

“La Gare d’eau” Le Flottage des bois dans le bassin de la Saône

“La Gare d’eau”, creusée pour le stockage des bois a toujours joué un grand rôle économique dans le pays Losnais.

Un peu d’histoire

XVI^{ème} siècle

Bien avant le 16^{ème} siècle, un problème crucial angoissait Paris : celui de son approvisionnement en bois “de chauffe et de four”. Les forêts avoisinantes étaient saignées à blanc. Restaient celles du domaine royal, mais celles-ci étaient réservées à la chasse, intouchables...

Le développement de la capitale était compromis.

Le Morvan terre semi sauvage, où le hêtre et le chêne poussaient en abondance fût une des première région a approvisionner Paris.

Le transport par flottage paraissait le plus indiqué. Le 21 avril 1547 après bien des tentatives le premier train de bois arrive à Paris, Quai de la Tournelle.

Ce type de transport est connu depuis l’antiquité mais faute d’information disponible il est impossible de donner des éléments précis sur les techniques utilisées autrefois sur la Saône.

Il est certain qu’une voie d’eau telle que la Saône a du servir à flotter les bois nécessaires à la réalisation des villes et édifices des époques romaines et médiévales.

XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècle, les besoins des arsenaux de la Marine Royale nécessitent une exploitation réglementée de la ressource forestière et entraînent un aménagement des voies d’eau par les pouvoirs publics .

L’âge d’or du flottage

Au XIX^{ème} siècle, conséquence de l’amélioration considérable de la sylviculture, de grandes quantités de bois d’œuvre vont être flottées sur la Saône, le Rhône, leurs affluents, et sur les canaux de navigation pour répondre à la demande née de l’urbanisation et de l’industrie.

En provenance du cours de la Saône et du canal du Rhône au Rhin les radeaux font étape rive gauche après le pont, au port de la Hutte, avant de “trabuger” (traverser) la Saône.

Dans la Gare d’eau, les radeaux sont défaits puis reconstitués en radeaux de 35 à 38 m de long par 5 m de large groupant plus d’une vingtaine de bois assemblés en 2 rangées tête-bêche, le tout rendu solidaire par des liens de bois tordus et de grands crampons de fer. La manœuvre est difficile et exige des gaillards solides.

Le gabarit de ces radeaux leur permet de franchir les écluses de la petite Saône pour ceux qui descendent vers Verdun sur le Doubs. D’autres radeaux empruntent le canal de Bourgogne pour gagner Paris et sont halés à force d’homme jusqu’à Laroche par les radeliers de Saint-Jean-de-Losne.

Ceux-ci sont des Bourguignons ou souvent des Francs-Comtois installés en bord de Saône pour les besoins de leur métier.

La Gare d'eau

Tracée début du 19^{ème}, creusée de 1840 à 1848 autour d'une butte appelée : "LA MOTTE SAINT-JEAN", dans une zone de marais qui avait protégé la ville des assauts des troupes de Gallas en 1636. Cette motte fut coupée en deux pour former deux îlots traversant dans la direction sud-est perpendiculaires aux vents d'ouest dominants, pour en diviser les vagues, en amortir la force et offrir plus de sécurité pour les bateaux et les radeaux. Ces radeaux étant "découblés" et "recoublés" en attendant d'être transités soit sur Paris par le canal de Bourgogne, soit sur Lyon et Marseille par la Saône et le Rhône.

Ce flottage de bois créa une animation intense : avec des activités de toutes sortes, en particulier la fabrication de cordes.

Le flottage dans le bassin de la Saône disparaît au lendemain de la Grande Guerre



Évolution économique au milieu du XX^{ème} siècle : on y voit une fabrication de brouettes, une usine de grillage, une usine à gaz, une fabrication de barques, etc... Sur le bord du canal : une scierie, un chantier de bateaux, un entrepôt de produits pétroliers (La Mure), un dépôt des "Ciments Français", une coopérative, le bureau H.P.L.M, un grossiste en matériaux de construction.

Puis pendant un certain temps, la Gare d'eau fût abandonnée aux nénuphars , aux herbes et aux épaves des bateaux de bois. Les usines, la scierie, le chantier, les dépôts disparaissent

1976



avec l'installation des établissements Blanquart , spécialiste en réparation, gardiennage, accastillage, vente.

Apparition des premiers pontons pour la plaisance

Une nouvelle tendance ce fait jour : la transformation des péniches en « péniches - hôtel » , et bateaux logement permet la réouverture du chantier par les frères Cornu, avec d'autres activités annexes.

1980

Une société de Location de bateaux de plaisance "BLUE - LINE" s'installe côté Saint-Usage.

1990

Naissance de la société "H2⁰" également spécialisée dans le gardiennage et la vente.

1996

20 ans après l'installation du premier ponton



Canal de Bourgogne

- **Un des canaux les plus long de France**
- deuxième pour sa longueur
- premier pour le nombre d'écluses (189)

Construction : 1775 - 1832 (57 ans plus 1/2 siècle)

Longueur : 242 Km

Trajet : de Laroche- Migennes à Saint-Jean-de-Losne



Points fort : Fait communiquer le bassin de la Seine (par la vallée de l'Yonne) , le bassin du Rhône (par la vallée de la Saône)

Passes la ligne de partage des eaux à Pouilly en Auxois grâce à un tunnel de 3 Km 300

Historique

L'intention de relier l'Océan à la Méditerranée par une voie de navigation traversant la Bourgogne remonte à Louis XII et François 1^{er}.

Il fallu cependant attendre longtemps pour qu'un début d'exécution s'effectue. En effet les premiers travaux commencèrent sous Louis XVI en 1775 du côté Yonne en remontant vers Tonnerre et quelques années plus tard du côté de la Saône en remontant vers Dijon .

⇒ **1773**, Louis XV ordonne par édit l'exécution du Canal de Bourgogne.

Louis XVI confirme l'édit en **1774**.

⇒ **1775**, les travaux commencent du côté de l'Yonne et ralentissent, faute de moyens.

⇒ **1783**, commencés en 1783 les travaux furent rapides du côté bourguignon. Le prince de Condé pose la première pierre à Saint-Jean-de-Losne en **1784**. La révolution de 1789 interrompt les travaux quasiment terminés.

⇒ **1807**, Napoléon Bonaparte, devenu Empereur, se préoccupe d'ouvrir le canal à la circulation.

⇒ **1808 Dijon 14 décembre:** le grand jour est arrivé: c'est dans la liesse (joie collective) que le premier bateau, arrivé de Saint-Jean-de-Losne, y repartira. Il est vrai que la municipalité a bien fait les choses. Le 5 janvier, le maire de Dijon remet au propriétaire du bateau une médaille sur laquelle on lisait:

*« premier bateau arrivé à Dijon le 14 décembre 1808 »
et à l'exergue « Martinet négociant à Givors » sur l'autre face
« Ville de Dijon bienveillance et affection ».*

Le prénom du marinier Jean-louis fit fureur à l'époque tant l'événement était d'importance dans la vie locale.

LE CANAL DE BOURGOGNE

(Ainsi nommé parce qu'il traverse cette ancienne province).

Deux cent ans de projets, cinquante années de travaux pour un ouvrage qui connaîtra après son ouverture la concurrence du rail.

Il paraît que le projet de joindre les deux mers, date du temps des romains, mais en tout cas ce n'est qu'à la fin du XV^{ème} siècle que l'on s'occupa sérieusement de cette affaire. En 1501, les états de Bourgogne obtinrent du Roi Louis XII l'autorisation de commencer les travaux nécessaires. Le parcours sur toute la longueur ne fut seulement ouvert à la navigation que le 2 janvier 1833.

Le tronçon de Buffon à Rougemont fût creusé par des prisonniers de guerre espagnols.

Au début du siècle, malgré l'établissement du chemin de fer, la navigation ne souffre pas encore de cette concurrence...

Du reste, quelque soit l'utilité des lignes de voies ferrées, les canaux offriront toujours une utilité spéciale.



Mariniers et plaisanciers connaissent la valeur du temps, le calme des éléments. Pour eux, le franchissement d'une écluse et un rituel où chaque geste compte. Un spectacle qui provoque sympathie et complicité