Zeitschrift: Cahiers du Musée gruérien
Herausgeber: Société des Amis du Musée gruérien
Band: 6 (2007)

Artikel: Le flottage sur la Sarine : un commerce florissant
Autor: Mauron, Christophe
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1048118

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Né en 1972 et licencié ès lettres de l'Université de Fribourg, **Christophe Mauron** a consacré plusieurs recherches et publications au thème de l'émigration suisse en Amérique latine. Conservateur au Musée gruérien de Bulle, il a réalisé depuis 2002 des expositions sur le tourisme, l'industrie, l'urbanisme et la photographie. Il dirige depuis 2004 la commission des *Cahiers du Musée gruérien.*

Le flottage sur la Sarine

Un commerce florissant

Au XIXe siècle des quantités énormes d'échalas, de planches, de billons et de bûches furent exportées par la route et par flottage sur les cours d'eau du canton. En faisant au passage la richesse d'une nouvelle espèce de commerçants, les négociants en bois; au prix aussi d'un appauvrissement du patrimoine forestier cantonal. Dans la seconde moitié du siècle, l'arrivée du chemin de fer augure d'une ère nouvelle, qui voit une industrie de transformation se substituer à une industrie d'exportation des matières premières.

Sous l'Ancien Régime, les autorités de la «Ville et République de Fribourg» s'efforçaient de soumettre à autorisation, voire d'interdire, la coupe dans les forêts publiques et privées, ainsi que le commerce des bois. Cette législation restrictive – le frein à l'exportation dirait-on aujourd'hui – s'expliquait par d'importants besoins locaux, à une époque où l'on faisait grande consommation de bois de chauffe et de construction[1].

Les élites urbaines entendaient aussi contrôler l'exploitation forestière d'un arrière-pays qui constituait leur principale réserve de matières premières. Les innombrables péages présents tout au long des voies de communication avaient aussi un effet dissuasif, dans la mesure où ils rendaient le transport particulièrement onéreux.

Cette situation évolue rapidement dans le premier quart du XIXe siècle. Le canton libéralise le commerce du bois en 1815. L'économie fribourgeoise du bois connaît alors un accroissement important des exportations:

«L'exploitation des forêts commençait à prendre une certaine extension dans les montagnes. Il existait dans la Gruyère des forêts vierges où la cognée du bûcheron n'avait jamais pénétré. Des débouchés pour les bois s'ouvraient en France. Les ports de Vevey et de Genève leur servaient d'entrepôt. De nombreuses scieries s'étaient établies à Charmey, au Rio-du-Motélon et ailleurs.»[2]

1 RUFFIEUX, Roland; BODMER, Walter: *Histoire du Gruyère en Gruyère du XVIe au XXe siècle*, Société fromages de Gruyère S.A. Fribourg, 1972, p. 20.

2 RAEMY de BERTIGNY, Antoine: *Mémoire pour servir à l'histoire du canton de Fribourg durant les 70 dernières années - 1796 à 1866*, Imprimerie Fragnière, Fribourg, 1869, p. 152.

Vers 1826 en Gruyère, Hubert Charles observe que «rien n'égale la fureur avec laquelle on s'occupe dans ce moment de l'exportation des planches, dont le prix a triplé en peu de temps»[3]. Pour le transport des bois par voie terrestre, on utilise alors le «Grand Chemin» de Bulle à Châtel-St-Denis, la fameuse route d'acheminement du fromage de Gruyère. En 1832, Franz Kuenlin remarque qu'en vingt ans la quantité de planches au péage de Châtel-St-Denis a été multipliée par 18 et la quantité d'échalas – des tuteurs pour la vigne – par 11!

«En 1808, on a exporté par le bureau de Châtel-St-Denis 13 380 planches, 2913 paquets de liteaux et 239 000 échalas pour le Pays de Vaud, Genève et la France, et de 1828 à 1829, 1830 chars de bois, 20 354 douzaines de planches, 3324 douzaines de lattes, 10 228 pièces de bois de construction, et 2 767 000 échalas.»[4]

Les échalas sont notamment utilisés dans les vignobles du Lavaux (VD). Les ports français et italiens constituent un important débouché, car le bois fribourgeois est particulièrement apprécié dans la construction navale. La région lyonnaise est grande consommatrice de bois de construction en provenance des Préalpes. Enfin, l'utilisation du bois de chauffage et comme combustible pour les verreries et les fonderies acquiert une importance croissante.

Plus encore que le transport par la route, le flottage des bois sur la Sarine est la grande affaire des négociants du XIXe siècle. La technique n'est pas nouvelle. On en trouve des mentions écrites dans les comptes de trésorerie de Fribourg au

Le flottage amenait par la Sarine les bois à brûler à Fribourg, où un barrage avait été établi au travers de la Sarine, dès l'année 1822, à 300 pieds en amont du pont de St-Jean. L'autorité dut éditer un règlement pour protéger aussi bien les intérêts des flotteurs que ceux des propriétés riveraines. Ce règlement tout nouveau dans notre canton, vit le jour le 1er mars 1822. Raemy de Bertigny, Antoine: Mémoire pour servir à l'histoire du canton de Fribourg, Fribourg, 1869, p. 152

La descente des bois au Ritzwald. Photo Georges de Gottrau. BCU Fribourg

3 [CHARLES, Hubert]: *Course dans la Gruyère ou description des mœurs et des sites les plus remarquables de cette intéressante contrée du canton de Fribourg*, Imp. Firmin Didot, Paris, 1826. p. 34.

4 KUENLIN, Franz: *Dictionnaire géographique, statistique et historique du canton de Fribourg*, Editions Slatkine (reprint), Genève, 1980, p. 223. Ed. originale 1832.

Le flottage sur la Sarine
Musée du Vieux Pays d'Enhaut, Château d'Œx

XVe siècle. Mais elle prend vers 1830 une ampleur sans précédent, pour alimenter une industrie en plein essor.

Ces conditions favorables génèrent une intense activité commerciale et spéculative. De nombreuses sociétés dotées d'importants capitaux et de structures capitalistes modernes s'intéressent au filon: la fonderie von Roll (1810), à Soleure; la société Constantin et Baron, à Genève; Ignace Buchs et consorts, Landerset & Cie à Fribourg; François Currat et Cie (1827) et Jean-Baptiste Glasson, Dupont et Cie (1828) à Bulle[5]. Dans la seconde moitié du siècle sont aussi actives dans le secteur les sociétés bulloises Seydoux et Haas (commerce de bois), Moura Frères (bois de construction) et Barras Frères (commerce de bois et de fromage). Cette exploitation massive ne sera pas sans conséquences sur les forêts du canton, comme l'illustre l'exemple de von Roll.

Les fonderies von Roll

L'entreprise exploitée dès 1810 par Louis de Roll – von Roll en allemand – dans le canton de Soleure est une des principales consommatrices de bois fribourgeois au XIXe siècle. Billes et bûches sont acheminées par flottage sur la Sarine et l'Aar. Transformées en charbon dans les chantiers de Gerlafingen ou de Nenningkofen, elles alimentent les hauts fourneaux de Klus, au bord de l'Aar. Les besoins en bois de l'entreprise sont énormes: von Roll absorbe 20% des bois exportés par le canton en 1830. En 1842, elle utilise cinq fois la consommation annuelle d'une ville comme Berne[6].

5 WALTER, François: *Les campagnes fribourgeoises à l'âge des révolutions (1798-1856)*, Editions universitaires, Fribourg, Suisse, 1983, pp. 368-369.

6 *Ibid.*: pp. 368-369.

Dans un premier temps, von Roll se fournit dans les forêts encore largement inexploitées de l'Emmental (BE). Confrontée à un rapide épuisement des ressources, elle se tourne vers le canton de Fribourg, et en particulier vers les forêts du Plasselbschlund, en Haute-Singine. Ces dernières sont rasées en quelques décennies, avec comme conséquences une accumulation de catastrophes «naturelles» – glissements de terrains et inondations – dans toute la région[7].

L'entreprise tourne alors son regard vers la Gruyère et le Pays-d'Enhaut. Comme en Singine et dans l'Emmental, elle y met en place un système d'exploitation d'une redoutable efficacité. Von Roll achète le bois coupé et acheminé par des sociétés locales; des communes et des particuliers, elle acquiert aussi des pans entiers de forêt, qu'elle fait raser par ses propres compagnies forestières.

Von Roll dispose sur place de relais personnels, comme le commerçant en bois Jean Gillet, de Montbovon. Né en 1830, tenancier de l'Hôtel de Jaman, syndic de Montbovon, membre fondateur du Crédit Gruyérien à Bulle et député au Grand Conseil, Jean Gillet travailla pour le compte de l'entreprise soleuroise dans les années 1850-1860. Sous la direction de «M. Hirt, intendant de la maison Louis de Rolle à Soleure», il était chargé d'organiser «l'exploitation et le flottage des bois en bûches, 25 000 moules par année sur tous les affluents de la Sarine et de là dans l'Aar»[8].

C'était une vie périlleuse et dure que celle du flottage; il y fallait de la hardiesse, du sang-froid et de l'endurance. Les journées de travail étaient longues, de minuit à 8 heures du soir, avec quelques courts temps d'arrêt au bord de l'eau pour prendre les repas. Nécrologie du commerçant en bois Philippe Dubas (1851-1929), *Journal forestier suisse*, Berne, 1929

Jean Gillet (1830-1907)

La rude tâche des flotteurs

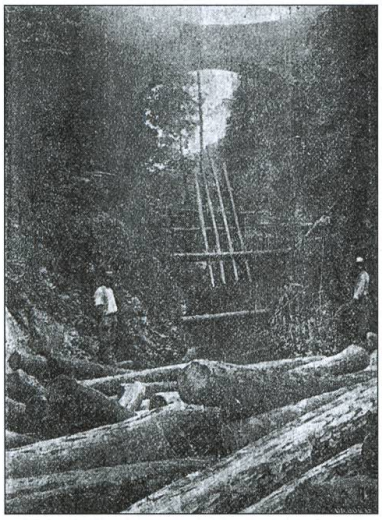
Une majeure partie des bois flottés provenait du Pays-d'Enhaut et de l'Intyamon, mais on possède aussi de nombreux témoignages de flottage sur la Jogne. On profitait des crues du printemps pour réaliser les plus gros transports. En l'absence de barrages et de digues, le niveau et le débit des rivières était plus important qu'aujourd'hui.

Après avoir abattu les arbres, les bûcherons leur apposaient la marque du propriétaire à l'aide d'un marteau. Cette marque faisait foi en cas de litige, car il n'était pas rare que des troncs soient échoués le long des berges ou chapardés par les riverains. Les entreprises qui en avaient les moyens postaient également des gardes le long du parcours. Lorsque le débit le permettait, les lots de bûches et de billes (flottage dit «à bois perdu») étaient assemblés en radeaux (flottage dit «en trains») sur les berges, puis mis à l'eau.

7 GODEL, Jean: «Au XIXe siècle, l'homme était sur le point de rayer de la carte les forêts de la Haute-Singine», in *La Liberté*, Fribourg, 21 novembre 2000, p. 13.

8 Nécrologie de Jean Gillet, in *Nouvelles étrennes fribourgeoises, Société économique et d'utilité publique, Fribourg*, Imprimerie Fragnière, 1908, p. 92.

Theophile Schuler (1821-1878): Les flotteurs à Montbovon sur la Sarine, 1872. Musée d'art et d'histoire Neuchâtel



Le «râteau de flottage» de Montbovon. Photo Brouke Kuhn, Almanach catholique de la Suisse française, 1896

A la Rite (en amont de Rougemont), la Chaudanne (entre Château-d'Œx et Rossinière), au barrage de la Tine, à Montbovon, Saussivue et Fribourg étaient établis des barrages appelés «râteaux de flottage», qui permettaient de s'assurer que tout le bois jeté à la rivière était bien arrivé, et de le transférer si nécessaire vers les scieries et d'autres moyens de transport.

Les ouvriers flotteurs avaient la rude tâche de mettre les bois à l'eau et de confectionner les radeaux, de suivre le «flot» pour rapatrier les bûches ou billes échouées, de rassembler le bois stoppé par le râteau et de retirer les billes de l'eau (le «tirage»). Pour ce faire, ils avaient à leur disposition un matériel rudimentaire: une corde, une hache, un crochet et le charpi, une griffe de métal montée sur un manche de bois.

Nous ne disposons pas de statistiques sur les quantités de bois flotté depuis le canton de Fribourg dans la première moitié du XIXe siècle. Sur la base des comptes rendus de l'administration du Conseil d'Etat, transcrits par Jean-Pierre Dorand[9], près de 400 000 billes de bois ont transité par la Sarine et ses affluents de 1850 à 1880, soit une moyenne de 13 000 par année avec un maximum de 24 200 billes en 1858. On peut estimer à 180 000 m^3 la quantité de bois en bûches flottées pendant la même période, soit 6000 m^3 par année. Ces chiffres donnent un ordre de grandeur, mais ils sont probablement bien en deçà de la réalité, vu les difficultés que l'autorité éprouvait à contrôler ce trafic.

9 DORAND, Jean-Pierre: *La politique des transports de l'Etat de Fribourg (1803-1971)*, thèse de doctorat, Editions universitaires, Fribourg. T. II, Annexes, p. 876, pp. 895-896.

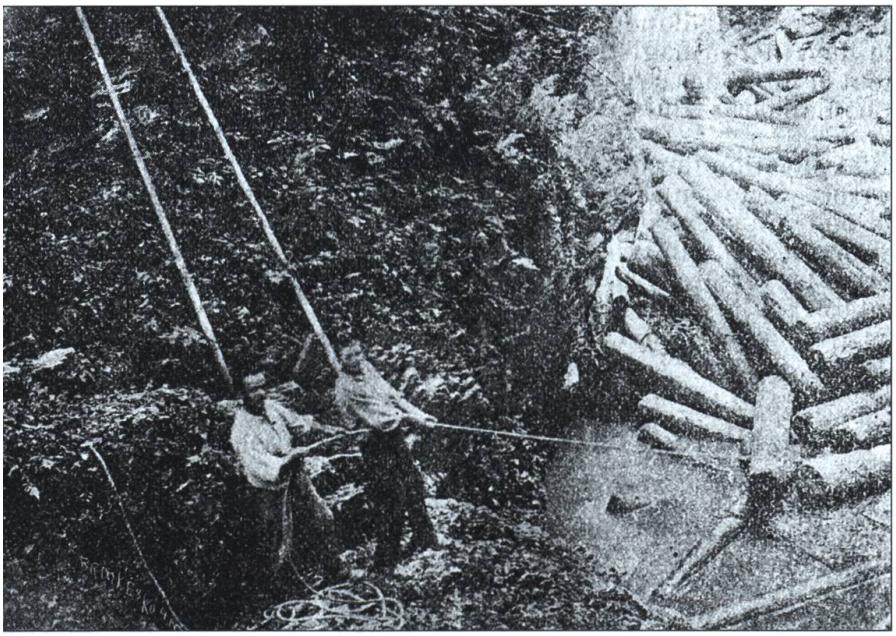
La colère des riverains

S'il favorise les entrepreneurs et les employés de la filière, le flottage ne fait pas que des heureux parmi les riverains, loin s'en faut. Tout au long du siècle, des dizaines de pétitions parviennent aux autorités. En 1822, des pêcheurs demandent à être dédommagés par les entreprises de flottage en raison des dommages que celles-ci causent à la Sarine du pont de Broc à celui de Thusy[10]. Ils n'obtiennent pas gain de cause, l'autorité «considérant qu'une amodiation de pêche ne saurait exclure la libre navigation et le flottage sur une rivière»[11].

Les signataires des pétitions considèrent que les dédommagements versés par les compagnies de flottage sont largement insuffisants pour compenser les pertes: des digues sont détruites ou endommagées (Enney, Neirivue, Bellegarde, Grandvillard), des champs inondés (Bellegarde, Enney), des prés foulés (Albeuve); des haies sont détruites, provoquant la chute de vaches dans la Sarine.

A la suite d'une grave inondation à Bellegarde en 1871, 52 citoyens exigent l'interdiction du flottage sur la Jogne. Les habitants constatent que «la triste expérience en est là: nous voyons d'année en année à mesure que nos montagnes se déboisent nos torrents grossir et déborder au premier orage»[12]. Le mouvement de protestation gagne également l'Intyamon. Entre 1881 et 1882, les communes de la Haute-Gruyère pétitionnent à trois reprises au moins pour exiger la suppression du flottage et l'endiguement de la Sarine.

La génération actuelle ne connaît plus que par ouï-dire les rudes méthodes d'autrefois: la rivière remplaçait le chemin de fer et le camion; les billons flottaient au gré des eaux tumultueuses, s'entrechoquaient et, souvent, formaient des barrages contre lesquels des équipes de bûcherons, plongés dans l'eau glacée jusqu'à la ceinture, luttaient de longues journées au péril de leur vie. Nécrologie de Philippe Dubas, Nouvelles étrennes fribourgeoises, 1930, pp. 308-309



Le «tirage» des billes à Montbovon. Photo Brouke Kuhn, Almanach catholique de la Suisse française, 1896

10 Pont situé à proximité de Pont-la-Ville, englouti par le lac de la Gruyère en 1948.

11 Archives de l'Etat de Fribourg (AEF), «Rapport du 4 juillet 1823», Manual n° 377, f. 296.

12 DORAND, Jean-Pierre: *op. cit.*. T. I p. 294.

Le «tirage» des billes à Montbovon. Photo Brouke Kuhn, Almanach catholique de la Suisse française, 1896

La réaction du législateur

Avec l'ampleur que prend le phénomène tout au long du XIXe siècle, la nécessité de légiférer s'impose. Les pétitions populaires jouent un rôle d'aiguillon, poussant le gouvernement à agir, d'abord mollement puis plus fermement dans la seconde moitié du siècle. Par arrêté du 1er mars 1822, les autorités instaurent un système de roulement afin d'éviter les différends entre propriétaires et de pouvoir identifier ces derniers en cas de litiges avec les riverains. Chaque propriétaire doit s'annoncer aux autorités pour l'obtention d'un rang, soit la période pendant laquelle il pouvait mettre ses bois à l'eau. Il est responsable des dégâts occasionnés aux possessions des riverains. Les entrepreneurs ont l'interdiction «de prolonger inutilement le temps de leur flottage avec intention manifeste de nuire à leur successeur». Les flottements doivent être annoncés au public dans la *Feuille officielle*. Des mesures sont également prises pour lutter contre le chapardage du bois.

Les syndics des arrondissements riverains, de concert avec l'entrepreneur du flottage, si celui-ci le demande, établiront des hommes probes, qui seront chargés de surveiller le passage du bois, afin d'empêcher, autant que possible, les vols et effets de la malveillance.
AEF, «Arrêté du 1er mars 1822. Flottage de bois», Bulletin des lois 1822, pp. 5-6

Ce premier arrêté ne rencontre probablement pas le succès escompté, car il fait l'objet de deux rappels le 28 janvier 1829 et le 15 janvier 1847. On observe dans ces textes que les radeaux occasionnent aux rives des dégâts beaucoup plus importants que les billes et les bûches. Afin d'assurer le paiement d'éventuels dommages, les entreprises extérieures au canton actives dans le secteur peuvent être astreintes à déposer une somme «équivalente à leur entreprises[13]».

La première loi fribourgeoise sur le flottage date du 13 mai 1867. Constatant «que les flottages des bois prennent toujours plus de développement dans notre canton et donnent lieu à des plaintes de la part des communes et des propriétaires riverains», les autorités fixent dans le détail les cours d'eau où le flottage est autorisé, les démarches à suivre par les entrepreneurs pour obtenir une autorisation, ainsi que des mesures strictes appliquées aux contrevenants.

13 AEF, «Arrêté du 15 janvier 1847 concernant le flottage de bois par radeaux», Bulletin des lois 1847, pp. 176-177.

Les années 1870 marquent un tournant important dans la politique du flottage. Les autorités, qui faisaient jusqu'alors preuve d'un certain libéralisme en la matière, durcissent le ton. Les différents aménagements prévus sur les cours d'eau du canton remettent en cause cette activité traditionnelle, comme en témoigne par exemple le projet de construction du barrage de la Maigrauge, dans le cadre de la convention passée entre le canton de Fribourg et l'entrepreneur Guillaume Ritter.

L'objet de la convention est l'industrialisation du plateau de Pérolles à Fribourg. Il est prévu de construire un barrage pour l'alimentation des fabriques en énergie. La chute d'eau, d'une hauteur de dix mètres, rendra assurément impossible le passage des bois flottés. Le Conseil d'Etat accepte la construction en septembre 1869. Les oppositions des flotteurs sont balayées d'un revers de main:

«Quant au flottage des bois, à teneur de l'art. 2 de la loi du 13 mai 1867, l'Administration peut l'autoriser et par conséquent le supprimer. On aurait pu exiger que la digue de la Sarine et les ouvrages qui en dépendent soient construits dans des conditions telles que le flottage des bois en bûches puisse s'opérer du moins pendant les hautes eaux, mais nous pensons que les bois exploités dans le canton peuvent être transportés par terre, ce qui évitera un grand nombre de réclamations, auxquelles les flottages donnent lieu chaque année.»[14]

En 1871, à la suite de l'inondation de Bellegarde, le gouvernement interdit le flottage sur la Jogne jusqu'aux scieries de la Tzintre. Les lois cantonales sur les eaux de 1881 et 1885 déclarent l'endiguement des rivières obligatoire et l'interdiction du flottage[15]. En dépit de son apparente rigueur, cet arsenal juridique n'est pas toujours suivi d'effets immédiats sur le terrain. Les autorités sont parfois empruntées: il n'est pas facile de concilier les intérêts des négociants en bois et ceux des riverains. Il semble également que les interdictions de flottage concernent avant tout les billes et les radeaux, à l'origine des plus gros dégâts. Pour leur part, les bûches continuent de flotter sur les cours d'eau du canton jusqu'à la Première Guerre mondiale[16]. La fin du flottage coïncide avec l'arrivée du chemin de fer et augure d'une ère nouvelle pour l'industrie fribourgeoise du bois.

Le commerce des bois a été et est encore une des industries principales du canton de Fribourg. Les forêts du Pays-d'Enhaut et de la Haute-Gruyère fournissent abondamment ces belles billes de bois qui, plus tard, composeront la charpente des maisons, ou, plus humblement, alimenteront nos cheminées. Seulement, rien n'est encombrant et lourd comme ces longues billes, et on a trouvé plus simple et plus économique de les confier au «chemin qui marche», à la libre Sarine, qui, sans demander aucune rétribution, se charge de les transporter.
Almanach catholique de la Suisse française, 1896, pp. 44-46

L'arrivée du chemin de fer

En 1868 s'achève la construction de la voie Bulle-Romont, qui permet au chef-lieu de la Gruyère de se greffer sur la voie Berne-Lausanne (1861). Afin d'encourager le transport par le

14 AEF, «Message du Conseil d'Etat au Grand Conseil au sujet de la convention à passer avec Ritter», septembre 1869.

15 DORAND, Jean-Pierre: *op. cit.* T. I, p. 395.

16 Localement et à petite échelle, la technique a pu survivre plus longtemps.

La question du flottage est non moins importante, attendu que celui-ci cause des dommages considérables, à tel point que l'on est à se demander si on a bien fait de les autoriser. Ces permis de flottage ne peuvent cependant être retirés subitement. Des transactions peuvent avoir été conclues et une suppression subite causerait des dommages, provoquerait peut-être la ruine de certains commerçants. Quoique partisan de cette suppression, [le député Jacquet] estime que l'Etat doit encore attendre, afin de ne pas sacrifier les intérêts de ses administrés.
AEF, Bulletin des délibérations du Grand Conseil, 1882, p. 102

rail et pour rentabiliser la ligne, des accords sont rapidement conclus avec les entreprises locales.

Le 31 octobre 1868, le Conseil communal de Bulle signe avec les négociants en bois Seydoux et Haas une «Convention pour les chantiers du Tirage» qui énumère les conditions suivantes: la commune met à disposition des commerçants des terrains sur la propriété communale du Tirage (actuellement rue de Vevey à la hauteur des Trois-Trèfles). Elle s'engage à construire une voie principale avec embranchements et quais de chargement pour relier les chantiers en question et la gare.

En contrepartie, la société Seydoux et Haas s'engage à louer à la commune un terrain de 1300 m^2 pendant dix ans, au tarif de 60 centimes le mètre carré par an. Surtout, «ils s'engagent à expédier pendant la durée du bail toutes leurs marchandises par le chemin de fer, au prix du tarif, soit à 25 centimes au maximum. Ils prennent en outre l'engagement d'expédier dès la ratification de la Bourgeoisie de Bulle tous leurs bois par la voie ferrée et cela pour autant que les wagons ne feront pas défaut.»[17] D'autres entreprises situées sur le trajet bénéficient de la nouvelle «voie industrielle», dont le chantier des commerçants en bois Moura Frères et la scierie Garin.

Comme l'illustre cet exemple, on observe un transfert des voies routières et fluviales vers le rail. L'arrivée du chemin de fer contribue aussi – de manière indirecte – à mettre un terme au flottage «de masse»: le charbon de bois perd en effet de son intérêt pour les fonderies. Il est désormais plus simple et plus rentable de s'approvisionner en houille par le chemin de fer. Les établissements von Roll de Choindez franchissent le pas en 1877.

Le bois de construction fribourgeois rencontre moins de succès qu'auparavant à l'étranger. L'exportation en France et en Italie se heurte à deux obstacles. D'une part la construction navale accorde désormais sa préférence aux tôles d'acier, d'autre part un différend diplomatique avec la France (1892) ferme les marchés lyonnais aux commerçants fribourgeois, qui sont contraints de se replier sur le marché national.

C'est dans ces circonstances qu'a lieu la «deuxième révolution» du bois au XIXe siècle: la mise sur pied d'une industrie de transformation remplace progressivement l'exportation de bois brut. Pendant la décennie 1890, une

17 Archives de la commune de Bulle, «Convention pour les chantiers du Tirage», 31 novembre 1868.

nouvelle génération d'entreprises voit le jour. Bénéficiant des acquis de la mécanisation et des transports facilités par le chemin de fer, exploitant l'eau, la vapeur et l'électricité, spécialisées dans la production de produits finis ou semi-finis, de nombreuses caisseries, raboteries, scieries, menuiseries, ébénisteries, fabriques de meubles et de chalet apparaissent un peu partout en Gruyère[18].

18 Nos remerciements à Pierre-Philippe Bugnard pour nous avoir fourni une partie des références qui ont permis la rédaction de cet article. Voir aussi: Pierre-Philippe BUGNARD: «A la recherche des pionniers de l'économie gruérienne», in *Cahiers du Musée gruérien*, pp. 4-23.

Le reboisement du canton

L'exportation des bois est toujours une branche de revenus considérables pour le canton de Fribourg. Toutefois, à force d'avoir déboisé, le mouvement en est quelque peu ralenti. (...) Afin de précaver à une pénurie de bois qui se serait produite dans un avenir plus ou moins éloigné, l'administration a soin de veiller, tout au moins, au reboisement des forêts communales. Quant aux forêts de l'Etat, elles ont eu la chance d'avoir, déjà avant 1847, en feu M. Julien Schaller, un homme qui connaissait et aimait sa partie. Depuis lors, par suite d'une plus grande facilité des moyens de transport, le déboisement du sol forestier avait pris des proportions inquiétantes. Cela au point de causer, dans certains cantons de la Suisse orientale, des inondations dues à un écoulement plus rapide des eaux pluviales. Préoccupées de ce danger, les autorités fédérales ont imposé aux cantons des restrictions contre les coupes rases en terrains abrupts et même l'obligation de veiller à leur reboisement. Quant au canton de Fribourg, il a en M. Edmond Gottrau, de Granges sur Marly, un inspecteur en chef des forêts qui revêt ces fonctions depuis tantôt un demi-siècle, et qui veille avec un soin vraiment jaloux au repeuplement des forêts cantonales; cherchant même toutes les occasions d'y faire annexer des terres avoisinantes, pour agrandissement et boisement.

Raemy, Alfred: Dictionnaire géographique, historique et commercial du canton de Fribourg, Fribourg, 1886, pp. 100-101.