

L'EXPLOITATION DES FORÊTS PYRÉNÉENNES PAR FLOTTAGE

AU XVIIIe SIÈCLE EN BÉARN

C'est sous Richelieu que débutèrent les premières tentatives d'exploitation des forêts pour la marine dans les Pyrénées. Déjà dès 1629, les ingénieurs de la Marine royale s'étaient rendus en forêt d'Iraty au Pays Basque pour étudier les possibilités d'en retirer des mâts et autres bois de marine.

Les difficultés de l'entreprise, absence de chemins d'accès, de rivières navigables firent reculer ses promoteurs et l'idée fut momentanément abandonnée.

Avec Louis XIV, la France accroît sa puissance maritime : les besoins en bois et en mâture deviennent immenses et conduisent à exploiter un grand nombre de forêts. Les mieux placées et plus faciles d'accès succombèrent les premières et furent vite épuisées ! Le milieu du dix-huitième siècle va voir naître dans les Pyrénées, une véritable exploitation forestière remarquablement organisée sous la conduite des ingénieurs de la Marine royale.

DE GRANDS TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE

Ainsi dès 1766, commence l'exploitation des grandes forêts de la vallée d'Aspe : Isseaux, Le Pacq et le Bénou.

Ce sont des forêts de montagne situées entre 600 et 1700 m, d'accès parfois malaisé. On y trouve de très beaux hêtres et sapins. Ces derniers (mesurant jusqu'à 30 m) étaient utilisés pour les mâts, les hêtres servaient à faire des avirons et des poutres. Les buis aussi étaient exploités pour la confection d'essieux, de poulies.

Des ingénieurs de la marine vont tracer un réseau de chemins d'accès pour permettre la descente des troncs. Ces chemins ont jusqu'à nos jours conservé la marque de leur origine puisu'ils s'appellent encore « chemin de la mâture », tel celui de la Baigt de Saint-Cours entre Etsaut et Urdos qui desservait la forêt du Pacq . Un autre chemin de la mâture descend de la forêt d'Isseaux ; par le col de Bouesou et le ruisseau du Malagar, il parvient à Athas.

La création de ces chemins nécessite de grands travaux : le plus spectaculaire d'entre eux est celui qui mène au bois de Pacq : sur près de 1200 m de long il est taillé à même la roche dans la falaise verticale qui domine la rive droite du torrent. C'est pourtant à travers de tels passages qu'avec une hardiesse étonnante les montagnards aspois descendirent ces troncs immenses, hâlés par des mulets et des bœufs.

Mais il faudra également réaliser des ouvrages d'art : ponts, murs de soutènement, aménagement du cours des gaves.....

Athas, aujourd’hui modeste et calme village, sera le grand centre de regroupement des bois et connaîtra alors une intense activité économique.

La marine y installe des magasins (bois, fer, cuirs, cordes, outils....), des ateliers, une scierie, des hangars, ses dépôts de bois, et même une chapelle.

Une importante main-d'oeuvre est recrutée et afflue dans la vallée : des Basques surtout, mais aussi des ouvriers du Comminge et du Couserans. Ils passent la semaine en forêt, couchant la nuit dans des huttes et reçoivent une couverture de laine pour deux. Chacun apporte le lundi sa provision de farine de maïs dont ils feront un gâteau qu'ils cuisent sous la cendre. Le soir, quelques-uns feront leur soupe avec des feuilles d'orties blanches et de mauve sauvage.

« *Une vie si rude n'est compensée que par la salubrité de l'air et des eaux. Il est rare d'y voir des malades* » écrit l'ingénieur Leroy en toute bonne conscience.

La marine fera construire un hôpital pour les ouvriers blessés, car le travail est rude et particulièrement dangereux. Depuis les forêts, les bois sont acheminés à Athas par des trains sur roues tirés par des bœufs. Un cheptel important est nécessaire. Tous ces bœufs sont achetés, nourris et logés sur place. Les agents de la marine sont ainsi amenés à louer de nombreuses bordes (granges) et prairies aux habitants de la vallée, location à Pierre Soubié (borde Soubié) et Alexis Soubirou (borde Sigaverat) d'Athas, à Pierre Claverie (borde Bouesou) de Lees, etc..., à passer des contrats pour la fourniture de fourrage, (marchés avec Jacques Nousitou d'Asasp, Sarthou de Sarrance, Pardies d'Escot, Mathieu Meste d'Etsaut). Les cordages étaient livrés par le maître cordier Jean Lanne de Bayonne.

« *On emploie, dans le fort des travaux, jusqu'à quarante trains complets, dix à douze voitures qui arrivent journellement au port, fournissent deux radeaux et même un peu plus* ».

Car, conséquence amusante de cette présence de la marine au cœur des montagnes pyrénéennes, le village d'Athas devient un « port ».

DES MONTAGNES A L'OCÉAN ATLANTIQUE : LE RADELAGE

Un bassin de 96 m sur 32 m, profond de 1,60 m est creusé à Athas, en bordure du gave. Un canal d'arrivée alimente le bassin et une importante scierie. Il n'en reste pratiquement rien aujourd'hui.Les radeaux une fois constitués quittent le bassin par un canal menant au gave comprenant deux écluses et une porte à bascule.

Les bois ayant été choisis, triés et séparés selon leur destination (mâts, poutres, planches, avirons) des maîtres charpentiers construisent des radeaux d'une conception très élaborée. Selon leur taille

et leur grosseur un radeau comprend de trois à huit mâts, les bois secondaires (poutre, avirons) sont placés de part et d'autre. Certains radeaux atteignaient 100 pieds de long sur 13 à 14 pieds de large (30m de long sur 4 m de large.)

Deux ponts sont aménagés à chaque extrémité pour les radeleurs (au nombre de dix à douze) qui, munis de rames, dirigeront le radeau dans sa course. Sur un pont placé au milieu, prend place le patron du radeleur qui dirige les manœuvres et duquel il est exigé une parfaite connaissance de la rivière, de ses passages, de la manière de s'y présenter. La partie difficile était le parcours Athas-Navarrenx qui exigeait des hommes, une attention de chaque instant. Rédaction Pierre et Dany BETOURET

HISTOIRE DE LA POSTE (suite)

La poste européenne voit le jour à la fin du XIIIe siècle, lorsque la famille Tasso (appelée aussi Tassis), une famille originaire de Bergam en Italie, crée un service de courrier entre plusieurs villes de Lombardie.

Elle participe au XIVE siècle à la création et à la direction de la Compagnia della Serenissima (Compagnie des Courriers de la Sérénissime) à Venise.

Francesco Tasso crée pour le Pape une liaison entre Milan et Innsbruck (Autriche), et attire ainsi l'attention de Frédéric III, empereur du Saint Empire romain germanique, à un moment où les armées turques, qui se sont emparées de Constantinople en 1453, menacent l’empire.

Maximilien Ier, le fils de Frédéric III , décide de confier à la famille Tasso, le monopole postal de l'Empire afin d'assurer les communications gouvernementales nécessaires à la maîtrise de son empire (de l 'Autriche aux Pays Bas). Francesco devient alors Franz von Taxis (ou François de Taxis) et s'installe à Bruxelles pour gérer ce premier service de courrier européen. Philippe le Beau, petit-fils de Frédéric III, devenu roi de Castille, nomme François de Taxis « capitaine et maître des postes ». Les Von Taxis ont donc le droit de porter tant le courrier gouvernemental que le courrier privé dans tout l 'Empire Romain ainsi qu'en Espagne.

L'empereur Maximilien I, qui a succédé à Frédéric III , anoblit la famille qui s'appellera depuis 1650 Von Thurnund Taxis (ou Tours et Taxis) et contrôle virtuellement la totalité de la poste européenne à l'exception notable de la France, puisque Charles Quint, qui a hérité du Saint Empire et de la couronne d'Espagne, est en guerre avec le Roi de France, François Ier.

Von Taxis est chargé, par Charles Quint, de créer un service spécial dont bénéficiera François Ier. En contrepartie de cette faveur, le roi de France laissera libre passage au courrier de Charles Quint vers l 'Espagne. Ainsi alors que les souverains européens se déchirent, les Von Taxis parcourent librement l'Europe.

Lamoral de Tassis met en place des services de diligences qui transportent à la fois du courrier, des paquets et des voyageurs.

La Poste Thurn und Taxis a longtemps été la plus performante d'Europe. Son principe de fonctionnement reposait sur des parcours fixes avec des relais pour les chevaux environ tous les 28 kilomètres, Les messagers à cheval parcourent chacun une étape et doivent faire viser leur feuille de route par le courrier suivant qui y atteste avoir reçu la « boîte » contenant la correspondance.

Grâce à cette organisation, au XVIème siècle le courrier entre Bruxelles et Paris était assuré en 44 heures (54 heures en hiver). A son apogée, cette entreprise comptait 20 000 employés et plusieurs milliers de chevaux.