

CE NOM BIZARRE DES «PIEDS-POURRIS» LIEUDIT HISTORIQUE EN FORET DE FONTAINEBLEAU

par Henri FROMENT

UN CARREFOUR OUBLIÉ

L'automobiliste allant bon train sur la Nationale 152 (ex. 51) dite aussi Route d'Orléans et naguère encore Grand Chemin d'Ury, prendra grand soin d'aborder avec prudence le dangereux Carrefour de la Croix de Souvray. Mais à une demi-lieue de là, à peine prêtera-t-il attention à un modeste carrefour forestier dont le nom mérite pourtant qu'il s'y arrête un instant, ne serait-ce que pour sourire : c'est le Carrefour des Pieds-Pourris.

Notre grande route y croise une partie de l'ancienne route de Recloses à Arbonne, qui s'appela aussi quelque temps «Route des Pieds-Pourris» en son entier sur plus de vingt kilomètres ; les plans de 1764 et 1778 nous l'indiquent. Il existait d'ailleurs autrefois un Canton forestier des Pieds-Pourris qui peut expliquer le baptême du Carrefour.

De nos jours, cette route a été fractionnée sous divers baptêmes et étiquettes ; seul un tronçon de 2 km, qui chevauche la Queue de Vache et la Touche aux Mulets jusqu'aux Aiguisoirs, porte encore le nom de «Chemin des Pieds-Pourris».

Notre carrefour, donc, maintenant isolé à 3 km de «sa» route, supporte depuis bien longtemps cette appellation peu gracieuse, ce qui ne l'empêcha point, au temps de la monarchie en dentelles, d'être un des rendez-vous choisis des élégantes cynégétiques. Louis XV y fixa plusieurs fois le lieu d'assemblée pour la chasse à courre, en 1725 et 1726 notamment, et il y prit même un cerf.

Les anciens plans et recensements divers le mentionnent toujours avec des variantes orthographiques : Pieds pourries, Pieds pourias, ce qui n'en améliore pas l'euphonie.

D'où vient donc ce nom si difficile à porter ?

HYPOTHESES

Aucune parenté, d'évidence (dont Littré ne dit d'ailleurs rien) entre les pieds-pourris et le pot-pourri, providence des orphéons, ni avec cette sorte de pot-au-feu ou Littré retrouve l'«Olla potrida» espagnole.

Autres hypothèses également tirées par les cheveux : corruption du «*piet nourri*» héraldique, voire son opposé comme plante à racines déchaussées et souffrantes.

Cherchons plutôt dans le domaine local. Ce qui vient à l'esprit tout de suite, c'est le sens propre (si l'on ose dire) : des arbres pourrissants, comme le suggère l'historien Paul DOMET lorsqu'il parle de «*plantes introduites dans une parcelle marécageuse*» s'agissant d'essences pompant l'eau et asséchantes destinées à assainir ces terrains. Dans ce cas, bravo pour le principe, mais fiasco quant au résultat puisque les pieds pourrissent.

C'est logique, simple ou possible, mais non confirmé par l'histoire ni par la nature du lieu : le Marchais Olivier est loin. Reconnaissons toutefois —et Lucien WEIL l'a mentionné (1939)— que le vocable «*Pieds pourris*» a existé ailleurs en forêt pour un ancien canton abandonné proche des Ventes à Bauge où là, il désigne effectivement des lieux marécageux riches en «*pourrillons*».

Décidément, je préfère l'hypothèse bien plus pittoresque —et historique, elle— des «*pieds pourris*» désignant des hommes de petits moyens et marcheurs par la force des choses qui avaient choisi ce point de la grand route pour y mettre à l'aise leurs pieds fatigués et rongés d'ulcères. Encore faut-il s'entendre sur l'origine de ces hommes ainsi baptisés. On a soutenu que «*ce lieu aurait été ainsi désigné par Louis XV en souvenir de pieds qui n'appartiennent pas à des gens du pays, mais aux émigrants auvergnats se rendant à Paris et se délassant sous les ombrages de la forêt*». Vigoureux ces pieds qui n'appartiennent pas à des gens du pays ! Moi, j'adore. On a sa fierté de clocher !

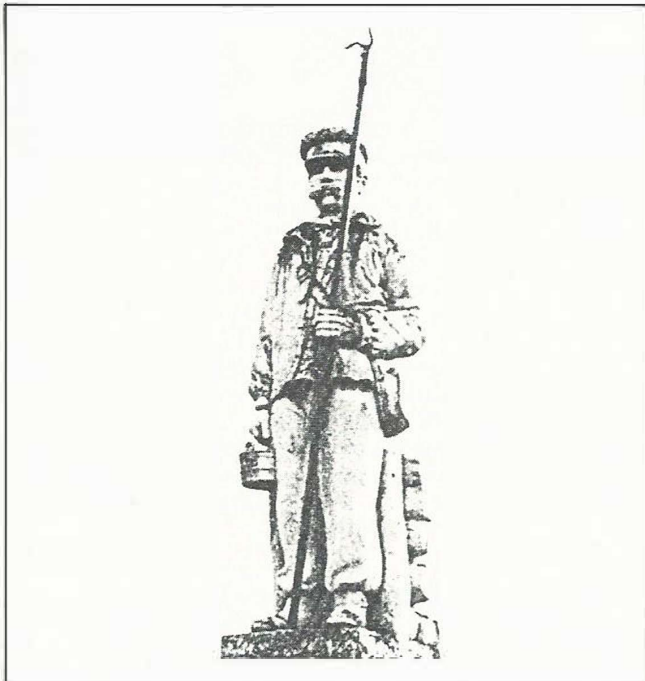
Notre second Sylvain COLINET, conte la chose différemment, l'attribuant à une bande de Limousins ayant ôté leurs souliers. De passage, Louis XV aurait dit à Mme de POMPADOUR, qui l'accompagnait : «*Mais c'est le carrefour des pieds pourris où nous nous trouvons, marquise !*». D'où le nom donné au lieudit. Le malheur, signalé par Félix HERBET, est que «*le chemin des Pieds-Pourris est cité dans un arrêt de 1724, rendu alors que la marquise était encore en nourrice*».

Domage ! L'histoire était aimable. Alors, gardons au moins Louis XV comme parrain. Pas sûr non plus car le mot en soi et le nom que le carrefour en a pris semblent bien plus anciens que le règne du Bien-Aimé.

LES «FLOTTEURS» MORVANDIAUX

J'en viens donc à l'explication qui a toutes mes préférences : les «pieds pourris» étaient, selon un surnom très ancien, les conducteurs de radeaux de bois flotté voguant vers Paris, tous Morvandiaux et Nivernais et qui avaient les pieds toujours trempés et décapés par l'eau, à cavalier sans cesse sur leur radeau à fleur d'eau.

Je l'ai entendu dire de longue date, étant d'ascendance paternelle nivernaise ; et Georges GUILLORY, qui en a connu et qui traite longuement du flottage (1913, 1936) le déclare nettement : Le train de bois flotté était mené par deux ou trois hommes : les «meneux de trains» ou pieds-pourris. Ce dernier surnom leur venait de ce qu'ils avaient constamment les pieds dans l'eau, le train surnageant à peine de 10 centimètres aux endroits les plus élevés. Cette situation leur était plus pénible en été qu'en hiver, l'eau tiède leur faisant peler les pieds et mettant la chair à vif.



Le flottageur, statue de R. POUYAUD, Clamecy. Le «Compagnon de rivière» porte la gibecière pour ses objets personnels, le petit chaudron ou «cadrain» et le croc.
(Photo Pierre GALMARD, Clamecy).

On ne saurait être plus précis. Plus tard, ils préférèrent garder à bord leurs gros souliers ferrés, mais le sobriquet leur resta. Plus officiellement, ils étaient dits dans leur pays «compagnons de rivière». Un de mes bons amis de Marlotte, descendant de plusieurs générations de charpentiers, m'a confirmé ce sens de «pieds-pourris» pour les avoir souvent entendus nommer ainsi dans sa famille.

Mais pourquoi ce rassemblement au carrefour du même nom ? Tout simplement parce que c'était une de leurs étapes traditionnelles sur le chemin du retour, en droite ligne vers le pays. Après avoir livré leurs trains de bois aux

différents ports de Paris ou avoir travaillé à Valvins, il fallait bien revenir à pied faute d'autres moyens pour repartir sur un prochain train. Ainsi gagnaient-ils au plus court vers le bassin de la Loire et surtout de l'Yonne, rivière reine du flottage, par Ury, puis vers le Sud par la Puisaye et Saint-Fargeau en direction de Clamecy, véritable capitale et tête de ligne du bois flotté. Cinquante-deux lieues. Ils les faisaient, ces braves, en quatre jours. Une autre route de retour au pays comportait Saint-Mammès en première étape.

Charles WADDINGTON, qui étudia les anciens chemins de la région, corse notre dossier d'autres références (Abeille 1911-1915) qui abondent dans le même sens. «La route Grez-Recloses-Arbonne, écrit-il, faisait partie d'un Chemin de Paris conduisant piétons, cavaliers et mulets de bât vers la capitale. Une porte de Grez portait d'ailleurs le nom de «Porte de Paris». Une variante dans la Vallée de Recloses est appelée «Sentier des Mariniers», déjà mentionné sur la carte de Desquinemare (1718). Une ordonnance de 1720 cite l'ouverture d'une route aboutissant au «Chemin des Mariniers». Nous y retrouvons, logiquement et historiquement, nos «Pieds-Pourris».

RUDE MÉTIER, RUDES HOMMES

Conter en détail l'aventure permanente de ces gaillards nous éloignerait de notre sujet. Quelques traits pourtant



Coiffure d'ancien flottageur. Le bérêt à pompon et la blouse sont plus anciens et traditionnels que la casquette et le bourgeron.

(Carte postale ancienne Archives MILLIEN, Photo DESVIGNES, Document communiqué par l'Office de Tourisme de Clamecy).

ne seront pas inutiles, parce qu'ils sont pittoresques et surtout parce qu'ils intéressent spécialement notre région, car Valvins, Barbeau et petits ports égrenés sur la Seine ont vu passer bien des trains de bois et en ont lancé ou construit en quantité.

Les bois exploités dans les forêts de notre région étaient débardés et amenés sur les ports de Valvins et autres par des «bœutiers» morvandiaux et nivernais qui descendaient de leur pays avec leurs sept ou huit paires de bœufs et leurs fardiers rustiques. La campagne finie, ils repartaient avec leurs bœufs ; on n'employait pas, par chez nous, ces animaux pour le trait. Une carte postale ancienne représente un de ces charrois arrêté au Pavé-du-Roi, à Bourron.

Mais la plus grosse partie du bois flotté destiné à Paris provenait des immenses forêts nivernaises et morvandelles. La demande était énorme. Une seule entreprise de floteurs de Clamecy envoya en 1843, par l'Yonne et la Seine, 700 trains de bois de chauffage à Paris, chaque train double comptant de 400 à 500 stères et cela en moins de quatre mois ; et ce n'était qu'une entreprise parmi beaucoup d'autres. En 1810, plus de 3500 trains venaient de différents ports Clamecycois.

Il faut dire que le flottage était le moyen le plus apprécié, et même le seul pratique parmi les types de transports de l'époque. Les bateaux avaient une charge très limitée, risquaient l'échouage ou l'éventration. Le routage par terre était lent, onéreux, hasardeux, encore plus limité en volume vu l'état des routes.

Le flottage était économique, rapide et sûr, au point que les radeaux en étaient arrivés à partir selon des horaires pratiquement réguliers, transportant d'énormes charges, sans compter qu'il améliorait la qualité du bois.

Le flottage « à bûches perdues », jetées dans les affluents et sous-affluents de l'Yonne et récupérés en des points donnés ; puis la construction des trains de bûches empilées furent inaugurés au XVI^e siècle. Les premiers « pieds-pourris » partis de Châtel-Censoir sur l'Yonne touchèrent le port des Célestins, à Paris, le 21 Avril 1547.

Par la suite, le flottage par trains prit un tel développement qu'il fallut aménager ruisseaux, rivières, construire des barrages pour maintenir le niveau des rivières en périodes de basses eaux, coordonner les « lâchures » le jour des « éclusées » pour profiter de cette crue factice rapidement épuisée. Il ne fallait pas moins de 51 lâchures en deux éclusées par semaine pour remettre l'Yonne suffisamment en eau.

UN TRAVAIL DE HAUTE TECHNIQUE

Nous ne dirons que peu de chose de la technique qui présidait à la confection de ces trains de bois dont les éléments étaient, à l'origine, liés uniquement par des « rouettes », liens végétaux formés de jeunes pousses fendues et tordues ensemble. Il en fallait près de 5000 pour un train. Et ça tenait !

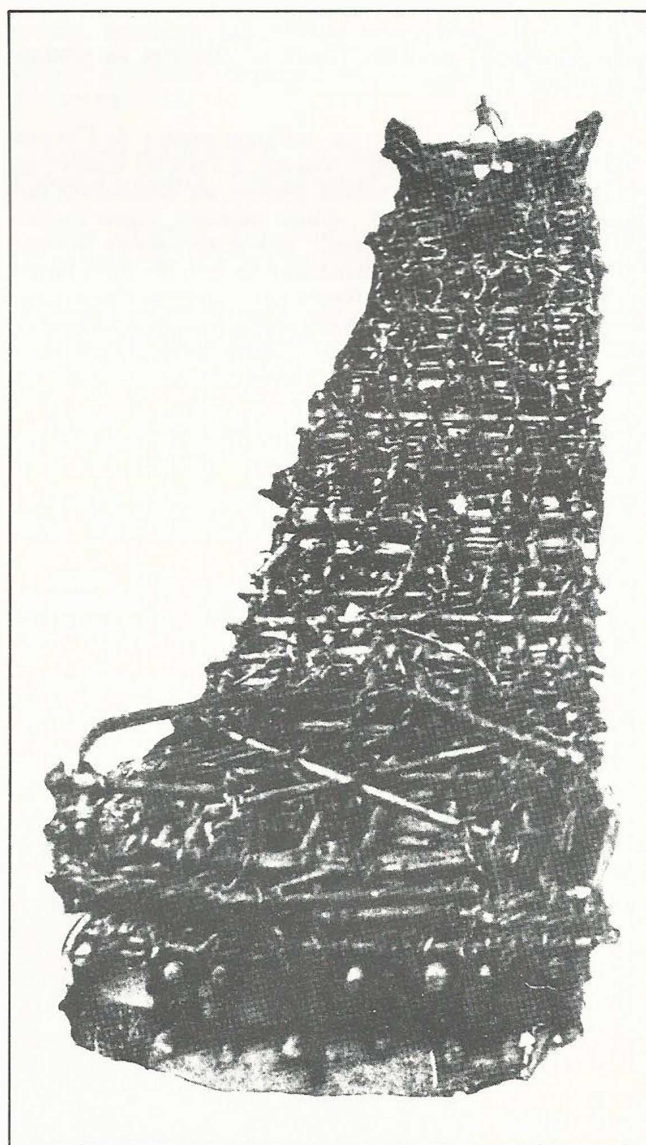
Chaque élément déjà construit à moitié dans l'eau sur plan incliné était poussé à l'eau dès son montage terminé : d'abord la « branche », élément de base fait de bûches de 1,14 m liées entre de fortes perches de 4,56 m ; puis le « coupon » formé de 4 branches parallèles liées ensemble côte-à-côte. 9 coupons en colonne constituaient une « part » qui n'était encore que la moitié du train. Ce dernier, immense radeau de près de 50 m, épais de 60 à 80 cm et plus lors des hautes eaux, pouvait contenir jusqu'à 250 stères de bois. Certains, moins épais, atteignaient 75 m de long. On allait jusqu'à coupler deux trains ensemble, côte-à-côte, légèrement décalés, lorsqu'on arrivait dans des eaux calmes.

On imagine la difficulté qu'il y avait à mener ces trains géants sur une Yonne souvent capricieuse et galopante, avec tout juste des gaffes et une poutre ferrée en bout de radeau pour corriger la dérive en soulevant littéralement le train qui retombait brutalement à côté. Il fallait être fin « meneux » et costaud pour manœuvrer cela !

POUR 13 CENTIMES ET DEMI DE L'HEURE

Et là-dessus couraient les pieds-pourris pendant 2 à 3 semaines, vivant sur leur dangereux radeau dans des conditions primitives.

Vers l'arrière, ils s'aménageaient une petite cabane de paille de seigle à deux versants, fermée d'un seul côté, où ils serraient leurs provisions, leur réserve de rouettes et leur matériel rudimentaire, et où ils ne pouvaient entrer qu'à quatre pattes. Quant à y dormir, ce n'était guère possible, surtout les jours d'écluse où il fallait profiter du bref rechargement en eau de la rivière (la « lâchure ») et naviguer jour et nuit. Mais ils n'en avaient cure : c'étaient des chevaliers de la belle étoile.



Train de bois. Maquette exécutée fin XIX^e siècle par d'anciens floteurs. La silhouette à l'arrière donne l'échelle. (Extr. de « Clamecy et ses floteurs » de J. Cl. MARTINET, Édit. DELAYANCE, La Charité-sur-Loire. Avec l'autorisation de l'édit.)

A l'avant, un petit tertre de gazon leur permettait de faire du feu pour leur gamelle de pommes de terre ou de haricots secs.

Quelle vie ! Et ils n'étaient que deux, rarement trois et seulement en renfort provisoire pour les passages difficiles. Un arrêt de 1759 leur interdisait d'embarquer plus de quatre flotteurs sur un couplage de deux trains.

Vers la fin du XIX^e siècle, le compagnon de rivière était le plus souvent seul, n'ayant pour aide qu'un adolescent de 14 à 16 ans, le «petit homme d'arrière» qui aidait aux passages délicats avec une gaffe presque aussi grosse que lui : «Boute d'arriée, moun homme !». Encore ce petit compagnon descendait-il à Auxerre, sitôt passée la partie la plus dangereuse, pour revenir à Clamecy, à pied, bien entendu.

Et tout cela pour un salaire dérisoire si l'on songe à la technique du métier, à sa rudesse, aux multiples dangers qu'il engendrait, aux longs jours de chômage en période défavorable.

Voici le salaire touché par un train venant de l'Yonne et rendu à Paris en 1840 : Voyage à Paris 45 francs ; au petit compagnon qu'on devait prendre en supplément jusqu'à Régennes, 15 francs ; douze journées, terme moyen à 3 francs par jour, 36 francs ; retour au pays de flottage 15 francs. En 1880, un marchand de bois de Paris faisait un bénéfice net de 2200 francs par train ; le compagnon de rivière qui avait acheminé ce train ne touchait, au mieux, que 80 francs. On s'explique les nombreuses grèves et émeutes qui jalonnent l'histoire de ces pauvres gens.

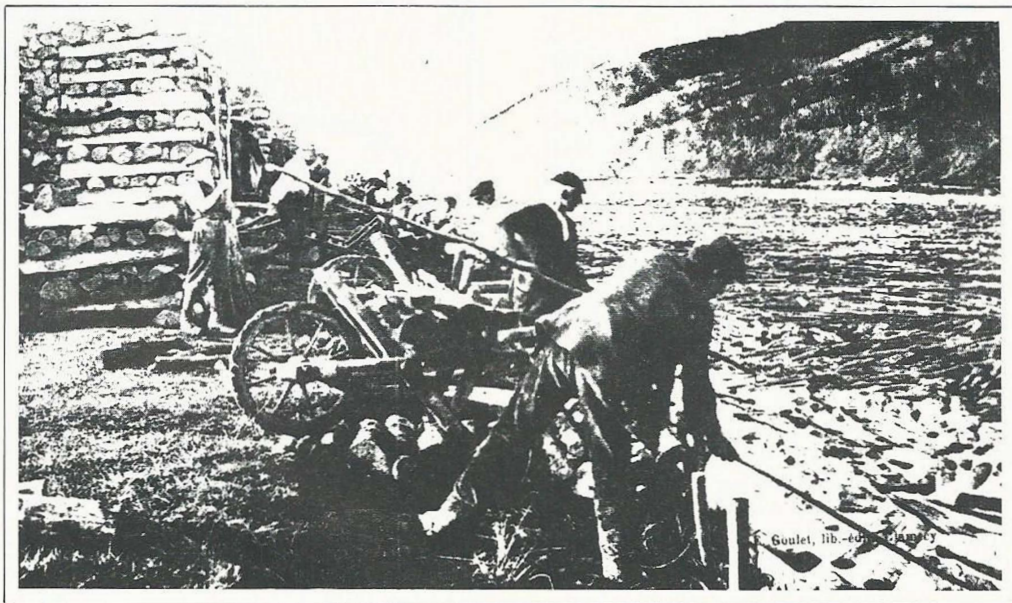
UN COMMIS GARDE-RIVIERE DE VALVINS

Mais revenons à nos propres parages de rivière et de forêt.

Les travaux nécessités par l'aménagement des canaux et lits des rivières et par la construction de barrages-réservoirs entraînaient d'énormes frais, pas toujours assurés par les pouvoirs publics. Pour y pourvoir, on s'organisa en compagnies de flottage qui régentaient les versements des marchands, droits et péages divers. Ces compagnies, qui bientôt s'entendirent ou fusionnèrent, finançaient un nombreux personnel d'entretien, de surveillance et de perception des droits.

Les «commis garde-rivière», comme celui de Valvins, percevaient à chaque passage de train une taxe ou «coutume» qui constituait une part de son salaire : 30 centimes pour Valvins, 25 centimes pour Samois en 1825. Pour toucher cette «coutume», l'un des derniers garde-rivière de Valvins, Pierre GAUDÉ, se tenait sur le pont et descendait au niveau du «meneux de train» une sébille au bout d'une longue corde. Le meneux, qui avait préparé sa monnaie, y déposait ses piécettes.

Mais le garde-rivière (communément appelé «commis des trains») avait d'autres tâches à Valvins. Les jours où le flot était haut et agité, il se postait sur le pont, fixait un drapeau au-dessus du meilleur passage et criait aux flotteurs les manœuvres à effectuer pour passer le pont sans dommage : «Rempporte-toi en Brie» (vers la rive droite), où «Rempporte-toi du trait» (vers la rive gauche, longée habituellement par les «bateaux de trait» remontant la Seine de Paris à Valvins).



*Le tirage sur la berge des «bûches perdues» arrivant par le flot.
(Carte postale ancienne, édit. GOULET, Coll. de l'auteur).*

Il allait aussi repêcher en barque les «bois canards» échappés des trains. Mais ces bois revenaient à la compagnie et non à lui-même ; ils devaient être martelés d'un sceau spécial aux fins de revente ultérieure. En Morvan, ce terme de «canard» désignait plus spécialement les bûches trop gorgées d'eau qui coulaient à pic.

Le dernier commis garde-rivière de Valvins fut Jacques CONVERT, encore un gars d'Yonne. Le dernier train de bois a quitté Clamecy en 1923 et ce mode de transport était déjà pratiquement mort ; il n'avait cessé de diminuer d'importance avec les progrès de la route, du rail et de la navigation fluviale, et la forte diminution de demande du bois à Paris, concurrencée par d'autres modes de chauffage.

Adieu donc, pieds-pourris reconvertis par force à d'autres tâches. Peut-être certains, fidèles au bois malgré tout, se mirent-ils à la culture de l'Épicéa, car le Morvan devenait un de nos grands centres de production de «Sapins de Noël».

Surprenons au passage ce clin d'œil à l'histoire : la grande aire de vente d'Épicéas de Noël, à la Fourche, est tenu par des Morvandiaux riverains de ce beau lac des Settons qui fut justement créé pour améliorer les flottages et renflouer les cours d'eau défaillants.

Voici revenus, presque sur la même piste, les descendants de nos compagnons de rivière dont une statue, sur le pont de Clamecy, perpétue la mémoire.

CONCLUSION

On me pardonnera d'avoir à ce point délaissé les fastes des chasses royales pour rêver à ces humbles et forts Pieds-pourris, dont quelques-uns furent peut-être mes ancêtres, Clamecy étant le centre autour duquel gravitait ma famille paternelle.

Mais on a vu que ces Morvandiaux ou Nivernais étaient aussi des figures actives de notre vie locale et que le transport de notre propre bois était bien souvent assuré par eux, devant leurs bœufs ou sur les trains. Les radeaux qui se construisaient à Valvins et autres ports de chez nous étaient l'œuvre de ces gars d'Yonne ou de Cure, fins spécialistes de ces délicats montages et qui, eux, reprenaient le chemin du pays à travers forêts et campagnes quand la saison était terminée. Ils ont bien leur place dans ces chroniques forestières.

On ne s'étonnera pas que j'aie préféré ces courageux bonshommes à la sémillante marquise pour le parrainage de ce carrefour, en dépit de leurs pauvres pieds pelés et de leur allure de cheminaux du grand trimard, mais à la tête fière (et assez près du bonnet, disait-on : «Il ne vient du Morvan ni bon vent ni bonnes gens» affirmait le voisin Bourguigon, sédentaire et bien entendu ennemi héréditaire ainsi qu'il sied es-voisinage).

J'aime ces hommes libres, amis du fleuve, du grand soleil, de la pluie et du noble bois, et qui furent aussi de farouches défenseurs de la République. Ils l'ont bien prouvé lors de l'insurrection qui suivit le coup d'État de 1851 : ils payèrent chèrement cet attachement.

Le nouveau pouvoir de ce temps, et les suivants aussi, les ont souvent présentés comme une engeance peu recom-

mandable et prête à tous les excès. Mais ils resteront dans l'histoire nivernaise, à dit Romain Rolland leur descendant, «la noblesse aux rudes mains, aux têtes dures comme leurs poings, et je ne veux pas qu'on dise qu'ils furent des coquins».

SOURCES

Sur le plan local du flottage et sur l'étymologie du nom des pieds-pourris, il faut citer :

Charles COLINET, Le Carrefour des Pieds-Pourris ; Monuments, croix, fontaines de la Forêt de Fontainebleau, 1895, 69 ; Abeille, 1 Décembre 1893.

Paul DOMET, Ce canton et la Route des Pieds-Pourris ; Histoire de la Forêt de Fontainebleau, 1873, 259.

Georges GUILLORY, Les billeurs du Pont de Valvins. Petites industries disparues de Fontainebleau ; Abeille, 17 Janvier 1913.

Georges GUILLORY, Le flottage des bois à Valvins. Choses d'autrefois ; L'Informateur, 10 Janvier 1936.

Félix HERBET, Carrefour et Route des Pieds-Pourris. Dictionnaire de la Forêt de Fontainebleau, 1903, 330-331.

Paul PREGENT, La Route des Pieds-Pourris, ses différents tracés. Sur quelques routes forestières : Bull. Assoc. Naturalistes Vall. Loing, 1950, 130.

Charles WADDINGTON, Étude sur les anciens chemins de la Forêt de Fontainebleau ; Abeille, 13 Janvier 1911.

Charles WADDINGTON, Le Carrefour des Pieds-Pourris. Essai d'étymologie ; Abeille, 26 Février 1925.

Lucien WEIL, Les cantons et lieuxdits de la Forêt de Fontainebleau. Les Pieds-Pourris ; Travaux des naturalistes «La Forêt de Fontainebleau» X 1939-46, 160.

Sur le flottage nivernais, la littérature est très abondante. J'ai consulté en particulier :

Jean-Claude MARTINET, Clamecy et ses flotteurs ; Édit. Delayance, la Charité sur Loire.

Plusieurs articles des «Annales des Pays nivernais».

Souvenirs personnels ou empruntés à la riche mémoire de vieux amis.

REMERCIEMENTS

Je remercie particulièrement M. DELAYANCE, éditeur de l'ouvrage de Martinet, qui m'a cordialement autorisé à reproduire les illustrations ; Mme GALMARD, Présidente de l'Office du Tourisme de Clamecy et son mari Pierre GALMARD, qui m'ont aimablement adressé maints documents avec autorisation de publication ; merci aussi à Cécile et Georges JUGET, mes cousins nivernais.

H.F.