

Les Galvachers du Morvan

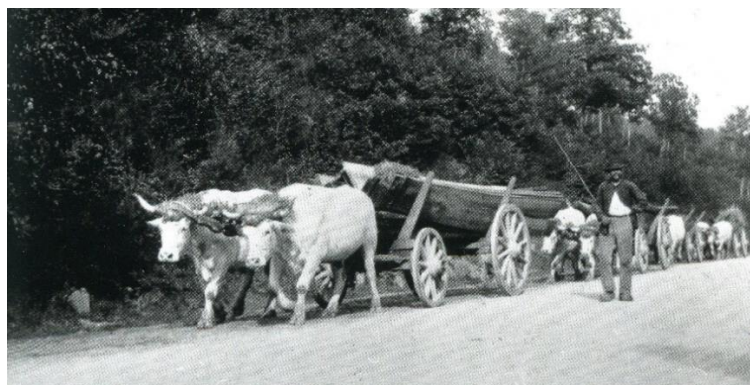
Sommaire

- Quelques-uns ont peut-être entendu parler
(Connu, de moins en moins probablement)
des hommes qui partaient travailler à l'extérieur du Morvan, avec des bœufs.

Beaucoup diront qu'ils connaissent les charretiers mais pas les galvachers.

Et pourtant, ce ne sont rien moins que les ancêtres de nos transporteurs modernes.
Certes ils n'avaient pas de camions, pas de GPS pour se guider et encore moins de liaisons leur permettant de rester en contact avec leur entreprise ou leur famille.

	Page
- Définition - Etymologie.....	02
- D'où venaient-ils ?	03
- Où allaient-ils ?	04
- Pourquoi partaient-ils ?	05
- Quand partaient-ils ?	06
- Le « Cô » de Bussy et la côte de Monloin	07
- Que faisaient-ils ?.....	11
- Les galvachers vendangeurs.....	13
- La logistique	14
- Les attelages	15
- Comparaisons de quelques attelages	19
- Les bœufs barrés	21
- Le matériel.....	22
- Les convois exceptionnels	24
- Le retour	27
- Lai çarotte (la charrette)	28
- Le tialage et l'aigûllon du galvacher	29
- La mécanisation	30
- Le couteau du galvacher	31
- Le chant des galvachers	32
- Sources documentaires	34



Les galvachers - Photo Georges André



Les Galvachers du Morvan

Définition - Etymologie

Paradoxalement, Eugène de Chambure est pratiquement le seul à le nommer « Galvaché » puis « Galvacher » dans sa définition :

« Charretier du Morvan qui entreprend des charrois dans des contrées éloignées et qui les exécute avec les bœufs qu'il a amenés. Quelques auteurs ont voulu voir dans le galvacher le souvenir du bouvier gaulois, mais le préfixe gal est commun à quelques mots très peu celtiques. Faut-il adopter l'étymologie proposée par M. Bogros dans son « Histoire de Château-Chinon » et dériver ce terme de l'espagnol « gavacho » qui désigne des gens mal vêtus, des vagabonds ? »

Joseph Bruley est précisément de ces auteurs, fervents défenseurs du Morvan, qui veulent voir le bouvier gaulois en rapprochant galvacher non de son préfixe « gal » mais bien de « gallus », gaulois, et de préciser que le celtique « galleno » signifie également voyager.

Toujours d'après Eugène de Chambure, un « galvachou » est un coureur de grands chemins, un vagabond, un débauché, ce qui achève de montrer la galvache comme le symbole d'une vie errante ou relâchée.

M. de Littré avec « Galvauder », admet comme soutenable cette hypothèse. Le galvacher aurait donc été à l'origine un porteur de casaque, (galvardine), c'est à dire un coureur, un gâte métier...»

Dans son ouvrage « Dans l'ombre du Morvan » l'abbé Charrault nous rapporte que « la vie errante de ces rudes travailleurs était frugale et loin d'être relâchée ».

De son côté, le folkloriste Paul Delarue avance que « l'existence des galvachers était dure et exempte de dérèglement ».

De là à penser que le sens péjoratif du terme « galvacher » leur a été attribué par des gens extérieurs au Morvan, il n'y a qu'un pas à franchir... allègrement !

Ces derniers, les voyant arriver dans leurs contrées, probablement bruyants et mal vêtus, parlant une langue que nul ne comprenait, les ont considérés avec toute la méfiance que l'on accorde volontiers aux « étrangers ».



Les Galvachers du Morvan D'où venaient-ils ?

La galvache était à l'origine une « spécialité » de Château-Chinon et de ses environs.
La population bovine de l'arrondissement était alors de plus de 40 000 têtes, ayant quasiment doublé dans les trentes dernières années.

Les galvachers venaient donc de tous les hameaux alentours.

Mais pas que...

En réalité il en venait de tous les coins du Morvan.

Il paraîtrait qu'en 1860, la commune d'Anost aurait compté quelques 200 Galvachers (certains parlent même de 700...) sur l'ensemble de ses hameaux et serait devenue ainsi la capitale de la galvache.

A cette époque, Anost comptait quelques 3 800 âmes, elle en conserve un millier aujourd'hui.



Les Galvachers du Morvan Où allaient-ils ?

Il n'y avait pas de limite à la migration des galvachers.

Des bords du Morvan, le Nivernais, le Berry, la Puisaye, la Bourgogne, le Bourdonnais... au plus loin, Paris et sa très large périphérie, la Picardie, la Lorraine, la Champagne, les Ardennes...



Les Galvachers du Morvan Pourquoi partaient-ils ?

Pour l'argent, non par cupidité, loin de là, par nécessité.

Ils partaient se louer pour mener des bœufs qui ne leurs appartenaient pas toujours. Certains propriétaires pouvaient posséder jusqu'à 120 bêtes (... 60 paires donc...). Ils les louaient ou embauchaient eux-mêmes les galvachers.

La légendaire pauvreté du Morvan obligeait ces travailleurs à s'exiler pour nourrir leur famille.

Le folkloriste Paul Delarue raconte que c'était « *le besoin de gagner un peu d'argent qui leur faisait abandonner un sol pauvre et ingrat.* »



Les Galvachers du Morvan Quand partaient-ils ?

Les galvachers, leurs attelages de bœufs et leur charrette se louaient, généralement de début mai à la fin novembre.

Le départ était fixé au 1er mai.

Femmes, enfants, attelages parés de fleurs, rubans, cocardes et autres ornements rejoignaient le lieu de rassemblement dans une joyeuse confusion.

Ce rassemblement avait lieu chez le « Cô de Bussy » dont il est question dans le chant des galvachers :

*« Allons, Galvachers, en avant !
Il faut quitter notre Morvan ! (bis)
Montons la route
Et chassons le souci
Buvons la goutte
Chez le Cô à Bussy »*

Après en avoir terminé avec les festivités et « la goutte » de la chanson, c'était le départ ! Le convoi prenait la route, les femmes et les enfants rentraient aux villages, à pied...



Les Galvachers du Morvan Le « Cô » de Bussy et la côte de Monloin

Si vous faites une recherche pour « Galvachers » sur Internet, vous trouverez généralement cette phrase sibylline :

« Le départ était fixé au premier mai et s'accompagnait d'un rassemblement chez le Cô, dernier aubergiste sur la route d'Arleuf... ».

C'est vague !

Si vous cherchez le Cô sur place, à Bussy, vous ne trouverez rien.

En revanche, il existe bien un « Cô de Bussy » dans le bourg d'Anost... Mais il n'a de commun que le nom.

Superbe confusion !

En réalité, le « Cô » de Bussy était bien un café situé dans le hameau de Bussy.

Il était tenu jadis par M et Mme Garnier, « les tenanciers de l'auberge ».

C'est maintenant une maison particulière qui ne laisse rien transparaître de son passé.



L'actuelle maison du « Cô de Bussy »

Quant-au « Cô de Bussy », café-restaurant situé dans le centre du bourg d'Anost, il avait été installé voici quelques années par Monsieur et Madame Lormenil en lieu et place de la boutique d'un cordonnier nommé Montcharmont.



le « Cô de Bussy » dans le bourg d'Anost



Monsieur Lorménil était originaire de Bussy, d'où le clin d'oeil du nom de son établissement. Ce café-restaurant a dû fermer récemment pour raisons personnelles.

C'est donc bien chez le « Cô du hameau de Bussy » que les Galvachers se retrouvaient. Mais pas tous...

D'une part parce qu'il y avait de nombreux autres estaminets, auberges et cabarets dans les environs, comme la maison « Duvernoy » citée par André Dupin en 1834 lors d'un voyage en Morvan :

« ...Arrivés à Anost, village peuplé de ces charroyeurs nomades, le maire se trouvant absent, il fallut trouver l'adjoint Duvernoy, charroyeur lui-même, et de plus cabaretier. Il était en ce moment entouré d'un grand nombre de charroyeurs buvant avec lui... »

D'autre part, et surtout, parce que beaucoup de galvachers ne passaient pas par-là.

Aussi lorsque l'on dit que le hameau de « Bussy » était le passage obligé des galvachers et que c'est pour cette raison que la commune d'Anost sur laquelle il est situé devint la « capitale » de la Galvache, il faut bien comprendre que cela relève surtout du folklore.

Le hameau de Bussy était sans doute un passage important mais non obligé, ce qui est déjà beaucoup.

Pour les galvachers utilisant un itinéraire « Anost => Nivernais => Berry », c'était effectivement la dernière auberge avant Arleuf, et c'est bien pour ceux-là que la halte avait de l'importance : elle était à mi-chemin de cette interminable côte, la côte de Monloin, qui relie Anost à Arleuf et dont le sommet se trouve à peu près à la hauteur du canal du Touron.

A l'époque la route des Galvachers était en réalité un chemin traversant la forêt, par la route aujourd'hui, c'est environ 10 km dont 7 de côte.

Ce chemin, cette côte, impressionnants !

Voici ce qui reste aujourd'hui du chemin, le pourcentage de la côte quant à lui n'a guère changé. On distingue encore l'empierrement de l'époque.





Accessibles depuis la route, les 2 derniers km, entre Bussy et le sommet...
Ça monte, ça monte, ça monte...

En 1839, dans son discours d'inauguration du pont sur la cure à Gouloux, André Dupin parlait du réseau routier du Morvan en ces termes :

« ...Enfin, en 1834, accompagné de votre excellent sous-préfet et de quelques amis, je suivis toute la ligne depuis Ouroux, Planchez, Annot, la Petite-Verrière jusqu'à Autun, et je fus frappé du résultat suivant : c'est que dans tout l'espace compris entre les villes d'Autun, Château-Chinon, Lormes et Avallon, il existait une enceinte de 150 lieues carrées, presque entièrement couverte de bois, et dans laquelle il n'y avait pas une seule toise de route royale ou départementale, ni même un chemin vicinal en bon état de viabilité ! ... »

On peut aisément comprendre l'intérêt de l'arrêt.

Pour ceux qui allaient dans l'autre sens, c'était en descente donc tout allait bien (mieux).

Mais comment passer devant chez le « Cô » sans s'arrêter ?

Quant-aux derniers, ceux qui étaient sur un axe Château-Chinon = > Autun (et retour), ils n'avaient pas vraiment envie de faire le détour juste pour le plaisir.

Ceux qui partaient de Saint-Brisson pour la région parisienne encore moins.

Il semblerait que cette fameuse côte de Monloin ait été évoquée dans la version originelle de la chanson des Galvachers écrite par Clément Sauron puis abandonnée par la suite. La raison en est sans doute de ne pas noircir trop le tableau. En effet, dans ses « Légendes du Morvan » publiées en 1888, A. Renaud raconte celle de la « Bête du Morvan » qui précisément sévissait en ces lieux :

« ...elle était connue sous le nom de Bête à Blaisot, chèvre par la tête et loup par le corps... Ce monstre prenait parfois l'apparence d'un loup de haute taille, à poil fauve, efflanqué, avec des yeux de braise, une gueule démesurée et une langue pleine de sang... »

Brrr !

Le monstre avait bien sur le pouvoir de se changer en bête docile, était doté de la parole et avait aussi le don d'ubiquité, ce qui permettait à chacun de l'avoir vu en même temps en divers endroits.



Mais heureusement, certaines formules toutes simples permettaient néanmoins d'éloigner la créature :

« *Ch'teu l'bon Dieur, cause ; ch'teu l'Diabe, pesse* ».

Si tu es le bon Dieu, parle ; si tu es le Diable, passe.

Le sommet de cette côte était (est toujours) indiqué par une croix sommitale, en l'occurrence « la croix des Galvachers », bien sûr faite pour marquer le point le plus élevé d'une région mais aussi et surtout destinée à mettre en évidence le symbole de la religion. De là à ce que certaines légendes y soient liées il n'y a qu'un pas.

En tous cas c'était la fin de la côte...



La croix, refaite vers l'an 2000, semble avoir souffert d'un choc et a pris un air penché...

A l'arrière, demeure un reste de l'ancienne croix



Les Galvachers du Morvan Que faisaient-ils ?

Ils charroyaient principalement du bois de chauffage (du « bois de moule ») et du bois d'œuvre et les menaient aux ports et rivières des versants de Seine ou de Loire.

Tout ce qui était transportable, ce que l'on appelle aujourd'hui le fret, était bon à prendre : vins (de Bourgogne mais pas que...), écorces à tan (broyées dans les moulins à tan et envoyées vers les tanneries), céréales, pierres, matériaux de construction, grumes (dont la masse imposait un transport par la route), etc...



Les bœufs au débardage...



...ou au transport du bois...

(Images extraites des vidéos sur les métiers en Morvan
réalisées par le PNRM et présentées avec son aimable autorisation)

Le travail était immense. Paris avait besoin de charpentes, pierres et pavés, les mines du Nord d'étais, les chemins de fer de traverses... et par voie de conséquence, les scieries avaient besoin de grumes...



Dans son ouvrage « Morvan, cœur de la France », Joseph Bruley rapporte ce qu'en disait un observateur de la région de Decize (Gaston Gauthier) en 1897, en voici de larges extraits :

« On les voit, l'aiguillon sur l'épaule et la pipe à la bouche, suivre lentement leurs lourds chariots, attelés de bœufs amaigris par la fatigue. »

« De temps en temps, les bouviers piquent leurs animaux en les appelant par leur nom : Chavan, Corbin, Frisé, Rassignot, et leur geste est souvent accompagné d'un juron retentissant (Tounâtre me breule - Tonnerre me brûle) qui fait hâter l'attelage. »

« Quelquefois, ils tirent avec précaution de leur poche la dernière lettre du pays qui leur donne des nouvelles de la famille. Après une lecture laborieuse, ils portent leurs lèvres à la feuille de papier avant de la remettre dans l'enveloppe... »

« ...Quand ces hommes laborieux arrivent dans le Decizois, ils cherchent dans le voisinage de la coupe dont ils doivent transporter les produits, une maison hospitalière où l'on consent, moyennant une faible redevance, à les coucher sur la paille et à leur préparer la soupe matin et soir. »

« Ils louent également à proximité un pré où leurs animaux paîtront et se reposeront pendant la nuit. Celle-ci est courte d'ailleurs, car les bouviers rentrent souvent fort tard et parlent de grand matin. »

« En effet, levés dès l'aube, ils mangent hâtivement la soupe, mettent du pain dans leur sac ou dans leur poche et vont au pré chercher les bœufs pour les courber sous le joug. Alors, les chariots rangés la veille sur les banquettes des routes, partent en tous sens : les uns, chargés, sont dirigés sur Decize, tandis que les autres, vides, prennent le chemin du bois. »

« Le travail achevé, les animaux mangent et soufflent un peu pendant que les conducteurs prennent sur le chariot même ou à son ombre leur frugal repas de midi : pain et fromage arrosé d'eau, rarement d'un verre de vin... »

« Bois d'équarrissage, charbonnettes, moulée, charbons, perches et étais de mine sont voiturés ainsi par les bouviers morvandiaux, dont les chariots se croisent sans cesse sur les routes et les chemins qui relient Decize aux coupes exploitées à plusieurs lieues à la ronde. »

Avec un tel travail, les galvachers ont, en quelque sorte, scié la branche sur laquelle ils étaient assis. Ils ont transporté tout ce qui a facilité la marche du progrès, même les traverses du chemin de fer qui fut le début de leur fin.

La galvache s'arrêta définitivement avec la Grande Guerre.



Les Galvachers du Morvan Galvachers vendangeurs

C'était une autre spécialité de la profession.

Il était fréquent, lors des périodes de vendanges, de voir descendre des cohortes de galvachers de leurs « noires montagnes ». Les vignobles bourguignons tout proches et le travail qu'ils pouvaient leur offrir les attendaient.



Galvachers vendangeurs
(Image « Société Eduenne »)

Il paraît qu'à cette époque, la diligence reliant Château-Chinon à Autun les annonçait par de joyeux « *Les vendangeurs sont sur la grand' route...* ».

A Autun, les badauds les attendaient, un peu comme ceux de Clamecy attendaient le flot de bois.

Avec cornemuses, vielles, accordéons, chants et bruits de sabots, c'était à n'en point douter un événement dans la ville.

Une histoire raconte qu'un jour, un brave homme les invita à se rafraîchir du contenu d'un tonnelet de vin tombé à terre. Point n'était besoin de verres, les galvachers utilisèrent leurs sabots.

*« Allons en vendange pour gagner cinq sous,
Coucher sur la paille, ramasser des poux,
Boire du vin peûna,
Que le diable n'en tâterait pas ! »
(Sur l'air d' « Au clair de la lune »)*

Effet garanti !



Les Galvachers du Morvan La logistique

Terme pompeux pour l'époque mais il y avait bien une réelle organisation des déplacements.

Tout d'abord le patron (ou son représentant mais rarement) se rendait dans les contrées pour chercher le travail, « pour faire affaire ».

Il organisait ensuite le séjour de ses employés en leur louant de quoi se loger (pas forcément une maison...), en trouvant un pré et peut-être du foin pour les bêtes suivant la saison.



Galvachers en route...
(Image origine inconnue)

Une femme était généralement du voyage, parfois la femme du patron, qui était en charge des repas et du linge des galvachers.

Le voyage durant souvent plus de la journée (25 km étaient une bonne mesure), des étapes devaient donc être prévues et le ravitaillement, eau et nourriture, comme foin pour les bêtes, emportés.

Les équipages se composaient généralement d'un homme pour quatre bœufs.



Les Galvachers du Morvan

Les attelages

La traction bovine remonte à la haute antiquité.

Cette technique, comme celle de la construction des charrettes, était devenue une véritable spécialité morvandelle.

Il faut toutefois préciser que les attelages des galvachers étaient essentiellement composés de bœufs parfaitement appairés.

L'utilisation des vaches à la traction ne se faisait généralement que dans les fermes pour passer charrue ou autre « déchaumeuse » ou pour de petits débardages.

Dans les petites fermes, les bœufs étaient considérés comme « non productifs » (pas de lait et pas de veau) et étaient sources de dépenses inutiles.



Les vaches des petites fermes...

Certaines régions ont privilégié l'usage de la traction par l'utilisation d'un collier. Le Morvan, (apparemment comme tous les pays celtés) a choisi l'usage du joug mais il lui arrivait aussi d'utiliser le collier et le cheval...



Pas que des bœufs en Morvan...

Cette technique permet le couplage aisé de 2 bovins mais aussi de leur en adjoindre d'autres paires de manière à augmenter la traction.



Les attelages pouvaient ainsi comporter jusqu'à dix paires de bœufs.

Le joug utilisé en Morvan est particulièrement élaboré.

Il s'applique sur la nuque des animaux et des courroies de cuir glissées par la base des cornes et croisées sur le front permettent de serrer fortement le joug.

Une telle technique pourrait blesser les bêtes, mais le morvandiau est malin et inventif.

Il a imaginé et mis au point un coussin de paille, la cape, également appelé bouchon ou torson, qui se place entre le front de l'animal et les courroies, le protégeant ainsi des coupures qu'elles pourraient lui occasionner.



La cape du joug

(Image extraite des vidéos sur les métiers en Morvan réalisées par le PNRM et présentée avec son aimable autorisation)

Cette cape est faite avec du seigle coupé de préférence début juin, en fleur et suffisamment long et qui sera séché à l'ombre...

« *Lai cape d'zu* », « la cape du joug », le Morvandiau va « exzuter » : lier les bœufs, les mettre sous le joug.

Une autre particularité de cette technique, outre la synchronisation de l'effort, les bovins ne tirent pas seulement la charge mais la poussent également, avec le front.

Certains diront qu'il faut bien être morvandiau pour pousser quelque chose qui se trouve derrière soi. Oui, morvandiau et malin !

Le joug morvandiau est généralement plus léger.

Le timon y est fixé à l'aide d'un anneau confectionné dans des tiges de bois flexibles, très souvent du châtaignier, tordues sur elles-mêmes en une sorte de corde rigide, « L'ambla ».





La fabrication d'un ambla et la comparaison avec un ambla usagé
(Images extraites des vidéos sur les métiers en Morvan réalisées par le PNRM
et présentées avec son aimable autorisation)

L'extrémité du timon est passée dans la partie inférieure de l'ambla, serrée au joug par un coin de bois percé, « la sare » (la serre), puis une fois serré, le tout est fixé par une cheville dénommée « aittolouère ».



D'après le livre de Joseph Bruley : Morvan, cœur de la France

Et comme le morvandiau est fier de son attelage, il habitue ses jeunes bœufs au port du joug en lui plaçant, à l'étable, un joug individuel.



Un joug individuel (Julotte)
(Image extraite des vidéos sur les métiers en Morvan réalisées par le PNRM
et présentée avec son aimable autorisation)



Les bœufs marchaient beaucoup et leurs travaux s'exécutaient sur tous les terrains, aussi leurs propriétaires en prenaient grand soin et les faisaient ferrer aux 4 pieds, aux 8 onglons.



Reconstitution d'un ferrage de bœufs devant la saboterie de Gouloux



Les Galvachers du Morvan Comparaisons de quelques attelages

Juste une simple comparaison en images de quelques attelages



Les bœufs morvandiaux

(Image extraite des vidéos sur les métiers en Morvan réalisées par le PNRM
et présentée avec son aimable autorisation)



L'activité traction bovine au lycée agricole d'Oloron-Sainte-Marie (64)

Et un attelage dans le Puy de Dôme (63)

(Photos présentées avec l'aimable autorisation des auteurs et de ABA)

<http://attelagesbovinsdaujourdhui.unblog.fr/>

Le voile « chasse-mouches » a une fonction importante, les bœufs étant solidaires par le joug ne peuvent secouer la tête pour se défendre des assaillantes, les brins du chasse mouches bougent et les aide en cela.

Il n'est pas non plus inutile de préciser que les 2 attelages bovins ci-dessus font partie des quelques 90 encore en activité « professionnelle » en France.





Les Béarnaises (Image Wikipédia Monster1000) (Photo Internet)
Et les Longhorn cow milk dans l'Ohio (<http://holyterroir.wordpress.com/>)



Les bœufs tirants

(avec l'aimable autorisation des auteurs-Photos sous copyright)

A gauche site : <http://www.lestroiscaravelles.net/albumboeuf Tirant.html>

A droite site (Réf pour info mais ce site n'existe plus): <http://zoomsurlaguadeloupe.e-monsite.com/album-photos/les-manifestations/les-boeufs-tirants/>

La principale particularité des attelages de bœufs tirants des Antilles, outre d'être plus des attelages de folklore que de travail, réside dans le mode de conduite de ces animaux. Une corde et un anneau passé dans les naseaux de chaque bœuf permet de diriger l'équipage d'animaux pour le moins robustes et musclés.

Et puisqu'il est question ici d'attelages, pourquoi ne pas terminer avec le célèbre tableau de Rosa Bonheur, « Labourages nivernais », peint en 1859 et présenté à Paris au Musée d'Orsay.



Labourages nivernais



Les Galvachers du Morvan Les bœufs barrés

Tout d'abord pourquoi des « bœufs-barrés » ?

Le glossaire d'Eugène de Chambure nous en donne cette définition :

« Aux environs de Château-Chinon, ce mot désigne à la fois les gendarmes, les enfants naturels et les bœufs dont le pelage est bariolé. Pour les gendarmes et les bœufs, la variété des couleurs explique cette dénomination. Quant aux enfants naturels, on sait qu'en matière de blason la barre étroite était un signe de bâtardise. Autrefois les célestins et les carmes étaient appelés frères barrés, parce que leurs vêtements portaient des bandes de diverses couleurs, en bas. »

Les lecteurs gendarmes connaissent-ils l'expression ?

Il s'agit tout simplement de cette race morvandelle aujourd'hui disparue.

Si les galvachers étaient de remarquables conducteurs d'attelages, ceux que l'on appelait leurs « petits bœufs barrés » n'y étaient pas pour rien.

Cette race morvandelle de couleur rouge et blanche était réputée être la première race au monde pour son aptitude au travail et sa docilité.

L'abbé Jacques-Félix Baudiau en dit :

« ... qu'elle se distingue par la largeur du coffre, la beauté des cornes, la régularité des formes et la distribution franche et vive des couleurs. Elle a généralement les jambes grosses et courtes, mais est forte et vigoureuse, c'est un type particulier, un pur-sang. Les bœufs, presque exclusivement employés dans l'agriculture et le service rural, sont forts et adroits et, par conséquent, très propres aux charrois auxquels se livrent la plupart des habitants. »

Elle fut remplacée au début du XXème siècle et au grand regret des galvachers restant, par les Charollais à robe blanche, plus grands (et les « çarottes », les charrettes à 2 roues, remplacées par des chariots à 4 roues...)



Les Galvachers du Morvan

Le matériel

Les matériels utilisés par les galvachers n'avaient aucune commune mesure avec ceux couramment utilisés dans les fermes par les cultivateurs.

Les matériels étaient beaucoup plus robustes, totalement repensés pour les travaux à venir.

Tout d'abord les charrettes ou chariots étaient surdimensionnées :

- Les roues, plus petites à l'avant, comportaient 10 à 12 rayons en acacia (12 à 14 à l'arrière) et étaient équipées de jantes plus larges en chêne.
- Un cerclage (embattage) en fer ou parfois en bois fait d'une demi-douzaine de sections chevillées complétait le renfort. L'usage des embattages en bois était moins solide (donc moins utilisé par les Galvachers) mais beaucoup plus économique que ceux en fer qui nécessitaient également l'intervention d'un maréchal-ferrant pour rechausser voire « rechâtrer » (raccourcir le cerclage devenu trop lâche) les roues.



L'embattage en bois

(Image tirée du livre de Philippe Berte-Langereau : Les Galvachers du Morvan)

- Le moyeu (« bôtin » ou « bouteign' ») était fait d'orme ou de chêne.
- Le char était également démontable.
En plaçant le train avant et le train arrière à chaque extrémité d'une grume, on adaptait le char à la longueur des billes de bois à transporter.





Un char totalement adaptable

(Image extraite des vidéos sur les métiers en Morvan réalisées par le PNRM
et présentée avec son aimable autorisation)

- Les jougs devaient également être adaptés à la puissance des bêtes et étaient habituellement fabriqués en hêtre.



Les Galvachers du Morvan Les convois exceptionnels

Les grumes

Il n'était pas rare de voir des convois transportant d'énormes chênes dont on se demande comment ils pouvaient être chargés.



Le transport de grumes

(Images extraites des vidéos sur les métiers en Morvan réalisées par le PNRM
et présentées avec son aimable autorisation)

La principale méthode de chargement d'une grume, un « gros pied » pesant parfois plusieurs tonnes, était simple, bien étudiée et surtout bien rodée.

Elle consistait à charger « à la déverse ».

Le chariot était placé le long de la grume puis renversé sur le côté, roues côté opposé à la grume.

La grume était alors tirée dans le chariot puis calée, le tout était ensuite relevé par les bœufs à l'aide d'une chaîne (un trait).

Lors du basculement, la force était supportée par les roues qui, étant surdimensionnées (jantes larges et 12-14 rayons épais...), résistaient parfaitement.

Seuls le parfait dressage des bœufs et la grande maîtrise des galvachers permettait ces résultats.

Une fois le tout en place, restait à le fixer par des bois et des chaînes pour le transport.

D'autres méthodes étaient aussi employées :

- De côté, le bouc, un levier fait d'une solide pièce de bois (dont le pied est en forme de « pied de chèvre » ...) qui permettait de charger la grume une extrémité à la fois.



- En bout, le cric, nettement plus haut que ceux que nous connaissons aujourd'hui, permettait de lever l'extrémité d'une grume pour glisser le train du char.

Le foudre Mercier



Le transport du foudre Mercier où l'on aperçoit l'extraordinaire maigreur des bœufs
(Image : <http://www.maisons-champagne.com>)

L'histoire de ce spectaculaire tonneau ne manque pas d'intérêt.

Toutefois, l'écart entre les dates et les caractéristiques citées dans les deux récits qui pourraient passer pour les plus crédibles et les plus complémentaires est tel qu'il faut citer les deux mais n'en choisir qu'un seul.

Le résumé ci-dessous est donc inspiré du site propriétaire du tonneau : Mercier.
(http://www.maisonschampagne.com/encyclopedie/vignes_au_plaisir/mercier.htm)

Le deuxième récit figure à la page 85 de l'ouvrage de Philippe Berte Langereau : « Les Galvachers du Morvan » auquel je ne peux que vous renvoyer.

Donc, dans le début des années 1870, Eugène Mercier, fondateur de la célèbre maison champenoise, décida la construction d'un immense foudre.

Deux années seront nécessaires aux études de ce projet mené par un certain « Jolibois » (ça ne s'invente pas...).

La recherche des bois sur pied fut assez laborieuse et c'est finalement en Hongrie que furent trouvés les 150 chênes nécessaires à cette réalisation.

L'abattage démarra en 1872 et dura 5 ans (l'abattage ne se faisant qu'à l'automne).

C'est le 7 juillet 1885 que le foudre fut effectivement reçu, homologué et inscrit à l'inventaire de la société pour une contenance de 1 600 hectolitres et un poids de 20 tonnes, un diamètre de 5,5 mètres et une longueur de 6 mètres.

Eugène Mercier eut ensuite cette fameuse idée de présenter le foudre à l'exposition universelle de Paris en 1889.

Et voici les galvachers à nouveau à l'honneur. Transporter le foudre d'Épernay à Paris.



Quatre roues gigantesques furent conçues et construites par les chemins de fer de l'Est pour supporter et transporter le monstre.

Douze paires de bœufs morvandiaux y furent attelées (on appelle cela une « théorie » de bœufs), 12 galvachers dirigeaient la manœuvre, sans oublier les 9 paires de chevaux qui suivaient pour aider dans les cotes...

L'homme qui releva le défi était originaire de la Nièvre, un dénommé Jean Malcoiffe.

Rien ne leur fut épargné : près de 140 km avec contournement de villes, abattage d'arbres, de murs et même d'immeubles dont certains devront être rachetés, renforcement d'ouvrage etc.

Huit jours d'un transport qui resta dans les mémoires des galvachers.



Les Galvachers du Morvan

Le retour

Le retour avait lieu vers la Saint-Martin (le 11 novembre, mais rien à voir avec l'armistice de 14-18, il s'agit de la date d'inhumation de St Martin, évêque de Tours, le 11 novembre 397...)

Ceux qui vendaient aussitôt les bœufs fatigués et amaigris (il fallait payer les dettes, boulanger, pâture, maréchal-ferrant, menuisier...), le faisait avec une perte de deux cents francs ou plus par paire (à titre de comparaison, en 1890 à Paris, cochers, conducteurs d'omnibus ou camionneurs touchaient 5,75 francs par jour pour 16 heures de travail, soit environ 18,50 euros 2014).

Ceux moins contraints, attendaient qu'ils se soient reposés et « requinqués » pour être vendus à meilleur prix le 1er décembre à la foire d'Anost.



Le choix des bœufs...

(Image extraite des vidéos sur les métiers en Morvan réalisées par le PNRM et présentée avec son aimable autorisation)

Et ceux qui s'étaient constitué un petit pécule de manière à acheter quelques terres pour agrandir leur « domaine » se voyaient confrontés à la spéculation... Dès leur retour, les bonnes âmes en profitaient pour surévaluer les terres les moins prisées.

Venait ensuite la saison froide propice à la préparation du prochain départ : réparation des chariots, des cuirs, des harnais...

Globalement et heureusement, les galvachers ont pu profiter de cet argent durement gagné, certains se sont fait construire une maison, d'autres ont agrandi leurs bâtiments, créé de belles étables, acheté des terres, du matériel dernier cri et même acheté une voiture.



Les Galvachers du Morvan Lai çarotte (la charrette)

Elle n'était pas utilisée par les galvachers mais c'était l'outil à tout faire de toutes les fermes.

Sa principale caractéristique était de n'avoir aucune spécialisation.

Transformable à souhaits, elle rendait tous les services possibles et devenait en quelques instants, charrette à foin, à bois, à grains, tombereau pour les pommes de terre, les betteraves et l'épandage du fumier.



La charrette et son fameux cric

(Images extraites des vidéos sur les métiers en Morvan réalisées par le PNRM
et présentées avec son aimable autorisation)

Les « innovations techniques » ne manquaient pas sur cette « çarotte » qui était même équipée d'un cric.

Comme disaient les anciens « *elles pouvaient durer des années, et si quelque chose cassait, on allait chercher un morceau de bois et aller...* »



Les Galvachers du Morvan Le tiaulage et l'aigûillon du galvacher

Tiaulage :

Dans les textes il est souvent question de « tiaulage ».

Ce terme ne figure pas dans le glossaire d'Eugène de Chambure qui parle lui de « Tialement », action de tiauler, de chanter pour égayer, pour exciter les bœufs.

Il semblerait que les deux termes soient couramment utilisés, les patois varient sensiblement d'une commune à une autre.

Il précise « *qu'il s'agit d'un chant particulier que les laboureurs ou les charretiers chantent à pleins poumons pour charmer l'oreille de leurs bœufs. Un homme de charrue qui ne sait pas « tiauler » ses bœufs n'a pas le chic de sa profession, il manque même d'une qualité indispensable* ».

Il cite également un traité de jurisprudence anglo-normande du XIII^{ème} siècle (le Fleta) d'après lequel « *le conducteur de bœufs ne doit être ni brutal ni mélancolique, mais en outre il faut qu'il sache chanter* »

Aigûillon :

Quant-à « l'aigûillon », il s'agit bien sûr de l'aiguillon, une longue baguette au bout de laquelle se trouve une pointe de fer pour exciter les bœufs.

Cet aiguillon était généralement fait en houx (quelquefois en chêne), et les anciens savaient pourquoi : un bois dur et résistant, quasiment sans grain, que l'on utilisait pour les engrenages des moulins, les peignes de tisserands etc...

Nous retrouvons ce houx dans houssoir (balais de branches), houspigner (peigner avec une branche de houx) mais aussi dans une célèbre chanson, « Les Bœufs » de Pierre Dupont (1821-1870) :

*« J'ai deux grands bœufs dans mon étable,
Deux grands bœufs blancs marqués de roux ;
La charrue est en bois d'érable,
L'aiguillon en branche de houx.
C'est par leur soin qu'on voit la plaine
Verte l'hiver, jaune l'été ;
Ils gagnent dans une semaine
Plus d'argent qu'ils n'en ont coûté. »*



Les Galvachers du Morvan La mécanisation

Devancer le progrès ou le subir...

C'est au milieu des années 1960 que la mécanisation fit véritablement son entrée dans le Morvan.

Les petits tracteurs Massey-Harris « Pony » avec 2 roues avant rapprochées et les Mac Cormick « Farmall » montrèrent tout l'intérêt qu'ils pouvaient avoir.

Toutefois, nouveaux tracteurs et anciens bœufs cohabitèrent encore quelques temps... Pas si facile de passer du « pilotage » des bœufs à celui d'un tracteur... D'autant que la plupart des galvachers n'avait pas de voiture et encore moins de permis de conduire...



La cohabitation des tractions...

(Image extraite des vidéos sur les métiers en Morvan réalisées par le PNRM
et présentée avec son aimable autorisation)

Puis ce fut les transformations, les modifications, les débrouillardises pour atteler les anciens matériels au tracteur ; Charrues, faucheuses, faneuses, et autres charrettes passèrent chez le maréchal-ferrant, jusqu'à ce que les matériels neufs et adaptés puissent-être achetés. Et là commença le mouvement perpétuel, l'éternel recommencement, nouveau tracteur, maréchal-ferrant, nouveaux matériels etc...



Les Galvachers du Morvan Le couteau du galvacher

Peu connu sous un tel nom, il devait (et doit toujours, comme tous les couteaux du genre) être simple, efficace et pratique.

Son « coutiâ » comme il se prononce dans la région d'Anost, on ne s'en sépare pas et l'on « brâme », « couine » et « rébole » lorsqu'on l'a égaré.

Tous les galvachers avaient un couteau dans la poche. Il paraît impensable de partir 6 mois de l'année sans un minimum sur soi : Songez donc : couper le pain, le jambon, déboucher le vin, tailler des branches, tresser des paniers, préparer l'ambla et la corde d'zu, percer le cuir...



Image coutellerie Saint James-Autun
(<https://www.boutique-james-autun.com/index.php>)

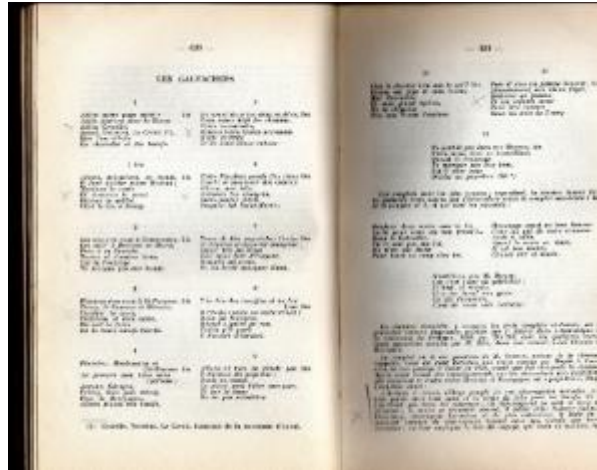
Sa forme particulière semble être maintenant figée tout comme son équipement : une grande lame large et recourbée, un tire-bouchon, une alène.



Les Galvachers du Morvan Le chant des galvachers

Il semble y avoir eu quelques modifications à la version originale de cette chanson.

Joseph Bruley dans son ouvrage « Morvan, cœur de la France » en apporte une transcription assez précise.



Transcription de Joseph Bruley dans
« Morvan, cœur de la France »

Le chant des Galvachers est considéré comme l'un des deux hymnes morvandiaux les plus joués avec « la Morvandelle ».

Il a été écrit par Clément Sauron d'Anost (1826-1901) en 1847 sur une vieille rengaine rappelant les frasques de « Renault le tueur de femmes ».

Ce Renault a bel et bien existé. Hobereau de Metz le Comte (58), il en fit tant que l'évêque d'Autun en personne s'arma pour l'anéantir.

Il fut à la fin pris et pendu haut et court - en compagnie de son cheval - qui lui bien sur, n'avait rien fait...

Revenons à notre « Chant des Galvachers ».

Depuis sa création au café Duvernois à Anost, il subit de multiples aménagements, chacun essayant sans doute d'y apporter sa touche personnelle. Le texte varie alors selon les options des auteurs et la mélodie passe d'une marche lente à l'origine à une sorte de valse facilitant la danse.

Quant-à elle, « La Morvandelle », fut proposée lors d'un banquet d'instituteur de la Nièvre le 31 octobre 1903 par le poète Maurice Bouchor.

Ce chant interprété sous le rythme d'une marche dynamique et alerte fut remanié par Julien Tiersot et s'inspire d'une vieille chanson locale révélée par Paul Delarue : « Le Galant de lai Nannette »



Elle fut surtout jouée en Région Parisienne où elle supplanta « les Galvachers ».
Pour être complet, « Le petit gars de Vermenoux », complainte lente et nostalgique bien connue, est l'exemple souvent cité de mutation musicale puisque l'on retrouve les mêmes notes de musique, mais sous un rythme très différent dans « La Sauteuse de l'Auxois » intitulée « Les nouyottes » (les noisettes en patois).

A voir également, une vidéo prise lors de la clôture de la fête de la vielle à Anost en Août 2013.
<https://www.youtube.com/watch?v=-ck0QO2Mn5k>



Les Galvachers du Morvan

Sources documentaires

- Wikipédia
- Eugène de Chambure : Glossaire du Morvan
- André Dupin : Textes divers
- A. Renaud : Légendes du Morvan
- Marcel Vigreux : La galvache et les galvachers
- Parc Naturel Régional du Morvan : Vidéos sur les métiers (Philippe Hoeltzel - janvier 2005) (<http://www.parc dumorvan.org/>)
- Philippe Berte Langereau : Les Galvachers du Morvan
- Didier Cornaille : Histoires racontées de Bourgogne et du Morvan
- Abbé Charraut : Dans l'ombre du Morvan
- Joseph Bruley : Morvan, cœur de la France
- Jacquelin Paineau, pour le chemin et la croix des Galvachers
- Claude Chermain, Passeur de mémoire : Les Galvachers vendangeurs (paru dans le JS&L le 21/09/2013)
- André Coudre : Documentation personnelle
- Evolution du pouvoir d'achat des monnaies françaises :
- <http://www.maisons-champagne.com>
- <http://www.ventsdumorvan.org>
- <http://galvachers.eklablog.com>
- <http://www.patrimoinedumorvan.org>
- <http://attelagesbovinsdaujourdhui.unblog.fr/>
- <http://www.lestroiscaravelles.net/albumboeuftirant.html>
- <https://www.boutique-james-autun.com/index.php>

