

Les Radeleurs et La Côte-d'Hyot : bois et déboires (1831)

Les flux de marchandises par la vallée de l'Arve ne sont assurément pas nés avec l'ouverture du tunnel du Mont-Blanc en 1965. Depuis l'époque médiévale des échanges de longue distance se sont établis de manière permanente entre le Faucigny et Genève, le royaume de France... L'une des principales marchandises exploitées et faisant l'objet de commerce à grande échelle est le bois.

Ainsi une lettre datée d'août 1831, émanant de Claude Bastian de La Côte-d'Hyot et destinée à l'intendant de la province du Faucigny nous confirme l'existence d'un trafic important de bois, transporté par flottage. L'objet de ce document est une réclamation contre les radeleurs du Reposoir qui dégradent les digues de l'Arve sur le territoire de La Côte-d'Hyot. En plus d'illustrer un moyen de transport désormais oublié, ce document nous permet de nous replacer dans un contexte particulier : celui du projet d'endiguement de l'Arve.

Le flottage du bois :

le principal moyen de transport des bois jusqu'au milieu du XIXème siècle

Le procédé du flottage consiste au transport de marchandises utilisant le courant d'un cours d'eau. Lorsque le cours d'eau est navigable, le radelage de grosses charges est possible (le bois est attaché en radeaux, et ce radeau peut parfois porter d'autres marchandises). La plupart du temps, et surtout en altitude, les exploitations forestières ne bénéficient pas de cours d'eaux navigables, les exploitants ont donc recours au flottage à bûches perdues : les billes sont lâchées au gré du courant.

Bénéficiant d'un relief accusé et d'un réseau hydrographique important, la Savoie se prête bien à ce type de transport. En ce qui concerne les cours d'eau, même si ceux-ci sont rarement navigables, le débit des eaux prédispose le flottage. Le cours navigable de la rivière, de Cluses à Genève, rend le radelage possible.

Dans cette partie du Faucigny la période la plus appropriée pour les radeleurs est la belle saison, au moment où les eaux sont les moins fortes, et le transport plus maîtrisable.

Mais plus qu'un atout, ce mode de transport est d'abord une nécessité, Le réseau viaire du Faucigny au début du XIXème siècle est de mauvaise qualité. Les routes provinciales suivent encore les tracés médiévaux, et ce n'est qu'une fois l'Arve endiguée, que seront ouvertes les grandes routes rectilignes au fond de la vallée. Pour lors, en 1831, les réseaux routiers sont difficilement entretenus, et les chemins menants aux communes de montagne sont fréquemment non carrossables ; de plus, le peu d'ouvrages d'art établis sur le cours de l'Arve (risquant d'être endommagés) ne semble pas attirer l'attention des autorités sur la nécessité de réglementer le flottage.

La plainte de Claude Bastian : les dégâts et les victimes

Cette lettre est rédigée le 26 août 1831 à La Côte-d'Hyot, le jour même où les dégâts sont causés par les radeleurs sur la propriété de Claude Bastian. Le bois convoyé proviendrait du territoire du Reposoir. Les Chartreux ayant récupéré une partie de leurs propriétés, réquisitionnées comme biens nationaux en 1793, vendent des coupes de bois afin de poursuivre l'entretien de leurs bâtiments. Le bois est ensuite descendu jusqu'à Lyon. L'importance de ce genre de coupes laisse imaginer l'animation des flotteurs chargés du transport des bois sur la rivière.

La résidence de Claude Bastian se situe au lieu-dit "**La Boège**" à La Côte-d'Hyot, au nord-est de la route provinciale Bonneville-Genève (actuelle N 205). Issu d'une grande famille locale de notables ⁽¹⁾ Claude Bastian n'y réside pas de manière permanente. Ses terres s'étalent jusqu'aux abords de l'Arve ⁽³⁾ qui coule (en 1831) à une centaine de mètres de son habitation, de l'autre côté de la route. Sa maison dominant ainsi la rivière, il a tout loisir de voir les radeleurs s'affairer au halage des bois..., et à l'endommagement de sa propriété.

La cause de ces dégâts semble provenir d'un manque d'eau dans le bras principal de la rivière, qui aurait poussé les radeleurs à enlever les pierres d'un bras secondaire pour y attirer le courant. Les conséquences de cette manœuvre, à savoir l'augmentation du courant dans les bras secondaires, détournent le cours de l'Arve et le porte contre les rives. La configuration du terrain augmente le caractère délicat de la situation car l'Arve, non endiguée, divague dans une plaine étendue et se divise en plusieurs bras.

