye, c'était Henri (le mari de Jeanne DALLOZ) qui la rapportait. Ils se donnaient rendez-vous à l'hôtel pour faire le partage. Alors c'était une petite soirée bien agréable.

Le travail était dur, surtout le jour où ils sortaient les bois. C'était une terrible journée, le chargement. Il y aurait bien tombé n'importe quoi, il fallait charger !

Ils ne revenaient pas avant. Il y avait des ornières de 50 cm de boue. Il fallait passer. Dans la boue, sous la pluie, ils n'abandonnaient jamais l'ouvrage. »

– De Monsieur Ferdinand LAMY de Chamblay :

Registre manuscrit : « Souvenirs d'un Franc-Tireur, guerre de 1870 »

« C'est le 19 juillet 1870 que cette guerre stupide et qui devait être si funeste fut déclarée.

J'étais sur le canal avec un convoi de radeaux et ce n'est que deux jours après que j'en eu connaissance. Dès que mon convoi fut rendu à St Symphorien, les transports étant interrompus par suite de guerre, je rentrai à Chamblay. »

– Mémoire de l'abbé CLEMENT de Villeneuve d'Amont :

« … ce voiturage peu rémunérateur a tué nos parents. Les voituriers partaient souvent de bon matin pour rentrer très tard (et dans quel état grand Dieu !), déchirés, couverts de boue, trempés jusqu'aux os. Et la maman, pour laisser reposer un moment les hommes, se levait de grand matin pour soigner les bœufs, préparer le déjeuner et les paniers de voiture pour la journée, faire sécher les habits encore mouillés de la veille… et le soir pour cette mère, quand ils tardaient à rentrer. Mon Dieu, allez voir écouter si on les entend ! »